

**Institut pour la ville en mouvement – PSA Peugeot Citroën**

## **Mobilité quotidienne et exclusion sociale**

**Eléments d'enquête auprès des structures  
d'insertion par l'activité économique et de leurs publics**

Eric Le Breton (Université Rennes 2)  
Mars 2003



## Sommaire

---

<b>Introduction</b>	<b>3</b>
<b>Première partie : La mobilité, quatrième pilier de l'insertion sociale et professionnelle</b>	<b>5</b>
1. L'abeille, une situation problématique exemplaire	5
1.1. Un territoire entre ville émergente et quartier d'exil	6
1.2. Des personnes en situation précaire	8
1.3. Les programmes d'activité complexes des travailleurs pauvres	12
2. Un problème partagé	15
2.1. Les structures d'insertion par l'activité économique	15
2.2. Les empêchements de mobilité du point de vue des travailleurs sociaux	20
<b>Seconde Partie : La mobilité dans la vie précaire</b>	<b>23</b>
1. L'insularité, un mode de vie	23
2. Les moyens de la mobilité et leurs usages	27
2.1. L'usage des équipements	31
3. Les compétences à la mobilité	41
4. Pratiques et représentations de l'espace	48
5. L'agenda de la vie quotidienne	59
6. Femmes et hommes	64
<b>Troisième partie : Résoudre le problème - Les innovations en matière d'aide à la mobilité</b>	<b>70</b>
1. Les interventions des pouvoirs publics dans l'aide à la mobilité	70
2. Les innovations réparatrices	75
3. Retour sur une expérience : le transport à la demande de l'Abeille	78
3.1. 1 <sup>ère</sup> étape – Diagnostic et premières expérimentations	78
3.2. 2 <sup>nd</sup> e étape – développement du système	79
3.3. La fréquentation après 9 mois de fonctionnement	82
3.4. Eléments financiers	85
3.5. Le service mis en œuvre	87
3.6. L'impact du service sur les activités de l'association	87
3.7. Eléments d'évaluation de la dynamique du projet	88
<b>Conclusion</b>	<b>90</b>
Annexe méthodologique	94

## Introduction

---

Ce rapport présente les résultats d'une enquête sur les comportements de mobilité de personnes en situation de précarité sociale et professionnelle. Il vise à appréhender les rapports concrets entre l'exclusion et la mobilité tels qu'ils sont vécus par les acteurs sociaux dans leur vie quotidienne. Nous tentons d'apporter des éléments de réponse aux questions suivantes : quelles sont les pratiques et les comportements de mobilité d'une population disqualifiée ? Dans quelle mesure ces pratiques et ces comportements peuvent-ils éclairer l'engagement des personnes dans des processus et des situations de disqualification sociale ? L'hypothèse défendue est celle d'un cercle vicieux selon lequel l'exclusion de la société salariale donne lieu à un « enfermement » des personnes concernées sur des territoires restreints ; et cet « enfermement », dans ses dimensions pratiques et cognitives, contribue à maintenir les individus dans des situations de précarité.

Simultanément, nous apportons quelques éléments sur les innovations observables dans le domaine de l'aide à la mobilité. Depuis la création des premiers réseaux de transports collectifs, les « pauvres » ont été destinataires de différentes mesures d'aide. Celles-ci existent aujourd'hui encore et se développent continûment, mais on peut se demander si elles ne laissent pas une population croissante sur le chemin de la mobilité. Les populations disqualifiées, parmi lesquelles les salarié(e)s en insertion par l'activité économique auxquels nous nous sommes intéressés, profitent peu des aides aux transports collectifs. Devant ce constat, les diverses structures qui les accueillent (associations intermédiaires, entreprises d'insertion, etc.) se lancent dans des innovations visant à offrir des aides plus finement adaptées aux besoins spécifiques de ces publics.

Ce rapport est divisé en trois parties<sup>1</sup>. Dans la première, nous décrivons les situations concrètes dans lesquelles le déficit de mobilité empêche ou au moins freine, complique les démarches d'insertion sociale et professionnelle.

La seconde partie est consacrée à une approche des dimensions de ce que nous appelons l'insularité, à savoir l'assignation des populations étudiées à des territoires restreints. Comme nous le verrons, la détention et l'usage de moyens de mobilité (voiture, transport collectif, vélo, etc.) ne sont qu'un des éléments à prendre en compte. L'insularité procède tout autant du degré de maîtrise de certaines compétences de mobilité, de la manière dont les individus se représentent les territoires et se les approprient, et enfin des contraintes particulières d'organisation de la vie quotidienne.

Dans la troisième et dernière partie, nous présentons les dispositifs d'aide à la mobilité mis en œuvre par les structures d'insertion par l'activité économique que nous avons enquêtées en milieu urbain, périurbain et rural.

Tout au long du rapport, nous réserverons une place particulière à l'association intermédiaire Abeilles Aides et Entraide (que nous désignerons

---

<sup>1</sup> Cf. l'annexe méthodologique pour ce qui concerne les démarches et matériaux d'enquête.

plus rapidement comme l'Abeille). En effet, nous avons noué une relation de collaboration très étroite avec cette structure et son équipe. C'est auprès des salarié(e)s en insertion, des encadrants de l'association et de leurs partenaires que nous avons conduit nos premières enquêtes, et c'est avec l'Abeille que nous avons ensuite réfléchi et mis en œuvre un système de transport à la demande qui fonctionne aujourd'hui.

Précisons pour finir que ce rapport ne clôture pas la démarche de l'Institut pour la ville en mouvement dans le domaine des relations entre la mobilité quotidienne et l'exclusion sociale. En mars 2003, le groupe investi de cet axe de réflexion et d'action a entrepris, sous le pilotage de Philippe Héron, la constitution d'une plate-forme de projet réunissant 5 structures d'insertion par l'activité économique confrontées aux problèmes de mobilité de leurs publics respectifs et désireuses d'y apporter une solution. L'objectif de ce groupe est double. Il s'agit d'une part de soutenir le développement concret des systèmes d'aide à la mobilité et d'autre part de formaliser les éléments d'un référentiel d'actions dans ce domaine, référentiel qui pourrait être diffusé auprès des pouvoirs publics centraux et locaux.

## Première partie

---

### La mobilité, quatrième pilier de l'insertion sociale et professionnelle

#### 1. L'abeille, une situation problématique exemplaire

L'Abeille<sup>2</sup> est une association intermédiaire implantée sur la frange urbaine du nord de l'Essonne. Créée en 1987, l'activité de la structure se développe à partir de 1990. Comme toutes les structures d'insertion par l'activité économique, l'Abeille intervient auprès des personnes accueillies sur trois volets : les démarches d'ouverture de droits et d'insertion dans les dispositifs d'assistance (couverture médicale universelle, RMI, domiciliation bancaire, obtention de logement d'urgence, aide aux logements, admission en centre de désintoxication, etc.) la formation de base (alphabétisation, remise à niveau scolaire, formation pré-professionnelle) et la mise ou remise au travail dans le cadre de missions de courtes durées réalisées pour le compte de particuliers, de collectivités locales ou, plus rarement, d'entreprises.

Ces diverses actions supposent que les personnes accueillies se déplacent auprès des administrations ou vers les lieux de formation et de travail. Au fil des mois et des années, les animateurs de l'association prennent alors la mesure d'une difficulté jusqu'alors passée inaperçue. Faute de disposer de moyens de mobilité, les intervenants ne se présentent pas aux rendez-vous convenus avec les médecins, l'ANPE ou la mission locale, ou encore avec les employeurs. Bien plus, les difficultés éprouvées en matière de déplacement les amènent à s'autorestreindre dans leurs démarches d'insertion, en refusant par exemple telle mission de travail proposée à quelques kilomètres simplement de leur domicile.

Ce constat invite à poser la question du rôle de la mobilité dans les processus de l'exclusion sociale. Trois facteurs de disqualification sociale sont aujourd'hui bien identifiés par les analystes et les acteurs de terrain de cette problématique sociale : le logement, l'accès à l'emploi et la santé. Ces domaines, qualifiés comme les dimensions de l'exclusion depuis le XIX<sup>ème</sup> siècle à l'occasion des enquêtes des Hygiénistes, sont constitués en autant de domaines d'intervention des pouvoirs publics depuis la fin de la Seconde guerre. Depuis, ils font régulièrement l'objet de suivis, d'investigations, de recherches. Ainsi, l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale, dans sa dernière livraison 2001-2002, examine en détail les relations entre « Santé et pauvreté » (chapitre 1), « Logement et pauvreté » (chapitre 2) et « Bas salaires et pauvreté » (chapitre 3). Point de mobilité.

---

<sup>2</sup> C'est le « diminutif » que nous attribuons à l'association intermédiaire Abeilles Aides et Entraide.

Les difficultés des animateurs et des intervenants<sup>3</sup> de l'Abeille fournissent l'opportunité d'investiguer les dimensions de la mobilité quotidienne en tant que quatrième pilier de l'exclusion sociale.

Le problème auquel l'Abeille est confrontée se situe à l'articulation de deux dimensions : la « dispersion » du territoire et l'accès de travailleurs pauvres à des emplois précaires.

### 1.1. Un territoire entre « ville émergente »<sup>4</sup> et « quartier d'exil »<sup>5</sup>

L'Abeille développe ses actions sur un territoire composé de douze communes<sup>6</sup> de la frange urbaine du nord de l'Essonne, en grande banlieue de l'agglomération parisienne. Ce territoire, situé à l'est de l'A 6, englobe les communes les plus déshéritées du département, et relevant des procédures de « contrats de ville » ou du label « Ville en prévention ». Une enquête conduite par le conseil général de l'Essonne observe que s'y combinent un ensemble de difficultés appréhendées à travers des indicateurs divers tels que la proportion dans la population totale des bénéficiaires d'aides au logement, de familles allocataires de la CAF dont le quotient familial est inférieur à 3 000 francs, d'allocataires du RMI, d'élèves en retard en CE1 ou encore de mineurs délinquants. De plus, ces communes comptent parmi les plus désargentées du département pour ce qui concerne le produit de la taxe professionnelle et le potentiel fiscal. L'Abeille est implantée sur un territoire dont le potentiel de dynamisme économique est très faible, avec les répercussions négatives que cela peut avoir en matière d'aménagement urbain ou d'attraction des entreprises. C'est là une caractéristique typique de communes, largement occupées par un tissu pavillonnaire, qui n'ont réservé aucun foncier à l'implantation de zones d'activité que l'on trouve aujourd'hui sur Evry au sud, sur la ville nouvelle de Sénart à l'est ou encore à l'ouest, sur le plateau de Saclay. Pour exprimer la chose rapidement, le territoire qui nous intéresse ici est composé de « communes dortoir », ce que confirme l'indicateur des navettes entre domicile et travail du recensement général de la population. Les communes ne retiennent en moyenne que de 1% à 8% de leurs résidents. C'est dire l'importance des flux locaux et des migrations quotidiennes, jusque dans « l'ambiance » des communes systématiquement embouteillées aux heures de pointe. Cette mobilité généralisée et « visible » des actifs, car s'effectuant en voiture, est à

---

<sup>3</sup> Le terme « d'intervenants » désigne les individus accueillis par les structures d'insertion par l'activité économique, qui « interviennent » sur des missions de travail. Nous parlerons aussi des « salariés » en insertion puisque les missions de travail donnent lieu à une rémunération et à l'établissement d'une fiche de salaire.

<sup>4</sup> Du titre de l'ouvrage publié sous la direction de Yves Chalas et de Geneviève Dubois-Taine, *La ville émergente*, Ed. de l'Aube, 1997.

<sup>5</sup> Du titre de l'ouvrage de François Dubet de Didier Lapeyronnie, *Les quartiers d'exil*, Le Seuil, 1992.

<sup>6</sup> Boussy-Saint-Antoine, Brunoy, Crosne, Draveil, Epinay-sous-Sénart, Etolles, Montgeron, Quincy-sous-Sénart, Soisy-sur-Seine, Varennes-Jarcy, Vigneux-sur-Seine et Yerres.

prendre en compte car elle contribue au sentiment d'isolement et d'assignation territoriale qu'éprouvent les intervenants de l'Abeille.

Le nombre de demandeurs d'emploi augmente significativement sur toutes les communes entre 1990 et 1999. Cette hausse est liée, pour l'essentiel, à l'augmentation du nombre de chômeurs de longue durée (plus de un an de chômage) qui double ou presque dans toutes les communes où l'Abeille intervient, et qui fait plus que doubler dans certaines d'entre elles.

La population totale du territoire est celle d'une agglomération moyenne, en légère progression de 171 633 habitants en 1990 à 172 978 habitants en 1999. Cette augmentation procède de soldes naturels marqués, les soldes migratoires étant nettement négatifs. La population croît sur un territoire que les habitants fuient. Il faut voir ici un premier indicateur de l'assignation territoriale.

Le paysage urbain est composé de trois éléments principaux. En premier lieu, des centres-bourg anciens et traditionnels, souvent en cours de rénovation, avec place du village, église et mairie. Second élément, la majeure partie des communes est occupée par de vastes étendues pavillonnaires accueillant une population partagée entre classes moyennes et classes aisées. Ces espaces résidentiels sont, troisième élément, entrecoupées de loin en loin par des cités, certaines de grande taille (la Croix blanche sur Vigneux-sur-Seine compte 3 000 logements) où habitent la majeure partie des personnes accueillies par l'Abeille. Sur le secteur, on recense 27 cités HLM, accueillant approximativement 25% de la population totale. Chaque commune possède au moins une cité, mais certaines en accueillent plusieurs. C'est le cas par exemple d'Épinay-sous-Sénart, dont 60% de la population est locataire de logements sociaux. La topographie des lieux est marquée par deux éléments significatifs. La forêt de Melun coupe le territoire en deux parties et impose de longs détours. Une autre portion du territoire est très vallonnée en raison du passage de l'Yerres, affluent de la Seine. À l'instar de nombreuses banlieues, le territoire est entrecoupé de nombreux réseaux (nationales, autoroutes et lignes de RER) qui induisent des effets de coupure marquants.

Du point de vue des personnes en insertion, ces éléments combinent leurs effets disqualifiants. La ségrégation socio-spatiale est très marquée. Les frontières entre les cités pauvres et les zones pavillonnaires où vivent les commanditaires des missions de ménage ou de jardinage sont fortes et assez hermétiques. Le déplacement a un coût « narcissique » élevé, car il suppose de franchir une frontière sociale tranchée, derrière laquelle le « pauvre » est immédiatement ou craint d'être immédiatement repéré comme un habitant de « l'autre rive ». Plus généralement, le territoire est écartelé entre résidence et travail. Là, les cités HLM où vivent le public de l'Abeille. Plus loin, les zones d'activités et leurs réserves d'emplois peu qualifiés : la logistique et le nettoyage industriel à Sénart et au marché d'intérêt national de Rungis, l'hôtellerie et la restauration à Orly, d'autres emplois à Massy ou Evry. De nombreux éléments caractéristiques du territoire y compliquent la marche. Les distances, dérisoires en voiture, sont significatives pour le marcheur. Les coupures sont gênantes. Le



territoire est faiblement structuré : pas d'éléments patrimoniaux, des centres-bourgs distants. Les frontières communales, confuses et intervenant de façon arbitraire au mitant d'un lotissement, contribuent à brouiller le territoire. Enfin, la surprésence de la voiture qui embouteille régulièrement les carrefours, les nationales et l'autoroute impose visiblement une norme de mobilité.

## 1.2. Des personnes en situation précaire

A l'été 2001, l'Abeille comptait 1 375 inscrits. Sur ce total, 350 personnes sont impliquées, à travers des démarches diverses, dans une relation plus ou moins suivie avec les travailleurs sociaux de l'association intermédiaire. Enfin, 250 personnes sont actives chaque mois, c'est-à-dire sont engagées dans une ou plusieurs missions de travail salarié par le biais de l'Abeille<sup>7</sup>.

Si l'on s'en tient aux actifs de juin 1999 à juin 2001, soit 831 personnes ayant réalisé au moins une fois une mission, le public se partage en 42,3% d'hommes et 57,6% de femmes. Les pyramides d'âge diffèrent sensiblement, presque la moitié de la population masculine ayant moins de 26 ans, ce qui n'est le cas que d'un tiers des femmes. La quasi-totalité de ces personnes sont inscrites à l'ANPE (95,6%), et sur ce chiffre, 97,5% sont des demandeurs d'emploi de longue durée. 30% des personnes sont « bénéficiaires » du RMI.

**Tableau 1**  
**Les intervenants de l'Abeille actifs entre juin 1999 et juin 2001**

	<i>Hommes</i>	<i>Femmes</i>	<i>Total</i>
<i>Moins de 26 ans</i>	45,1%	30,8%	36,8%
<i>De 26 à 49 ans</i>	52,4%	64,9%	59,6%
<i>50 ans et plus</i>	2,5%	4,2%	3,5%
Total	100% (n=352)	100% (n=479)	100% (N=831)

Tous les spécialistes de l'exclusion et de la disqualification sociale observent une grande diversité des publics en situation sociale précaire. Cette diversité caractérise bien le public de l'Abeille, que l'on peut répartir en quatre groupes auxquels il faut ajouter un petit contingent d'une dizaine de personnes sans domicile fixe adressées à l'association par le Secours catholique dans l'objectif d'une ouverture de droits sociaux minimaux (logement en foyer, couverture maladie universelle, soins et domiciliation bancaire en vue de l'obtention du RMI et d'autres aides). Par ordre d'importance numérique, ces quatre groupes sont les suivants :

<sup>7</sup>L'effectif actuel de l'Abeille est de 11 personnes : 1 directeur, 3 personnels administratifs, 2 assistantes sociales, 3 personnes chargées de la mise en rapport des intervenants et des clients, 1 surveillant de chantier et 1 secrétaire médicale (350 visites par an) gérant la relation entre les personnes accueillies et les 8 médecins partenaires de l'Abeille.

— Le premier groupe réunit des femmes vivant des situations extrêmement précaires. Il s'agit soit de femmes jetées à la rue avec leurs enfants par l'ancien mari ou compagnon, et qui sont privées brutalement des moyens élémentaires de subsistance, soit de femmes d'origine étrangère (58% de l'effectif total des femmes) et notamment maghrébine (15% de l'effectif total des femmes) à la recherche d'une autonomie minimale, parfois suite au décès du mari. Ce groupe, qui représente à lui seul près de 40% de l'effectif de l'association, se trouve dans une position particulièrement fragile définie par la tension entre l'impossibilité de l'accès à l'emploi même précaire (ces femmes n'ont aucune formation, aucune expérience du travail, ne maîtrisent pas la langue et vivent dans le dénuement) et par l'urgence d'obtenir les moyens de la vie quotidienne.

— Le deuxième groupe le plus important rassemble les hommes de plus de 35 ans qui ont un passé professionnel régulier, parfois long de vingt ans, d'ouvrier, d'employés voire de cadre. Ces parcours ont pris fin à l'occasion de licenciements ou de ruptures intervenues dans la sphère familiale (décès, divorce). Généralement peu formés, ils vivent le chômage comme une indignité bouleversant l'économie de leur vie quotidienne personnelle et familiale. Ils se sont obstinés longtemps à chercher un nouvel emploi en contrat à durée indéterminée - refusant les contrats à durée déterminée, l'intérim et les formations - dans une grande entreprise - refusant les PME. Ils n'acceptent qu'au dernier moment de souscrire aux propositions de l'association, renonçant simultanément à l'idée de se réengager dans un projet construit. Serge Paugam a bien qualifié la dynamique dans laquelle ces personnes sont engagées : d'abord, « l'assistance différée », les personnes gardant l'espoir d'une normalisation de leur situation et résistant à l'entrée dans le processus d'assistance ; puis « l'assistance installée », quand le deuil de l'emploi stable et durable est fait<sup>8</sup>.

— Un troisième groupe est celui de femmes vivant régulièrement en couple et dont le mari travaille. Certaines d'entre elles ont déjà eu accès à l'emploi. Elles sont à la recherche, via l'association, de travaux ménagers réguliers qui leur permettraient, en dehors des heures scolaires, d'améliorer l'ordinaire du ménage. Ce public, numériquement plus restreint que les deux précédents, est dans une situation ambiguë au sein de l'association. Ces femmes sont souvent inscrites dans des missions régulières et reconduites de fait durant plusieurs années. A ce titre, elles devraient être orientées par l'association vers les institutions de recherche d'emplois (ANPE et centres de formation). Elles restent pourtant, sur la base d'un compromis implicite et officieux, en offrant à l'association la possibilité de mobiliser auprès de clients exigeants des personnels de confiance indispensables au maintien d'un volet stable de l'activité et du chiffre d'affaire.

— Le dernier groupe enfin rassemble les jeunes hommes et les jeunes femmes en rupture de bans scolaire, familial et conjugal. Ces personnes ont des niveaux de formation très faibles, et un certain nombre d'entre eux sont illettrés ou

---

<sup>8</sup> Serge Paugam, *Le salarié de la précarité*, PUF, 2000

analphabètes. Rares ceux qui ont connu des situations professionnelles stables. La pratique commune est celle de l'alternance des petits boulots et des périodes de chômage (sans droit aux ASSEDIC le plus souvent), ces dernières étant plus longues que les périodes d'activité. Ces jeunes pratiquent une mobilité résidentielle importante, entre la résidence chez des amis, des parents ou des compagnons. Dans cette première catégorie, les jeunes hommes sont généralement célibataires et sans enfant, alors que les jeunes femmes ont des enfants. Ces plus jeunes sont dans des situations plus instables au regard de l'association, et plus aléatoire leur engagement dans l'insertion, la formation et les missions de travail.

Pour définir plus globalement, on peut prendre en compte la combinaison de trois éléments.

— D'abord le critère économique : une fraction significative des personnes vivent dans des situations de pauvreté monétaire. On sait que les débats relatifs à la mesure de la pauvreté sont complexes et nourris<sup>9</sup>. Les situations des personnes sont là encore assez diverses entre celles qui bénéficient d'allocations « travailleur handicapé » régulières et garanties sur la durée et ceux qui, déductions faites de retenues sur leurs rentrées financières, ne disposent que de quelques 200 ou 250 Euros d'argent par mois. Au global, la majorité de la population est toutefois caractérisée par le dénuement des conditions de vie matérielles quotidiennes.

— Second critère, toutes les personnes sont inscrites dans une relation d'assistance dont Georg Simmel<sup>10</sup> a fait le critère d'une définition des « pauvres ». Cette assistance est multiple et couvre les besoins les plus quotidiens. Au-delà des diverses allocations, la relation d'assistance s'exerce dans le domaine de l'alimentation et du vêtement, du logement et de la santé (une partie du public nécessite des soins psychiatriques ou des cures de désintoxication de l'alcool ou de drogues) ; parfois, les factures d'électricité ou de téléphone ne peuvent être honorées que grâce aux subsides ponctuels dont la distribution est laissée à la discrétion des centres communaux d'action sociale<sup>11</sup> ; la relation d'assistance investit également le domaine de la mobilité à travers les « chèques mobilité » financés par le conseil général.

— Le troisième élément à prendre en compte relève des mécanismes d'intériorisation d'une identité négative et des différentes modalités de « retournement du stigmate » et de « parade protectrice »<sup>12</sup>. L'endossement de l'identité d'assisté ne va pas de soi et donne lieu à des dispositifs rhétoriques visant à la rejeter ou la minorer. Certains font valoir que leurs difficultés sont

---

<sup>9</sup> Voir par exemple « Mesurer l'exclusion », *Economie et statistiques*, 1999.

<sup>10</sup> Georg Simmel, *Les pauvres*, PUF, 1998 [1907 pour la première publication dans une revue allemande].

<sup>11</sup> Sur présentation de factures, les commissions de CCAS peuvent décider de l'attribution de sommes oscillant en moyenne entre 45 Euros à 185 Euros (de 300 à 1 200 francs approximativement).

<sup>12</sup> Louis Gruel, « Conjurer l'exclusion » in *Revue française de sociologie*, XXVI-3, 1985, 431-453.

ponctuelles<sup>13</sup> ; d'autres (les plus jeunes notamment) laissent entendre qu'elles font partie intégrante d'un mode de vie choisi par attrait de la liberté quotidienne ou par refus de travail qui seraient encore plus humiliants, etc. Les enjeux de la gestion de l'identité négative sont cruciaux dès lors que, comme Marie-Hélène Bacqué et Yves Sintomer l'ont observé, « la presque totalité des quartiers en difficulté pris en compte dans la politique de la ville ne peuvent être appréhendés comme des quartiers d'exclus »<sup>14</sup>. C'est particulièrement vrai pour les communes où nous avons conduit nos enquêtes. Les cités où réside majoritairement le public de l'association sont, nous l'avons dit, immédiatement environnées de zones pavillonnaires assez cossues, et d'autre part, ces cités sont habitées par des ménages appartenant à la petite classe moyenne. Les personnes que nous avons rencontrées ont alors à cœur de « sauver la face ». De plus, la relation usuelle avec les professionnels des dispositifs d'assistance impose également cet enjeu narcissique.

Qu'en est-il de ce public sur le plan de la mobilité ? Nous reviendrons bien sûr sur cette question, mais relevons d'emblée que ces personnes sont particulièrement démunies quand à leurs moyens de mobilité. Une enquête statistique réalisée auprès des intervenants de l'association actifs au cours du premier semestre 2001 (c'est-à-dire ayant effectué une ou plusieurs missions), à propos de leurs moyens de déplacement fait apparaître les données présentées dans le tableau suivant.

**Tableau 2**  
**Les moyens de transport des actifs du premier semestre 2001**

	<i>Hommes</i>	<i>Femmes</i>	<i>Total</i>
<i>Voiture</i>	23,5%	13,6%	16,5%
<i>Deux roues</i>	14,7%	3,6%	7,2%
<i>Sans moyen propre</i>	61,7%	83,4%	76,3%
<i>Total</i>	100%	100%	100%

Ceux qui se déclarent « sans moyen propre » représentent les deux tiers des hommes et 85% des femmes. Un peu moins d'un quart des hommes et 14% des femmes déclarent disposer d'une voiture, mais l'on verra que dans bien des cas, cette voiture n'est pas en état de rouler. Enfin, les femmes sont plus dépendantes que les hommes. Ainsi, dans ce territoire de grande couronne, dont on a vu qu'il était étendu, dispersé, fortement indexé à l'échelle de la voiture, structuré par les infrastructures de déplacements rapides, la population de l'Abeille ne dispose donc que la marche ou le transport collectif.

<sup>13</sup> Dans ces cas, les permanents étaient en mesure de montrer que le ponctuel durait.

<sup>14</sup> Yves Sintomer Y. et Marie-Hélène Bacqué, « Affiliations et désaffiliations en banlieue. Réflexions à partir des exemples de Saint-Denis et d'Aubervilliers » in *Revue française de sociologie*, 42-2, 2001, 217-249, 218.

### 1.3. Les programmes d'activité complexes des travailleurs pauvres

Modestement outillés pour une mobilité d'autant plus indispensable qu'ils vivent sur un territoire dispersé, les intervenants de l'Abeille doivent pourtant gérer des programmes d'activité complexes. L'implication dans les programmes d'insertion/réinsertion mis en place par l'Abeille suppose en effet des déplacements multiples.

La première prise de contact avec la structure nécessite un déplacement aux bureaux de l'association qui a toutefois finement maillé son territoire. L'association dispose de plusieurs implantations, avec des antennes principales, ouvertes tous les jours (à Draveil, Yerres et Epinay) des antennes secondaires ouvertes de une demie journée à deux demies journées par semaine (à Crosne, Brunoy, Montgeron, Vigneux sur Seine) et enfin des centres d'activité et de formation (à Boussy-Saint-Antoine et à Quincy-sous-Sénart). Cette première prise de contact est immédiatement suivie d'une visite médicale. Ensuite, la constitution de dossiers administratifs, l'ouverture de droits aux allocations, à la couverture médicale universelle, à la COTOREP, l'inscription à la mission locale ou à l'ANPE, l'engagement d'un suivi médical ou psychiatrique, le début d'une cure de désintoxication, etc. donnent lieu à des déplacements nombreux dont dépend l'étape suivante du programme. Enfin, la personne mieux assurée dans le fonctionnement de sa vie quotidienne (logement, soins, alimentation, etc.) peut s'inscrire dans un plan de formation avec l'Abeille ou avec d'autres organismes et peut aussi assurer un certain nombre de missions de travail. La capacité de la personne à résoudre certains problèmes cruciaux et à « progresser » dans le sens d'une réinsertion sociale et professionnelle suppose donc qu'elle puisse effectuer des déplacements. La mobilité constitue un enjeu particulier dans le cadre de l'accès aux missions.

Les intervenants de l'Abeille sont susceptibles d'accéder à quatre catégories de missions : les emplois de maison (entretien, ménage et repassage) qui représentent 50% des heures travaillées par l'ensemble des actifs de l'association ; les métiers du bricolage (peinture, maçonnerie, tapisserie ; 40% des heures travaillées), le jardinage (5%) et les travaux de manutention et de déménagement (5%). Ces missions sont commanditées par 600 clients différents, tous implantés dans les limites des 12 communes du territoire d'action de l'association. Ce fichier de prospects se décompose en 550 particuliers, 35 collectivités locales et leurs satellites (crèches, écoles primaires, etc.), 27 associations et 6 commerçants<sup>15</sup>.

Ce volume global d'activité se traduit diversement selon les intervenants. Certains d'entre eux ont des programmes d'activité salariée qui avoisine le mi-temps annuel. Par exemple, un jeune homme travaille 750 heures dans l'année, réparties en 15 clients ; ses contrats de travail oscillent de 4 heures pour le plus court à 114 heures pour le plus long. Un homme a travaillé 900 heures partagées en 31 clients ; en moyenne, ses contrats portaient sur 20 heures, mais

<sup>15</sup> En 2000, le chiffre d'affaire facturé par l'association à l'ensemble de ses clients était de 632 621 Euros (4,15 millions de francs), ce montant représentant approximativement 80% du volume financier géré par l'Abeille, les 20% restant étant perçus sous forme de subventions.

il a obtenu un contrat exceptionnel de 420 heures chez le même client (pour de la décoration intérieure), soit presque trois mois de travail à temps plein<sup>16</sup>. Pour d'autres, les durées totales de travail sont plus réduites : une femme effectue 410 heures annuelles chez 14 clients réguliers, chez qui elle intervient depuis plusieurs années pour une même prestation de ménage. Une autre femme travaille 380 heures annuelle pour le compte d'un seul et même client, la caisse des écoles de Brunoy.

En fait, un tiers simplement des intervenants de l'Abeille ont des programmes d'activité conséquents et relativement stables, réguliers. Pour les deux tiers restants, les missions sont beaucoup plus réduites, ponctuelles, aléatoires et dispersées sur le territoire, les clients n'étant jamais les mêmes. Pour ces derniers intervenants, il est particulièrement difficile d'établir des routines de déplacements, d'effectuer des apprentissages sur le plan du trajet optimal, de la connaissance des lignes et horaires de bus ou de RER, de la connaissance des prix, etc. Mais d'autres éléments compliquent les mobilités vers les lieux de mission. Certains salariés ont deux ou trois clients au cours de la même journée (quitte à n'avoir aucune mission sur le restant de la semaine), et ces lieux de travail ne sont pas forcément proches les uns des autres. De plus, des missions, celles notamment de nettoyage de collectivités qui concerne les femmes, peuvent débuter tôt et se terminer tard, lorsque le travail doit être terminé avant 8h00 ou débuter après 18h00. Les hommes peuvent être astreints à une activité flexible, particulièrement pour l'entretien des espaces verts et des jardins : s'il pleut, la mission est annulée dans la journée, s'il fait beau, plusieurs commandes peuvent affluer en même temps et impose une disponibilité immédiate. Enfin, des missions sont régulièrement programmées sur le week-end.

Ainsi, entre les démarches administratives, de santé, de recherche d'un logement, la formation et les missions de travail, les intervenants de l'Abeille sont supposés capables de déplacements nombreux et dispersés. Les animateurs de l'association intermédiaire ont alors observé que la difficulté à effectuer les déplacements impactait les démarches d'insertion sur deux plans. D'abord, la difficulté des mobilités décourage, dissuade les personnes d'aller à tel rendez-vous, d'aller chercher tel document ; une mission planifiée sur 15 jours est abandonnée au bout de trois jours parce que le trajet est jugé trop compliqué ou trop fatiguant, surtout le trajet du retour. Les problèmes qui pourraient être résolus en quelques heures, en quelques jours nécessitent alors plus semaines. D'autre part, il apparaît que les personnes, anticipant les difficultés de déplacement, s'autolimitent, s'autorestreignent dans les démarches entreprises. Des missions jugées trop lointaines sont refusées ; on décline la possibilité de suivre une formation de crainte de devoir s'astreindre quotidiennement durant quelques semaines à un trajet appréhendé comme angoissant. Une demande de logement est abandonnée car elle suppose de réunir des pièces administratives

---

<sup>16</sup> Une association intermédiaire ne peut passer de contrat pour des prestations régulières. Elle ne peut normalement intervenir que sur du dépannage. Au-delà de 16 heures de travail commandées par une entreprise, l'association doit demander une autorisation à l'ANPE; mais pour les particuliers, il n'y a pas de limites horaires.

qu'il faut aller chercher trop loin. La capacité de déplacement et, plus globalement, la mobilité des individus participent bien de leur insertion sociale. Mais s'il a valeur exemplaire, le cas de l'Abeille n'est pas unique. Toutes les structures d'insertion par l'activité économique formulent aujourd'hui le même constat problématique que l'on peut rapidement illustrer de trois exemples empruntés à des contextes territoriaux différents. Allons d'abord en grande banlieue parisienne.

La plate-forme aéroportuaire de Roissy compte près de 50 000 emplois dont une part significative sont de faible niveau de qualification et fonctionnent en horaires décalés : manœuvres des entreprises de fret et de logistique, employées de l'hôtellerie et de la restauration, agents du nettoyage industriel. Ces postes intéressent les demandeurs d'emplois des communes populaires avoisinantes (Sarcelles, Tremblay-en-France, Goussainville) mais ils sont « physiquement » inaccessibles. La marche et le deux roues sont impraticables dans un environnement d'autoroutes, de zones industrielles et aéroportuaires clôturées et surveillées. Les transports collectifs imposent des détours très longs et ne circulent pas la nuit. L'employée d'un hôtel ou le manutentionnaire d'un entrepôt logistique ne peuvent pas prendre leur travail ou le quitter pour rentrer chez eux à 2H00 ou 3H00 du matin<sup>17</sup>.

Allons maintenant en Loire-Atlantique, à Saint-Nazaire. Depuis la baisse d'activité des chantiers navals, la ville est durement touchée par le chômage. A 30 kilomètres, la station balnéaire de Pornichet, La Baule et Le Pouliguen est, elle, en plein développement dans les secteurs du bâtiment et, là encore, de l'hôtellerie-restauration. Mais les transports collectifs relient mal les deux agglomérations et ne fonctionnent pas à 6h00 du matin ni en fin de soirée. Les demandeurs d'emplois de Saint-Nazaire qui n'ont pas la capacité d'une mobilité autonome sont privés de ces emplois<sup>18</sup>.

Prenons un dernier exemple en milieu rural. Dans le Lot, les travaux agricoles - vendanges et autres cueillettes - réclament ponctuellement une main d'œuvre importante. Mais il n'est plus de coutume d'héberger les saisonniers ; par ailleurs, le patrimoine bâti des maisons et des fermes, transformé en maisons secondaires ou en gîtes ruraux, ne peut plus abriter les cueilleurs, obligés de rentrer chez eux le soir. Là aussi, les personnes dépourvues des moyens de mobilité sont privées de travail<sup>19</sup>.

La question de l'accès au travail est bien sûr cruciale. Mais l'archipélisation des territoires de la vie quotidienne affecte aussi l'engagement dans la formation, le traitement des problèmes administratifs, de santé ou de logement ou encore les visites des parents divorcés à leurs enfants. Dans ce contexte, les difficultés de mobilité sont bien un des éléments du processus

---

<sup>17</sup> Le problème est résolu avec la mise en œuvre par un opérateur privé, les Courriers de l'Île de France, d'un service de transport à la demande fonctionnant de porte à porte, 24H/24H et 365 jours/365.

<sup>18</sup> La fédération de maisons de quartier de Saint-Nazaire propose plusieurs solutions pour pallier la difficulté : stage « permis de conduire », prêt de mobylettes, etc.

<sup>19</sup> C'est sur la base de ce constat qu'intervient Auto insertion lotoise, une association dont l'objet est de louer à très bas prix des voitures à des personnes en situation difficile (demandeurs d'emploi de longue durée, Rmistes, etc.)

d'exclusion/inclusion, qu'il faut ajouter à ceux déjà repérés et traités du logement, de la santé et de la formation.

## **2. Un problème partagé**

### **2.1. Les structures d'insertion par l'activité économique**

Les structures d'insertion par l'activité économique peuvent avoir plusieurs statuts, ceux d'entreprises d'insertion, de régies de quartier, de chantiers écoles, de centres d'adaptation à la vie active, d'entreprises de travail temporaire d'insertion ou encore d'associations intermédiaires<sup>20</sup>. Mais en fait, trois formes réunissent l'essentiel des effectifs : les entreprises d'insertion, les entreprises de travail temporaires d'insertion et les associations intermédiaires. Toutes ont été créées dans le courant des années 1980-1990, dans un contexte marqué par l'apparition des conséquences sociales du chômage de longue durée des personnes qui ont perdu leurs emplois dans les années 1970. Simultanément, le travail au noir se développe. Les structures d'insertion par l'activité économique se positionnent alors sur une idée innovante : faire masse avec des petits « jobs » qui ne sont pas traités par l'ANPE ni les agences d'intérim et les additionner pour bâtir un marché de l'emploi et des droits sociaux afférents accessibles aux personnes en grande difficulté. Ce faisant, les structures inventent à la fois un secteur d'activité (l'économie du petit service), une population (les travailleurs pauvres) et un mode d'intervention : le travail social n'est plus cantonné à l'assistance mais crée lui-même ses propres supports d'insertion.

Ces structures sont particulièrement intéressantes du point de vue de l'étude des rapports entre la mobilité et l'intégration sociale. Elles accueillent en effet un public inscrit dans une tension entre la précarité et l'inclusion à travers l'implication des personnes dans la formation, la mise ou remise au travail comme on vient de le voir à propos des intervenants de l'Abeille. Dès lors, cette tension est un bon « révélateur » des dimensions du problème qui nous intéresse.

Nous avons enquêté auprès de 120 structures d'insertion par l'activité économique. Cet échantillon est composé de 18% de structures implantées dans des communes-centres de grandes agglomérations : Paris, Lyon, Nantes, Lille, Toulouse, etc., de 24% de structures implantées dans les périphéries de ces villes-centres, les 58% restants étant installées dans des agglomérations plus petites (Cholet, Rodez, etc.) et le milieu rural. Cette diversité des implantations se traduit dans le caractère discriminant de trois critères intéressants au regard de notre problématique. D'abord, les secteurs d'activités dans lesquels les intervenants sont susceptibles d'obtenir des missions de travail. Ces structures diffèrent les unes des autres sur trois plans importants.

Elles sont d'abord investies dans une grande diversité de segments d'activité ; pour le dire autrement, les « profils professionnels » des structures

---

<sup>20</sup> Pour le détail des missions et des différences entre ces types de structures, cf. Jean-Pierre Hardy, *Guide de l'action sociale contre les exclusions*, Dunod, 1999.



d'insertion par l'économie sont extrêmement divers. Tous les types de donneurs d'ordre et de clients sont représentés : entreprises privées, associations, collectivités locales, particuliers, syndicats, bailleurs sociaux, agriculteurs, commerçants et artisans... Certaines structures d'insertion sont multiservices, d'autres spécialisées, en espaces verts par exemple ou en ménage. Certaines structures travaillent uniquement en lien avec des entreprises privées ; d'autres sont investies sur les créneaux « protégés » des collectivités locales et de leurs satellites. Les domaines d'intervention sont multiples : jardins collectifs, chantiers en bâtiment ou en entretien d'espaces verts, industrie, services en entreprises (manutention, nettoyage industriel), travaux saisonniers (travaux agricoles, vendanges, « ramassage de poulets » dans le Nord), travaux domestiques (ménage, garde d'enfants, repassage, aide aux personnes), ateliers de réparation d'électroménager, etc. Mais globalement, les secteurs d'intervention sont ceux des interstices de la société salariale, qu'il s'agisse des missions dans les entreprises (jobs peu qualifiés, ponctuels) et des missions que des personnes intégrées quant à elles, à la société salariale font faire à leurs domiciles.

La dispersion des aires d'activités des structures est un second élément discriminant. De façon assez logique, l'aire de dispersion des associations et entreprises d'insertion s'élargit au fur et à mesure que l'on va vers le rural. Les communes-centre des grandes agglomérations fournissent à une majorité de structures des marchés suffisants, parfois élargis à l'agglomération toute entière. En périphérie, un marché de taille critique suppose de rayonner sur plusieurs communes, et la dispersion peut aller jusqu'à 40 ou 50 communes en milieu rural. Bien sûr, les enjeux de la mobilité sont différents selon l'aire sur laquelle les salariés peuvent être amenés à se déplacer.

**Tableau 3**  
**La dispersion des aires d'intervention des structures d'insertion<sup>21</sup>**

<i>Structure implantée dans :</i>	<i>Activité répartie sur :</i>			
	<i>1 seule commune</i>	<i>De 1 à 5 communes</i>	<i>de 5 à 10 communes</i>	<i>plus de 10 communes</i>
<i>Une commune-centre de grande agglomération</i>	++	-	-	+
<i>La périphérie d'une grande agglomération</i>	-	++	+	+
<i>Une petite agglomération et le milieu rural</i>	-	+	+	++++

La qualité du transport collectif est un troisième critère de différenciation des situations. Là encore, la réponse varie selon le type d'implantation. Pour 16% des structures enquêtées, le réseau de transport apporte une aide jugée « très efficace » par leurs responsables. Pour 31% des structures, l'aide est moyennement efficace ; pour 28%, l'aide est inefficace, c'est-à-dire que les réseaux de transports ne permettent pas à une personne de remplir une mission de travail dans le durée – c'est le cas notamment des structures implantées dans les milieux ruraux desservies par les bus des conseils généraux. Enfin, 25% des structures interviennent sur des territoires dépourvus de transports collectifs.

**Tableau 4**  
**Le transport collectif est-il efficace pour amener les personnes sur leurs lieux de mission et d'insertion ?**

<i>Structure implantée dans :</i>	<i>Le transport collectif est :</i>			
	<i>Très efficace</i>	<i>Moyennement efficace</i>	<i>Inefficace</i>	<i>Inexistant</i>
<i>Une commune-centre de grande agglomération</i>	++	+	-	
<i>La périphérie d'une grande agglomération</i>	-	++	+	+
<i>Une petite agglomération et le milieu rural</i>	-	+	++	++

<sup>21</sup>Mode de lecture des tableaux. Notre échantillon ne permet pas de présenter des pourcentages. Nous adoptons les conventions suivantes : une case vide signifie aucun répondant pour la modalité ; le signe «-» désigne la modalité de réponse la moins importante de la ligne ; si la ligne comporte deux «-», cela signifie que ce même chiffre se répète deux fois. Pour le reste, on procède par seuils : le signe «+» représente x réponses ; le signe «++», deux fois plus, le signe «+++» trois fois plus, etc.

Ce tableau évoque une sorte de « diagonale du vide » : l'efficacité du transport collectif, élevée en commune-centre de grande agglomération, décroît quand on gagne le rural. Mais on peut affiner un peu les réponses. Les responsables des structures de communes-centre précisent que les transports collectifs sont efficaces sur les radiales aux heures de bureau – alors qu'une partie des missions sont situées sur les roades et en horaires décalés par rapport à ceux de la ville fordienne. Par exemple, Nantes est dotée d'un réseau fort dimensionné, mais aller travailler dans les zones logistiques de proche périphérie reste quasiment infaisable. Quand au milieu rural, la difficulté est tout autre bien sûr. Les problèmes de mobilité se posent bien avant la question des missions. La première difficulté est de parvenir à amener les personnes au lieu de l'association, pour la première inscription. Par la suite, tout est terriblement compliqué et disqualifiant. ANPE, Assedic, lieux de formation, agences de travail intérim etc. peuvent être à 50 km. Réaliser une mission sur une exploitation agricole relève de la gageure.

Voilà donc un échantillon diversifié, et des publics en insertion vivant à priori des situations variées. Mais pourtant, un résultat singulier. Les intervenants de toutes les structures, celles implantées en milieu rural comme celles implantées dans les communes-centres des grandes agglomérations, éprouvent les mêmes difficultés de mobilité. Pour le dire en des termes plus tranchés, un parisien rencontre autant de difficultés en matière de mobilité qu'un aveyronnais. Les deux tiers des responsables des structures nous informent que les personnes qu'ils accueillent expriment « très souvent » des difficultés en matière de mobilité.

**Tableau 5**  
**Les personnes font-elles part de difficultés dans le domaine de la mobilité ?**

<i>Structure implantée dans :</i>	<i>Les personnes font-elles part de difficultés en matière de mobilité ?</i>		
	<i>Oui, très souvent</i>	<i>Oui, à l'occasion</i>	<i>Non, jamais</i>
<i>Commune-centre</i>	+++	-	-
<i>Périphérie</i>	++	++	-
<i>Rural</i>	+++	+	-

Une autre façon de poser la question est de demander aux mêmes travailleurs sociaux d'évaluer le degré d'autonomie en matière de mobilité de leur public. Toutes catégories d'agglomérations réunies, certains (presque 3%) estiment que c'est le cas de la majorité des personnes accueillies. 64% d'entre eux considèrent qu'une partie du public rencontre des difficultés et pour un tiers de l'effectif, la majorité du public rencontre des difficultés.

Il semble même que les protestations relatives aux difficultés éprouvées soient plus marquées chez les habitants des grandes villes que chez ceux du milieu rural. Cela s'éclaire par le fait que les ruraux ont par obligation des

compétences minimales de mobilité ; en effet, se rendre jusqu'aux permanences des associations et entreprises d'insertion nécessite une mobilité minimale ; on peut à contrario penser que certaines personnes ont de tels empêchements de mobilité qu'elles ne peuvent pas même s'inscrire dans les structures d'insertion.

**Tableau 6**  
**Evaluation du degré de difficultés rencontrés par le public**

<i>Structure implantée dans :</i>	<i>Quelle part de votre public rencontre des difficultés en matière de mobilité ?</i>		
	<i>Un public majoritairement autonome</i>	<i>Une partie du public rencontre des difficultés</i>	<i>La majorité du public rencontre des difficultés</i>
<i>Commune-centre</i>	-	+	++
<i>Périphérie de grande agglo</i>	-	++	+
<i>Milieu rural</i>		+++	+

Ces résultats invitent à formuler une hypothèse : si les habitants de communes telles que Paris ou Lyon éprouvent autant que les habitants de villages ruraux des difficultés de mobilité, c'est que celles-ci ne sont pas réductibles aux questions d'équipement. Ainsi, des personnes peuvent habiter dans un environnement bien desservi par des bus, métros et trains et éprouver des difficultés de mobilité aussi marquées et gênantes pour le déroulement du parcours d'insertion qu'un habitant du milieu rural. Les problèmes de mobilité ne sont pas uniquement des problèmes de transports.

Une enquête menée auprès de salariés en insertion confirme l'existence de la difficulté. 21% de la population rencontrée a déjà refusé un emploi proposé car l'accès à cet emploi paraissait trop difficile. Et 26% des personnes ont été obligées d'abandonner un travail pour des raisons de mobilité. La mobilité comme une « trappe d'inactivité » ?

**Tableau 7**  
**Les conséquences des difficultés de mobilité sur l'emploi**

	NR*	<i>Oui, une fois</i>	<i>Oui, plusieurs fois</i>	<i>Non, jamais</i>
<i>Emploi refusé car accès trop difficile</i>	-	8%	13%	76%
<i>Emploi perdu car accès trop difficile</i>	-	7%	19%	71%

\* quand supérieur à 5%

Quelle est la nature de ces problèmes de mobilité ? Exposons quelques premiers éléments. Nous allons examiner en détail les « bonnes raisons » de la relative immobilité des salariés en insertion. Mais livrons d'ores et déjà ce tableau. Quatre personnes sur 10 se privent souvent ou parfois de déplacements qu'elles souhaitent entreprendre.

**Tableau 8**  
**Une approche de la privation de mobilité**

	<i>Vous arrive-t-il de ne pas faire certains déplacements que vous voudriez faire ?</i>			
	<i>NR*</i>	<i>Oui, souvent</i>	<i>Oui, parfois</i>	<i>Non, jamais</i>
<i>Pour des raisons financières</i>	-	27%	28%	43%
<i>Pour des raisons matérielles</i>	-	15%	28%	55%
<i>Parce que le déplacement prend trop de temps</i>	-	5%	30%	61%
<i>Parce que le déplacement est trop fatiguant</i>	-	5%	27%	64%
<i>Pour des raisons d'insécurité</i>	-	3%	19%	73%
<i>Total</i>	-	11%	26%	59%

\* quand supérieur à 5%

Ce tableau permet de distinguer les motifs d'empêchement. Certains motifs semblent très discriminants : plus d'une personne sur deux est privée de déplacement pour des raisons financières ; pour 43% de la population, la privation est liée à l'absence de moyens de mobilité (voiture, transport collectif ou deux roues à moteur) ; sont aussi nombreux les déplacements évités parce qu'ils prennent trop de temps (35%) ou parce qu'ils sont trop fatiguant (32%).

## **2.2. Les empêchements de mobilité du point de vue des travailleurs sociaux**

Les dimensions ressortissent de trois registres.

### *L'absence des moyens de mobilité*

Les premières difficultés sont liées aux moyens de mobilité disponibles. Nous allons voir que la voiture est un équipement quasiment inexistant. Seuls 12% des salariés en insertion enquêtés ont une voiture (ceux du milieu rural un peu plus que ceux du milieu urbain), dont la valeur d'usage, de plus, est souvent réduite par la fragilité mécanique de véhicules anciens, le défaut de contrôle technique ou d'assurance ou encore l'impossibilité de payer l'essence. Pour ce qui concerne les transports collectifs, 15% des structures enquêtées considèrent

qu'ils apportent une aide efficace aux personnes en insertion. Pour Les 85% qui restent, les transports collectifs, quand ils existent, ne sont pas suffisants ou adaptés aux besoins.

#### *Des compétences défaillantes*

Le second registre de difficultés éprouvées par les salariés en insertion relève d'un axe des compétences à la mobilité. Ceux qui ont le permis de conduire peuvent, faute de pratique suffisante, avoir oublié la conduite. L'existence d'un transport collectif à proximité de chez soi n'implique pas que les personnes s'en servent efficacement. Certains maîtrisent mal les horaires et les durées de trajet, arrivent à bon port mais avec beaucoup de retard ou beaucoup d'avance – ou n'arrivent pas, car ils se perdent. Ces petits désajustements peuvent n'être pas gênants lorsqu'ils surviennent à l'occasion ; ils deviennent disqualifiant quand ils sont habituels et découragent la poursuite d'une formation ou d'une mission un peu longue (c'est-à-dire de trois ou quatre jours d'affilée). Enfin, certains sont empêchés ou dissuadés d'être mobiles par l'analphabétisme, l'illettrisme, la non maîtrise de la langue (des associations des agglomérations parisienne ou lyonnaise comptent jusqu'à 60-70% d'immigrés de première génération dans le public accueilli) ou par les problèmes de santé (fatigues chroniques, petits handicaps divers).

#### *La désocialisation affecte l'aptitude à la mobilité*

La vulnérabilité du corps et de la santé se poursuit dans le troisième registre des difficultés repérés par nos interlocuteurs, celui des troubles psychiques et psychomoteurs. Chez certains individus, l'empêchement de mobilité procède de pertes du sens de l'équilibre, de difficultés à coordonner les gestes, à s'orienter et à se repérer dans l'espace sitôt franchies les limites du village ou du quartier. D'autres personnes ont « peur » du déplacement dans « l'inconnu » (qui peut commencer à deux rues de chez soi) ou manquent de confiance en elles-mêmes au point d'obérer tout apprentissage. Ainsi, les structures qui proposent la préparation du permis de conduire sont confrontées au rallongement des temps d'apprentissage dû à la fragilité psychologiques des personnes. A Nancy, le Bureau d'accompagnement individualisé vers l'emploi du Centre d'information sur les droits des femmes propose à des femmes isolées « des projets d'accompagnement vers le permis de conduire ». L'allongement des temps d'apprentissage, le droit de tenter plusieurs fois, dans le cadre du stage, les examens du code et de la conduite<sup>22</sup> sont d'emblée considérés comme des éléments structurants du projet<sup>23</sup>.

Tous les salariés en insertion n'éprouvent pas l'ensemble des difficultés repérées. On peut tenter de répartir la population sur cette gamme en nous

---

<sup>22</sup> Que nous distinguons ici, car ces deux examens mobilisent des capacités différentes. Le Centre d'information sur les droits des femmes de Nancy a bien repéré que des femmes obtenaient sans difficulté l'examen « scolaire » du code mais échouaient à plusieurs reprises à la conduite qui impose de maîtriser l'outil « voiture », mais aussi de « prendre sa place dans le trafic ».

<sup>23</sup> On peut contacter le CIDF – BAIE de Nancy à [cidf-baie@wanadoo.fr](mailto:cidf-baie@wanadoo.fr)

appuyant sur nos entretiens et discussions avec les travailleurs sociaux du secteur. En restant prudent dans l'évaluation, il semble que les difficultés de mobilité sont essentiellement liées au manque d'équipement pour un quart de la population des salariés en insertion. La moitié de la population est concernée par un « déficit » de compétences, et pour le quart restant, les problèmes rencontrés s'inscrivent dans des processus de désocialisation nécessitant des interventions plus spécifiques et de long terme.

Ces trois registres de difficultés sont néanmoins fortement articulés les uns aux autres. Bien souvent, c'est la résolution d'un premier type de problème qui fait émerger le second. C'est pour cette raison que les difficultés en termes de compétences à la mobilité ou de troubles psychiques et psychomoteurs sont plus souvent signalés par les structures installées « en ville », où les problèmes d'équipement sont moindres. La démarche d'une structure enquêtée est éclairante de ce processus clinique de découverte des problèmes. Le projet initial était de préparer au permis de conduire. Cet objectif s'est révélé trop ambitieux pour une fraction de la population, ne parvenant pas à intégrer le code ni à maîtriser la voiture. Les travailleurs sociaux ont alors mis en œuvre un prêt de mobylettes. Mais cette nouvelle étape a fait surgir les problèmes d'équilibre, de conduite risquée pour soi et pour les autres. Troisième étape, le vélo. Se sont à ce moment manifestées les difficultés de repérage, de lecture d'un plan, la crainte de sortir de chez soi.

Voilà le problème posé : dans une société « dispersée », la mobilité doit être considérée comme le quatrième pilier de l'intégration sociale et professionnelle, à côté du système « formation-emploi-salaire », de la santé et du logement. Il faut maintenant décrire les pratiques et les comportements de mobilité d'une population disqualifiée<sup>24</sup>, et tenter de comprendre dans quelle mesure ces pratiques et ces comportements éclairent l'engagement des personnes dans des processus et des situations de disqualification sociale ? C'est l'objet de la seconde partie de ce texte.

---

<sup>24</sup> Serge Paugam, *La disqualification sociale*, PUF, 1991.

## Seconde Partie

---

### La mobilité dans la vie précaire

#### 1. L'insularité, un mode de vie

Nous faisons l'hypothèse que les groupes sociaux peuvent être différenciés par leurs modes d'inscription territoriale, c'est-à-dire par la manière dont ils s'approprient symboliquement et pratiquement les territoires. Dans cette perspective, nous qualifions d'insulaire l'inscription territoriale des travailleurs pauvres. L'insularité est une configuration idéale-typique définie par l'articulation de quatre dimensions.

##### *Les territoires du proche*

Premier trait, l'essentiel des activités de la vie quotidienne des personnes se déroulent au sein de territoires géographiquement restreints, délimités par la marche à pied, que l'on peut désigner comme les « territoires du proche ». Concrètement, les courses, les missions de travail, la formation et la recherche d'emploi, les visites chez le médecin et les activités de sociabilité et de loisir s'effectuent dans des espaces qui ne sont éloignés du domicile que de quelques kilomètres que les personnes peuvent parcourir à pied. Les sorties des territoires du proche sont rares, ont un caractère exceptionnel et sont précisément motivées. Il peut s'agir d'un déplacement vers un hôpital ou un avocat pour résoudre un divorce, une préfecture, une ANPE ou d'une « sortie en ville ». Cette activité terminée, les personnes s'en retournent rapidement vers les territoires du proche. Sur ce point, nos observations recourent celles de Florence Haëgel et de Jacques Lévy à propos d'une population qu'ils définissent comme celle des « enclavés » : les mobilités « lointaines » sont vécues comme des « incursions dans des mondes étrangers [ou comme] des séquences chronologiquement bien définies. [...] Le retour dans la résidence est toujours une sorte de retour au pays »<sup>25</sup>. Si la vie contemporaine amène les acteurs sociaux à pratiquer des territoires en archipel, la population qui nous intéresse ici est assignée à de petits îlots de l'archipel, auquel elle n'est rattachée que par des liens faibles.

##### *L'isolement relationnel*

Le second élément de la configuration réside dans l'isolement relationnel des personnes. Une hypothèse présente dans de nombreux travaux sur les populations disqualifiées avance que la densité des liens sociaux compense la fragilité économique des populations modestes. Nos données, qui concernent un public en situation très précaire : Rmistes, demandeurs d'emplois de très longue durée (3 ans, 5 ans ou plus), parents isolés, vont dans le sens contraire. Un tiers de notre échantillon est né dans l'agglomération de résidence au

---

<sup>25</sup> Haëgel F. et Lévy J., « Urbanités. Identités spatiales et représentation de la société » in Calenge Ch., Lussault M. et Pagand B., *Figures de l'urbain. Des villes, des banlieues et de leurs représentations*, Tours, Maison des sciences de la ville, 1997, 35-65., 43 et 46.



moment de l'enquête, et la moitié de la population (52%) déclare avoir de la famille proche (grands-parents, parents ou enfants) sur la même commune. On pourrait en conclure à un fort ancrage social. Mais les propos recueillis lors des entretiens invitent à relativiser ces informations chiffrées. La proximité géographique de la parentèle ne se traduit bien souvent que dans des liens distendus par les disputes durables, les séparations, divorces et recompositions des ménages et, plus globalement, des relations difficiles entre membres du groupe familial. Les relations amicales sont, pour l'ensemble de la population, très réduites, voire inexistantes. Les propos du type « *je n'ai pas d'amis* », « *je ne vois personne* », « *je suis vraiment seule* » sont revenus comme des leitmotifs au cours des entretiens, aussi bien de la part des natifs du cru que des nouveaux venus. Lors de l'enquête par questionnaires, les taux de non-réponse aux items relatifs à l'entraide, aux rencontres avec la famille ou avec les amis étaient singulièrement élevés. Yves Sintomer et Marie-Hélène Bacqué<sup>26</sup> ou Agnès Villechaise<sup>27</sup> ont bien montré que les quartiers et les cités populaires ne sont cohérentes ni objectivement : des catégories socioprofessionnelles différentes y coexistent, ni subjectivement puisqu'il est difficile d'y repérer des identités ou des appartenances collectives. Pour notre population, la préservation de soi à l'égard d'un jugement négatif d'autrui semble un enjeu plus crucial que de nouer et d'entretenir un réseau relationnel.

#### *Une représentation morcelée et discontinue du territoire*

La troisième dimension relève de la manière dont s'élaborent une représentation et une qualification sociales des territoires. Les insulaires ne perçoivent pas le territoire comme solidaire, continu, comme un espace où tout est potentiellement accessible. Au contraire, pour eux, l'espace est bardé de zones à éviter et de frontières, de zones interdites, de repoussoirs et de territoires douloureux. Chaque expérience biographique est, simultanément et indissociablement, une expérience territoriale<sup>28</sup>. Les ruptures biographiques vécues par les exclus : l'immigration, l'abandon, les disputes familiales et les divorces, le licenciement, les ségrégations vécues en tant que pauvre ou en tant que femmes assignées au domicile, se traduisent dans des ruptures de territoires et l'édification de frontières. Ces frontières, fondées sur des identités sociales, personnelles et intimes, ont une réalité représentationnelle et elles sont invisibles. Par exemple, une femme nous expliquait s'interdire de retourner dans une commune où elle avait vécu une période conjugale malheureuse de femme battue. Voilà bien un territoire qualifié par l'histoire intime du sujet qui conditionne l'évitement radical de cette commune pourtant géographiquement proche. Ces frontières ne correspondent à aucun découpage administratif ou politique. Elles échappent à la statistique des déplacements. Elles n'en sont pas

---

<sup>26</sup> Sintomer Y. et Bacqué M.-H., « Affiliations et désaffiliations en banlieue. Réflexions à partir des exemples de Saint-Denis et d'Aubervilliers » in *Revue française de sociologie*, 42-2, 2001, 217-249.

<sup>27</sup> Villechaise A., « La banlieue sans qualités. Absence d'identité collective dans les grands ensembles » in *Revue française de sociologie*, 38-2, 1997, 351-374.

<sup>28</sup> Cette idée rejoint la notion de « biographie spatialisée » mise en œuvre par la time-geography.

moins déterminantes des mobilités concrètes des individus<sup>29</sup>. En effet, le trajet d'un individu (à pied, en voiture ou en avion – ou par la pensée) s'explique par le lieu qu'il veut atteindre *de préférence à un autre* mais aussi par les endroits qu'il veut éviter. Les ruptures de l'expérience territoriale des populations disqualifiées freinent ou empêchent les mobilités.

#### *La construction des territoires du proche comme autosuffisants*

Quatrième et dernier élément de la configuration insulaire, les individus organisent ou réorganisent leur vie quotidienne sur les territoires du proche. Le vécu de l'insularité est ambivalent. Le sentiment d'être « prisonnier » d'un espace étroit suscite les perceptions et les discours critiques à l'égard du quartier, du village ou de la cité, sur le mode du « c'est mieux ailleurs » ou de la référence à l'âge d'or, « c'était mieux avant ». Ces critiques sont d'autant plus vives qu'est mince la possibilité d'une mobilité résidentielle significative<sup>30</sup>. Laurent Davezies et Emre Korsu ont montré que les « locataires des HLM ont plus tendance à être fixés au territoire par leur logement que les locataires du secteur privé ». Mais simultanément, les personnes « adaptent » leur vie quotidienne aux ressources accessibles sur les territoires du proche. Cette logique « d'adaptation » n'est pas univoque ni identique pour tous. Dans certains cas, l'autolimitation aux territoires du proche est raisonnée et ponctuelle. Nous avons rencontré un jeune homme que l'impécuniosité prive de promenade en ville ; mais quand il a un peu d'argent, il s'offre les billets de train pour Paris. Pour lui, l'adaptation consiste à « faire contre mauvaise fortune bon cœur ». Pour d'autres, l'auto restriction au proche est stratégique et s'inscrit dans des démarches de réduction des coûts. Il peut s'agir de coûts symboliques : demeurer sur les territoires du proche épargne à nos interlocuteurs d'éprouver la honte d'être désignés comme « ceux des cités » ou comme des pauvres. Les coûts sont aussi socio-économiques : les déplacements coûtent cher et la présence locale permet de participer à l'économie des services échangés. L'adaptation de la vie quotidienne peut également participer du désapprentissage. Certains de nos interlocuteurs ont, dans le cadre de vies professionnelles passées, expérimenté des mobilités et des territoires « lointains ». Ils maîtrisaient alors la voiture ou le déplacement en transport collectif, ils maîtrisaient aussi les normes et les compétences sociales de l'archipel auquel ils avaient accès. La perte du travail et plusieurs années de chômage réduisent ces savoirs, ces savoir-faire, ces savoir-être ; ils perdent aussi les « bonnes raisons » d'aller « ailleurs ». Dans ce cas, l'adaptation de la vie quotidienne aux territoires du proche est une des conséquences d'une disqualification qui est aussi une désocialisation<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> Cette détermination négative des mobilités a été magistralement mise en évidence par Jean-François Augoyard in *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Seuil, coll. « Espacements », 1979.

<sup>30</sup> Davezies L. et Korsu E., « Un essai de géographie de la pauvreté » in *Les travaux de l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale*, Paris, La documentation française, 2002, 167-245, 209.

<sup>31</sup> Le rapport Lazarus (*Une souffrance que l'on ne peut plus cacher*, Rapport au ministère de la Santé publique et au ministère de la lutte contre l'exclusion, 1995) ou Patrick

En résumé, l'insularité se caractérise par la combinaison a) du déroulement de la vie quotidienne sur un territoire piéton et du sentiment d'étrangeté aux territoires environnants, b) d'un fort isolement relationnel au quotidien (l'insularité est territoriale *et* sociale), c) d'une représentation morcelée et discontinue des territoires et d) d'une limitation, objective et subjective, des programmes d'activité des individus aux territoires du proche<sup>32</sup>.

Cette insularité n'est pas univoque. Nous verrons plus loin qu'elle présente des modalités différentes selon le genre, les hommes étant moins strictement assignés aux territoires du proche que les femmes. L'insularité diffère aussi entre les habitants des centre-villes et ceux qui résident dans les périphéries des agglomérations. Ces derniers pratiquent des territoires qui sont plus étendus que les citadins centraux, ce qui s'éclaire à la moindre densité des banlieues en services de tous types. Ce qui, à Paris, à Lyon ou à Saint Etienne intra muros, est accessible à l'échelle du quartier ne l'est qu'à l'échelle de la commune ou de deux ou trois communes contiguës en banlieue. Cependant, la forme de l'insularité, ses éléments structurants sont identiques pour les hommes et les femmes, les habitants de la ville dense et ceux de la ville étalée, ils sont partagés dans leurs principes par toute la population qui nous occupe.

On peut à partir de là formuler une hypothèse générale selon laquelle l'insularité est à la fois « cause et conséquence » de la disqualification sociale. L'assignation durable des individus aux territoires du proche les amènent à restreindre leurs pratiques de vie quotidienne aux ressources disponibles sur ces territoires ; et cette assignation, dans ses dimensions pratiques et cognitives, contribue à les maintenir dans des situations de précarité.

Comment se construit cette insularité ? Quels sont les éléments et les dynamiques qui éclairent l'assignation territoriale durables des individus ? Nous examinerons successivement quatre registres constitutifs de l'insularité : les moyens de la mobilité et leurs usages ; les compétences de mobilité ; les pratiques et les représentations territoriales ; les contraintes liées aux programmes d'activité quotidienne.

## 2. Les moyens de la mobilité et leurs usages

De nombreuses études statistiques enregistrent la spécificité des pratiques de mobilité de populations définies, selon les cas, en terme de statut par rapport à l'emploi (actifs versus demandeurs d'emplois) ou en terme de localisation

---

Declerck (*Les naufragés. Avec les clochards de Paris*, Plon, coll. « Terre humaine », 2001) montrent bien comment l'exclusion sociale peut affecter les dimensions les plus fondamentales de la socialisation : mémoire, représentation du corps, etc.

<sup>32</sup> Ce que nous appelons « insularité » se rapproche très nettement de ce que Ulf Hannerz dénomme « enclavement » ; à ceci près que Hannerz élabore ce « mode d'existence urbain » à partir de la participation des individus à des réseaux sociaux ; nous définissons l'insularité à partir des rapports pratiques et symboliques au territoire. Hannerz U., *Explorer la ville*, Ed. de Minuit, 1983 [1<sup>ère</sup> édition aux USA : 1980], particulièrement les pages 316-323.

résidentielle (population totale versus habitants des territoires inscrits à la politique de la ville). Si les populations ne se recoupent pas nécessairement, loin s'en faut, ces deux approches ont l'intérêt d'apporter des éclairages sur les deux versants de l'insularité.

Pour l'approche par les territoires relevant de la procédure de Développement social des quartiers, on peut se reporter au travail de Jean-Marie Guidez<sup>33</sup>. On apprend que, sur l'ensemble des quartiers pris en compte (Lyon, Grenoble, Dunkerque, Lille et Toulouse), la mobilité totale « tous modes » est plus faible que dans les territoires « communs ». Sur cette toile de fond, la mobilité en voiture est bien plus faible, la mobilité piétonne est beaucoup plus forte, les mobilités en deux roues et en transports en communs seraient du même ordre de grandeur que pour les agglomérations dans leur ensemble.

Pour l'approche par les catégories socio-professionnelles, on peut se reporter au travail de synthèse de Caroline Gallez, Jean-Pierre Orfeuill et Annarita Polacchini<sup>34</sup>. De ce travail de synthèse, retenons quelques éléments. Tout d'abord, la prudence revendiquée dans l'analyse des résultats concernant la population spécifique des chômeurs, dont d'une part les effectifs et la composition ont notablement évolué entre les périodes prise en compte dans l'enquête (1981-1982 et 1993-1994). Le deuxième élément établit une relative spécificité des pratiques de mobilité des demandeurs d'emploi par rapport à d'autres catégories sociales. Certes, les tendances valables pour la population totale valent aussi pour les demandeurs d'emploi : augmentation des distances parcourues, baisse significative des budgets-temps et place plus importante pour l'automobile ; « ces évolutions ne font pas apparaître l'évolution de la mobilité des chômeurs comme atypique par rapport à celle de l'ensemble de la population (*op. cit.*, 37). Il reste que les distances tous modes (en kilomètre par individu et par jour) sont nettement moins importantes pour les chômeurs que pour les hommes actifs ou les femmes actives, que les demandeurs d'emploi pratiquent des distances nettement plus importantes que les autres catégories en marchant et à vélo, que les distances parcourues en « voiture conducteur » sont très réduites par rapport aux actifs et actives, et moins importantes en transport collectif. Ces observations qui désignent implicitement les territoires du proche à travers l'importance des pratiques piétonnes vont dans le sens des nôtres. La troisième remarque vaut pour les personnes inscrites dans les nouvelles formes d'emploi auxquelles les chercheurs s'intéressent de manière novatrice. Ils font l'hypothèse qu'au-delà des moyennes émergent deux modèles, l'un de « proximité : petits boulots, petits salaires, petite aire de recrutement, et l'autre « à grande échelle des cadres hautement qualifiés et très mobiles ». Au final, moins d'équipement de mobilité mécanisée (voiture, deux roues à moteur et transport collectif), beaucoup plus de marche et une insertion professionnelle réduite aux ressources d'emploi les plus proches.

---

<sup>33</sup> Guidez Jean-Marie, « Pratiques de mobilité quotidienne et quartiers DSQ : des chiffres ? » in CETUR, *Actes du séminaire « Déplacements et liens sociaux »*, 1993, 107-112.

<sup>34</sup> Caroline Gallez, Jean-Pierre Orfeuill et Annarita Polacchini, « L'évolution de la mobilité quotidienne. Croissance ou réduction des disparités ? », in *RTS*, 56, 1997, 27-41.

Poursuivons l'examen des connaissances disponibles sur le sujet, avec la volumineuse étude du Syndicat des transport d'Ile de France *et alii* consacrée à la mobilité des chômeurs<sup>35</sup>. Cette enquête énonce des résultats qui, toutes proportions gardées, sont assez « stupéfiants ». Nous nous concentrons sur les deux populations les plus proches de celles que nous avons nous-mêmes enquêtées : les demandeurs d'emploi en fin de droit ne percevant que l'allocation spécifique de solidarité (ASS) et les bénéficiaires du RMI.

**Tableau 9**  
**La fréquence des déplacements en voiture**  
**selon la zone de résidence<sup>36</sup>**

	<i>Paris</i>	<i>Petite couronne</i>	<i>Grande couronne</i>
Ensemble des DE			
<i>Au moins une fois par semaine</i>	29%	46%	50%
<i>De moins d'une fois par mois à trois fois par mois</i>	17%	17%	19%
<i>Jamais</i>	54%	37%	30%
Bénéficiaires de l'ASS			
<i>Au moins une fois par semaine</i>	17%	29%	39%
<i>De moins d'une fois par mois à trois fois par mois</i>	24%	15%	18%
<i>Jamais</i>	60%	55%	43%
Bénéficiaires du RMI			
<i>Au moins une fois par semaine</i>	19%	33%	37%
<i>De moins d'une fois par mois à trois fois par mois</i>	19%	20%	23%
<i>Jamais</i>	62%	46%	40%

<sup>35</sup> STIF/SNCF/RATP/OPTILE, *Enquête de mobilité auprès des chômeurs*, Paris, février 2001. L'enquête a été réalisée par la Sofres qui a opéré 5 448 entretiens téléphoniques auprès de différentes catégories de demandeurs d'emploi.

<sup>36</sup> Tableau fait par nous à partir de Stif *et al.*, *op. cit.*

**Tableau 10**  
**La fréquence des déplacements en transports collectifs**  
**selon la zone de résidence<sup>37</sup>**

	<i>Paris</i>	<i>Petite couronne</i>	<i>Grande couronne</i>
<b>Ensemble des DE</b>			
<i>Au moins une fois par semaine</i>	90%	72%	50%
<i>De moins d'une fois par mois à trois fois par mois</i>	8%	18%	28%
<i>Jamais</i>	3%	10%	22%
<b>Bénéficiaires de l'ASS</b>			
<i>Au moins une fois par semaine</i>	93%	82%	54%
<i>De moins d'une fois par mois à trois fois par mois</i>	7%	13%	27%
<i>Jamais</i>	0%	6%	19%
<b>Bénéficiaires du RMI</b>			
<i>Au moins une fois par semaine</i>	87%	74%	52%
<i>De moins d'une fois par mois à trois fois par mois</i>	10%	17%	30%
<i>Jamais</i>	3%	9%	18%

Le lieu de résidence semble déterminer nettement les pratiques : on utilise d'autant plus la voiture que l'on s'éloigne de la zone dense de Paris intra muros, et d'autant moins les transports collectifs dont le maillage des réseaux se distend en passant de Paris à la petite couronne, puis à la grande couronne. Cependant, ces chiffres, dans leur ensemble, font apparaître des taux d'utilisation de la voiture (comme conducteur ou comme passager) singulièrement faibles puisque la moitié, approximativement des effectifs, y compris en grande couronne, déclare ne l'utiliser jamais. Cette réalité s'éclaire au regard des taux de ménages résidant en zones urbaines sensibles (Zus) en Ile de France<sup>38</sup> déclarant ne posséder aucune voiture en 1999 : près de 70% des ménages résidant dans une ZUS parisienne ne disposent d'aucune voiture ; c'est le cas de presque 40% de la population des ZUS de petite couronne et de presque 30% des personnes habitant les ZUS de la grande couronne. Il va sans dire que ces chiffres sont nettement inférieurs aux taux correspondants de ménages de la population totale de la région. L'utilisation des transports collectifs est beaucoup plus importante. Mais là encore, une fraction significative des « ASS » et des « RMI » ne les utilisent que très rarement : presque 20% des ASS de petite couronne et 46% des ASS de grande couronne ne recourent qu'au maximum de 3 fois par mois ; pour les Rmistes, de petite

<sup>37</sup> Tableau fait par nous à partir de Stif et al., op. cit.

<sup>38</sup> Préfecture de la région Ile de France, mission « Ville », juin 2002, miméo.

couronne, les chiffres sont de 26% et de 48% en grande couronne. Deux résultats émergent : une fraction qui reste significative de la population des demandeurs d'emploi de longue durée ne pratique que très peu voire pas du tout de mobilité mécanisée et ces pratiques de mobilité mécanisée sont d'autant moins importantes que l'espace est moins dense. Cela désigne bien qu'en « banlieue » une population ne dispose que de la marche et des deux roues. Les plus modestes des demandeurs d'emploi sont ainsi privés de la mobilité mécanisée, et donc de la mobilité de « longues distances ».

Nos propres données d'enquête abondent dans ce sens. Nous avons d'abord sondé les moyens de mobilité des personnes interrogées. On voit bien alors que les salariés des structures d'insertion par l'activité économique sont démunis des moyens de la mobilité : une personne sur trois dispose du permis de conduire ; pas même une sur dix d'une voiture, ce qui est singulièrement peu lorsque l'on sait que la moitié de notre effectif vit dans des périphéries urbaines où les taux moyens d'équipement automobile sont élevés ; moins de la moitié de la population détient un abonnement aux transports collectifs et le quart de la population ne dispose de rien – si ce n'est la marche ou le vélo. Apparaît donc en « creux » l'importance déterminante de la marche dans la construction et le vécu de l'espace de la vie quotidienne.

**Tableau 11**  
**Les moyens de mobilité des salariés des structures d'insertion par l'activité économique**

<b>Vous possédez :</b>	
Non réponse	8%
le permis de conduire	30%
un permis de conduire étranger	3%
Une voiture	12%
Un deux roues à moteur	5%
Un abonnement aux transports collectifs	47%
Rien de tout cela	25%

% total supérieur à 100 du fait des réponses multiples

Ces chiffres occultent que certaines personnes ont perdu des moyens de la mobilité : aux 30% des détenteurs du permis il faudrait ajouter les 3% des personnes se sont vues retirer ce document ; 11% ont perdu leur voiture ; 7% ont perdu un deux roues à moteur et 10% un abonnement aux transports collectifs. Cela indique que la privation des moyens de mobilité, pour des raisons économiques mais pas uniquement, accompagne le processus de disqualification.

Nous avons aussi questionné les moyens de mobilité des conjoints de la personne interrogée (n=102) ; nous verrons plus loin que les comportements de mobilité d'une personne dépendent largement des moyens du ménage et de son organisation collective.

**Tableau 12**  
**Les moyens de mobilité des conjoints(es) des salariés des structures**  
**d'insertion par l'activité**

<b>Votre conjoint(e) possède :</b>	
Non réponse	-
le permis de conduire	53%
un permis de conduire étranger	-
Une voiture	37%
Un deux roues à moteur	1%
Un abonnement aux transports collectifs	23%
Rien de tout cela	30%

% total supérieur à 100 du fait des réponses multiples

Globalement, les conjoints(es) disposent de davantage de moyens d'une mobilité autonome : plus de permis de conduire, plus de voiture et moins d'abonnement de transports collectifs. Des deux membres d'un couple, c'est le salarié en insertion qui est donc le plus désavantagé. Notons toutefois qu'un tiers des conjoints n'ont rien. La proportion de ménages entièrement démunis est donc importante.

### **2.1. L'usage des équipements**

Recenser les taux d'équipements en moyen de mobilité est une chose, qu'il faut compléter par quelques remarques sur les usages sociaux de ces moyens<sup>39</sup>. Notre propos n'est pas de présenter de manière exhaustive la question de la « voiture et les pauvres », des « transports collectifs et les pauvres » ou de la « marche et des pauvres ». Sur ces questions (à l'exception de la marche à notre connaissance), il existe des travaux spécifiques auxquels nous renvoyons<sup>40</sup>.

Pour donner aux propos qui suivent une sorte de « toile de fond », nous soumettons un tableau relatif aux utilisations préférentielles des modes de

---

<sup>39</sup> Les sociologues des « objets techniques » ont assez montré que les objets ne déterminaient que partiellement les usages et les pratiques ; les usages d'un téléviseur ou d'un ordinateur ne sont que très partiellement induit par l'objet technique lui-même. Il en est de même de la voiture, de l'autobus, du vélo et des outils de la mobilité – enregistrer la détention d'une voiture par une personne n'apprend rien sur la manière dont elle s'en sert et sur ce qui détermine socialement ces usages et sur ce en quoi les différents usages sociaux d'un même bien sont organisés, hiérarchisés les uns par rapport aux autres.

<sup>40</sup> Sur la voiture, voir notamment Maurice Chevallier, *L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes et les ménages à faibles ressources*, recherche pour le Puca, mars 2002. Pour des travaux portant sur les transports collectifs, Annie Guédez, « L'exclusion en question et les transports » in *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 68-69, 1995, 164-169.



déplacement en fonction des motifs. L'objectif est ici de suggérer qu'à moyens égaux, les outils de la mobilité sont utilisés de manière différenciée selon les activités<sup>41</sup>. L'hypothèse est que les modes ont une « fonctionnalité » sociale autant que « technique » ; ou pour le dire autrement, la mise en œuvre des modes de déplacements relève autant de leur valeur instrumentale que d'une logique sociale.

**Tableau 13**  
**Les pratiques modales selon les motifs de déplacement**

	NR <sup>42</sup>	Transport collectif	Marche	Voiture	Autres modes <sup>43</sup>
<b>Insertion professionnelle</b>					
Mission	-	55%	24%	13%	6%
ANPE - mission locale	6%	40%	40%	9%	5%
<b>Vie quotidienne</b>					
Médecin	-	24%	59%	8%	6%
Courses	-	28%	46%	25%	1%
<b>Vie sociale</b>					
Famille	18%	40%	14%	24%	4%
Amis	12%	38%	30%	17%	3%
loisirs	-	31%	43%	16%	6%

*La voiture n'affranchit pas de l'insularité.*

Gardons à l'esprit tout d'abord que 12% seulement des personnes rencontrées détiennent personnellement une voiture - les hommes plus que les femmes (14% et 10%), les habitants des périphéries plus que ceux des centres-villes (14% et 9%) et les personnes vivant en couple plus que les célibataires (18% et 6%). La question de la voiture et les remarques que l'on peut formuler à ce propos ne concernent donc qu'une petite fraction des salariés des structures d'insertion par l'économique.

La place de la voiture dans la vie quotidienne de la population peut être appréhendée autour de cinq traits.

a) En premier lieu, il s'agit de voitures dégradées. Les voitures sont anciennes, fatiguées, mécaniquement fragiles ; il faut les ménager, d'autant plus que les personnes, le cas échéant, n'ont pas les moyens de les remplacer. L'usage est également bridé par le défaut d'assurance, de contrôle technique, l'empilement des contraventions, très coûteuses et qui font craindre une

<sup>41</sup> Attention : nous ne prenons pas en compte le motif « accompagnement des enfants » qui est largement (mais pas exclusivement) assuré par les femmes.

<sup>42</sup> Quand supérieur à 5% des citations.

<sup>43</sup> Nous réunissons ici le vélo, le deux roues à moteur et le train.

nouvelle interpellation par la police, enfin par le coût de l'essence. Ces éléments restreignent considérablement l'usage de la voiture<sup>44</sup>.

b) Deuxième élément, il s'agit de voitures dont l'usage est collectif. Si dans certaines catégories sociales, la voiture est devenue un équipement d'usage individuel, ici la même voiture est un bien partagé entre plusieurs personnes. Le collectif intervient au niveau de la détention du véhicule (la même voiture est considérée comme la « propriété » de tous les membres du ménage, les parents et les enfants majeurs), du paiement des charges (assurance) et de l'approvisionnement en essence et de l'entretien (par exemple, la voiture de l'un circule quand l'autre met l'essence ou fournit les pièces mécaniques de remplacement). La voiture est également collective dans le sens où l'on ne l'utilise qu'à des fins collectivement utiles. La promenade, la balade, le détour, l'utilisation « pour soi » de la voiture ne sont pas de mise. Fragile, coûteuse, non remplaçable, la voiture ne sort qu'au profit du réseau social de la famille et des proches pour faire ce que l'on ne peut faire autrement. On trouve un indicateur de cette dimension collective dans la proportion significative de 45% de la population totale déclarant demander « souvent » ou « de temps en temps » à une connaissance de les faire profiter de sa voiture<sup>45</sup> ; les « dépanneurs » se recrutent le plus souvent parmi la parentèle : grands-parents, parents et enfants.

**Tableau 14**  
**Vous arrive-t-il de demander à quelqu'un hors de votre foyer de vous transporter dans sa voiture ? (100% en ligne)**

	NR	Oui, souvent	Oui, de temps en temps	Non, jamais
<i>Population totale</i>	13%	6%	39%	42%
<i>Femmes</i>	11%	8%	37%	43%
<i>Hommes</i>	11%	5%	41%	42%
<i>Résidents des centres</i>	8%	5%	36%	50%
<i>Résidents des périphéries</i>	14%	8%	41%	36%

c) De là découle une troisième dimension. Gabriel Dupuy établit que la voiture offre à l'individu la possibilité de concevoir des « parcours électifs qui l'autorise à choisir ses commerces, des écoles, ses activités culturelles et sportives et jusqu'à son église »<sup>46</sup>. Ce n'est pas le cas ici. Au contraire, les usages de la voiture sont très sélectifs. La voiture est prioritairement utilisée pour les courses et les visites familiales et amicales qui permettent, pour ceux qui en

<sup>44</sup> Le rapport de M. Chevallier (*op. cit.*) contient de nombreux éléments sur ce point.

<sup>45</sup> La question inverse : « vous arrive-t-il de rendre service à quelqu'un que vous connaissez en le transportant dans votre voiture ? » n'a recueilli que très peu de réponse.

<sup>46</sup> Dupuy G, *Les territoires de l'automobile*, Anthropos, 1995 (voir particulièrement le chap. VII)

disposent, l'entretien du réseau social. Les pratiques d'approvisionnement sont en effet fortement contraintes par les capacités économiques. Les prix des magasins et de la supérette de quartier sont au-delà de ces capacités. Faire ses courses impose de se déplacer jusqu'aux grandes surfaces généralistes ou spécialisées généralement situées dans les périphéries difficilement accessibles ou sur les « barrières » des centres-villes. La pratique dominante est alors de faire rarement (une fois par semaine au plus, une fois par mois souvent) de « grandes » courses, cette pratique étant imposée tant par l'éloignement des lieux d'approvisionnement que par l'obligation de solliciter le service de mobilité. La seconde raison pour laquelle les personnes réservent la voiture et prennent le risque de la sortir sont les visites à la famille et aux amis. Sur ce plan, la population se répartit en deux catégories. La première, majoritaire, est celles des personnes qui déclarent n'entretenir aucune relation familiale, n'avoir aucun amis. Cet isolement social apparaît à travers les taux élevés de non réponse aux questions traitant de l'entraide et de l'ensemble des pratiques de sociabilité. Le second sous-groupe est dans une situation opposée. Au cours des entretiens, l'intensité des relations familiales et, dans une moindre mesure, amicales, est revendiquée avec force. La voiture permet alors ces déplacements de sociabilité des rencontres familiales du dimanche, des sorties de soirée ou du samedi entre jeunes qui se cotisent pour faire rouler le véhicule qui reste au parking toute la semaine. L'accès au travail, c'est-à-dire ici aux missions ponctuelles, est le troisième motif d'utilisation de la voiture. Dès lors qu'elles sont de courte durée, dispersées, parfois peu ou pas du tout desservies par les transports collectifs, se rendre sur les lieux de missions est compliqué et très consommateur de temps. La voiture est un élément de confort, d'autonomie et de rapidité ; le midi, on peut y manger à moindre frais et s'y reposer un peu. Néanmoins, pour ce qui concerne le travail, l'utilisation de la voiture procède d'un arbitrage économique entre le coût du déplacement et le salaire de la prestation. Un coût du travail trop élevé peut dissuader l'usage du véhicule et inciter au report sur un autre mode ; il peut aussi inciter à refuser la mission. Par exemple, un des nos interlocuteurs s'interdit d'accepter des missions trop éloignées de son domicile pour des raisons de coût soigneusement étudiées :

*« Je n'accepte les missions que sur un périmètre assez réduit, d'un rayon de 7km, soit 14km aller-retour. D'une part, cela me permet de rentrer chez moi le midi, et donc je ne paye pas la gamelle. D'autre part, j'ai calculé que le km me coûte 0,62 centimes (de francs) avec ma voiture qui a 15 ans. Quand je travaille trois jours, cela me coûte 43 francs d'essence, et je travaille alors une heure pour payer mon déplacement. »*

d) La quatrième dimension relative à l'usage de la voiture peut être appréhendée comme un attribut important de la « conjuration de l'exclusion ». Pour Maurice Chevallier (*op. cit.*, 24) « avoir une voiture est une manifestation d'égalité » ; nous pourrions poursuivre en disant que c'est au moins échapper à une forme visible « d'infériorité sociale ». La privation d'un bien est d'autant plus stigmatisante que sa possession est normalisée. En soi, le manque désigne

le pauvre<sup>47</sup>. Pour ceux qui n'en n'ont pas, la voiture est un idéal, un « rêve » comme le disait une interlocutrice : « *Si j'avais une voiture ? Alors là, ce serait le rêve...* ». Pour certaines femmes ou certains jeunes, c'est un projet en soi, et la possibilité de préparer le permis de conduire est aussi importante que de suivre n'importe quel stage de formation. C'est aussi l'outil et le signe de l'autonomie, tel que pour ce jeune homme qui, reléguant la question du logement, estime que « *je pourrais partir de chez mes parents quand j'aurais une voiture. Autrement, ce n'est pas possible : comment je me débrouille ?* »

La détention d'une voiture, y compris en mauvais état et dont on ne se sert que d'une manière très sélective, peut devenir une ressource rhétorique offrant de se démarquer, pour soi et pour autrui, de l'identité du pauvre. En effet, la voiture légitime une présentation de soi à travers des figures sociales valorisées. Trois figures émergent particulièrement. Celle d'abord du consommateur. La voiture est mobilisée notamment dans le cadre de discours sur les mérites comparés des centres commerciaux. Certes, le choix s'effectue sous contraintes économiques fortes, mais la voiture permet encore de s'instituer comme un consommateur avisé sélectionnant ses lieux d'approvisionnement :

*« On ne fait pas nos courses n'importe où. Intermarché, c'est trop cher. Les produits pour bébés, on va les acheter à Corbeil-Essonne deux fois par mois ; pour les chaussures, on va à Chaussures-land à Montgeron, et pour le gros des courses, on va soit à Leclerc à Montgeron ou même des fois au centre commercial d'Evry. Même en comptant l'essence on est gagnant. »*

La seconde figure est celle du prestataire de services. Un de nos interlocuteurs effectue régulièrement des petits travaux de bricolage chez les particuliers des communes avoisinantes. Pour des raisons de coût soigneusement étudiées, il s'interdit d'accepter des missions trop éloignées de son domicile. Il tient néanmoins à se servir de cette voiture en mauvais état et pour laquelle il a déjà été verbalisé à plusieurs reprises car, explique-t-il :

*« la voiture m'offre une certaine souplesse par rapport au client. Le plus souvent les clients n'ont pas acheté les matériaux pour les chantiers. Moi, je connais mes fournisseurs et j'y vais d'un coup de voiture ; ça me permet de ne pas perdre de temps et de satisfaire le client. La voiture c'est vraiment indispensable sur un chantier. »*

La troisième figure, celle du chef de famille, apparaît particulièrement dans les discours masculins. Chômeur et disponible, la voiture offre à l'homme d'assurer les déplacements quotidiens de ses enfants vers l'école, de son épouse

---

<sup>47</sup> De la même manière, une équipe du LET réalisant une enquête ménage à Ouagadougou (Burkina-Fasso) observait de faibles taux de l'usage du vélo comparativement au nombre impressionnant de vélos circulant dans les rues, avant de comprendre que l'usage du vélo désigne dans le pays les pauvres, lesquels avaient à cœur de dissimuler aux enquêteurs la modestie de leur condition économique. Cf. L. Diaz-Olvera, D. Plat et P. Pochet, *Mobilité quotidienne et pauvretés dans les villes d'Afrique subsaharienne. Les enseignements de Ouagadougou*, Lyon, LET, document de travail n° 98/03, 1998.

lorsqu'elle travaille. Le week-end, la voiture lui permet d'amener femme et enfants, éventuellement des amis, faire les courses. En tant que telle, la voiture fait exister la famille dans son unité réunie autour du conducteur. Ni le bus, ni la marche encore moins le deux roues ne permettent de faire exister cette unité familiale.

e) Cinquième et dernière dimension de l'usage de la voiture, fondée sur les précédentes : l'usage en propre ou en partage d'une voiture dessert les contraintes, mais il n'élargit pas le territoire de la vie quotidienne. La voiture dégradée, l'impécuniosité, les impératifs de l'usage collectif du véhicule font que les « territoires de l'automobile » pauvre ne diffèrent pas véritablement des territoires du piéton ou de l'utilisateur des transports collectifs ; du moins le différentiel est faible. Les fréquences de déplacement, les distances parcourus, sans être identiques, sont proches. L'automobile n'est pas un outil d'extension ou de diversification du territoire du proche. La voiture n'affranchit pas de l'insularité.

#### *Les captifs réfractaires du transport collectif*

S'il faut remettre en cause l'automatisme de pensée qui fait de la voiture un bien individuel, il faut aussi remettre en cause l'automatisme de la relation entre le transport collectif et les populations modestes, qui est au fondement de trois décennies de politiques publiques d'aménagement de la ville et du paradigme faisant du transport collectif un « outil de désenclavement des territoires », le « support du droit des captifs à la mobilité » et de « l'égalité urbaine ». Jean-Marie Guidez observe (*op. cit.*) que, dans les quartiers DSQ, « les transports collectifs ne compensent pas le déficit de mobilité ». Nos enquêtes confirment nettement cette affirmation. En fait, de très nombreuses études et recherches établissent que l'usage du transport collectif croît au fur et à mesure que l'on descend dans la hiérarchie sociale : les populations modestes constituent le « fond » de la clientèle du service. Les personnes que nous avons enquêtées sont effectivement, proportionnellement à d'autres groupes sociaux, de grands consommateurs de métros, bus et trains. Mais comme pour la voiture, il faut pondérer cette observation en qualifiant de quelques traits les pratiques et les usages des transports collectifs.

Premier élément, le transport collectif est, avec la marche mais dans des conditions différentes, un des dispositifs d'organisation de la vie quotidienne. Souvent, les activités de la journée sont planifiées en fonction des horaires de passage des bus et des durées de trajet. Pour les personnes ayant des problèmes de santé, le bus est le seul moyen d'effectuer un déplacement. D'autres, les jeunes en particulier, ne vivent pas tout à fait de la même manière lorsqu'ils ont les moyens d'acheter un abonnement (à la semaine plus souvent qu'au mois) et lorsqu'ils n'ont pas ce « sésame », leurs loisirs notamment sont amputés. Pour tous, le transport collectif est un élément de « confort indispensable » quand il s'agit de se déplacer avec des enfants, avec les sacs de course ou quand on doit effectuer plusieurs déplacements dans la journée, un pour un rendez-vous dans une institution, un autre vers une mission et un dernier pour prendre les enfants chez la nourrice.

Cependant, l'usage est fortement limité par l'offre de service. Les maillages sont très lâches, les durées de trajets, les temps d'attente, les correspondances sont souvent dissuasifs, en banlieue en particulier, où l'utilisateur des transports collectifs est obligatoirement un marcheur forcené. Tous les déplacements non routiniers nécessitent des efforts de recherche des informations, de compréhension de l'horaire et du trajet optimal. Ces lacunes inévitables de l'offre ne sont pas gênantes pour des utilisateurs occasionnels des services. Il en est tout autrement pour des personnes qui n'ont que ça – ou la marche. Être astreint à une heure de bus, avec une correspondance pour trois heures de mission ou de formation, pour un rendez-vous, à quoi il faut ajouter l'heure du retour, amène souvent les personnes à raccourcir la durée des missions, ou à les abandonner ou encore, plus simplement, à les refuser.

Le coût du service est un autre élément de limitation de l'usage. Les transports collectifs coûtent très chers, particulièrement en banlieue.

*« Ce matin, je suis allé à Auchan. Je suis allé à pied parce que je n'ai pas les moyens ; quand j'ai les moyens, je prend le car ; j'ai 2 600 francs par mois ; alors quand je reçois mon allocation, je peux prendre les transports, mais autrement je vais à pied. »*

Toutes les enquêtes confirment que les populations modestes arbitrent en faveur du ticket (à l'unité ou en carnet) au détriment des abonnements considérés comme des investissements injustifiés et pour lesquels se pose le problème de la « mise de fond ». Plus on est pauvre, plus on utilise les billets. *L'enquête de mobilité auprès des chômeurs* (STIF, *op. cit.*) montre que 67% des chômeurs franciliens (toutes catégories confondues) préfèrent les titres à l'unité. Mais les chiffres grimpent à 72% des Rmistes, 75% des chômeurs sans droit aux ASSEDIC et 78% des chômeurs en allocation spécifique de solidarité. Qu'en est-il de la fraude ? La question est difficile à cerner, néanmoins, pour ce qui concerne nos enquêtes, il semble qu'elle soit fort réduite puisque moins de 4% des utilisateurs des transports déclarent frauder. Il est vrai, comment frauder durablement lorsqu'on est assigné au même territoire, et donc aux mêmes lignes de transport et aux mêmes conducteurs et contrôleurs ? Dans ce registre d'éléments de limitation de l'offre, il faut ajouter la complication croissante des gammes tarifaires et la complexité administrative des procédures permettant de bénéficier de la gratuité<sup>48</sup>. Tout cela peut éclairer le succès modeste des différents tarifs sociaux dont profite en moyenne un tiers des ayants-droits.

Les caractéristiques mêmes des services, sur le plan des offres de desserte et des pratiques tarifaires, limitent donc l'usage des transports collectifs. Nous avons demandé aux personnes enquêtées d'identifier les motifs pour lesquels elles se privaient parfois de certains déplacements. La question des moyens financiers d'abord, puis des moyens matériels sont cités comme les plus handicapants par la moitié de l'effectif.

---

<sup>48</sup> Pour d'autres éléments sur cette question : Harzo Ch. et Rosales-Montano S., *Tarifification sociale, aides aux déplacements et précarité financière dans les réseaux de transports publics de province*, Agence d'urbanisme de Lyon/Observatoire social de Lyon, 1994.

**Tableau 15**  
**Vous arrive-t-il de vous priver de certains déplacements ?**  
**(100% par ligne)**

	NR	<i>Oui, souvent</i>	<i>Oui, parfois</i>	<i>Non, jamais</i>
<i>Pour des raisons financières</i>	-	27%	28%	43%
<i>Pour des raisons matérielles</i>	-	15%	28	55%
<i>Parce que le déplacement est trop fatiguant</i>	-	5%	27%	64%
<i>Parce que le déplacement prend trop de temps</i>	-	5%	30%	61%
<i>Pour des raisons d'insécurité</i>	5%	3%	19%	73%
<i>Moyenne</i>	-	11%	26%	59%

Pour éclairer les usages du transport collectif, Il faut prendre en compte d'autres éléments au moins aussi importants. Evoquons la question de la complexité technique et déictique des réseaux. Nombreuses sont les personnes qui ne parviennent pas à se repérer dans des univers complexes du transport collectif (signalétique, automates de plus en plus nombreux) ; nous reviendrons sur ce point. Par ailleurs, dès lors qu'elles sont fortement contraintes de recourir aux transports collectifs, ces derniers deviennent un marqueur de leur identité sociale, surtout dans des territoires périphériques pratiqués essentiellement par la voiture. Les personnes rencontrées trouvent la confirmation de ce marquage dans le grand nombre de contrôles des titres intervenant sur les lignes ou dans diverses pratiques d'étiquetage des titres de transport des pauvres, par exemple le tampon rouge sur les cartes Orange échangées contre des « chèques mobilité », ou la couleur spécifique de l'abonnement « social ». En rejetant le transport collectif, elles rejettent une forme de marquage social, elles « retournent le stigmate » de pauvreté qui les désigne. La théorie de la captivité considère que les pauvres sont obligés d'utiliser les transports collectifs. Cette théorie est ici renversée : plus les individus sont économiquement captifs du transport collectif, plus ils sont en fait socialement tentés de s'en détourner.

Pour ces raisons, le transport collectif n'est en fait appréhendé que comme un mode de dépannage dont l'usage, comme celui de la voiture, est sélectif. La voiture est réservée prioritairement pour les courses, les visites familiales qui permettent l'entretien des réseaux sociaux et, dans une moindre mesure, le déplacement vers les lieux de travail. Quant aux transports collectifs, il est un motif pour lequel ils sont fréquemment cités, c'est celui des déplacements imposés par « l'institution », qu'il s'agisse de l'ANPE, des missions locales et des PAIO, des ASSEDIC, des centres de formation, des lieux de démarches administratives, etc. Cette « sur-utilisation » des réseaux collectifs apparaît dans nos enquêtes, mais aussi dans « l'enquête de mobilité auprès des chômeurs »

(Stif, *op. cit.*, 79) : la majorité des déplacements pour des entretiens et la recherche d'emploi, les stages, la formation et les activités réduites sont effectués en transports collectifs, beaucoup plus que les « visites et distractions », les « courses et achats » et « autres privés ». Cela laisse penser que les personnes font un rapprochement subjectif entre le temps de « l'institution » et celui du transport collectif, qui seraient tout deux des temps contraints, peut-être même des temps « perdus ».

Observons pour finir que l'usage des transports collectifs procède d'arbitrages complexes. Les personnes y recourent dans certaines circonstances particulières après avoir arbitré entre la nécessité du déplacement ou son caractère facultatif, entre les différents modes possibles du déplacement (marcher, solliciter un service de voiturage) et après avoir résolu les problèmes de gestion de l'agenda de la journée, etc. Le transport collectif n'est pas vécu ni pratiqué de manière automatique, mais au contraire de façon raisonnée, « tactique ». Prenons l'exemple d'un jeune homme vivant seul et n'ayant ni vélo, ni mobylette ni voiture. Lorsque nous l'avons rencontré, il était engagé dans une période de quelques semaines de formation. Occupé toute la journée, faire les courses était compliqué et impose une organisation minutée : « *c'est faisable à condition de bien maîtriser plusieurs paramètres* », nous dit-il. Il faut partir tôt, à pied, au centre commercial de manière à être dans les premiers à faire ses courses, pour passer aux caisses lorsqu'il n'y a personne. Il peut alors profiter, avec ses sacs de provision, du premier bus qui le ramène chez lui suffisamment tôt pour être enfin à l'heure à la formation.

Au final, pas davantage que la voiture, les transports collectifs ne permettent aux personnes de s'émanciper de l'insularité.

#### *A marche forcée*

Il reste la marche. La marche n'est pas un mode de liaison ni un mode secondaire ou un mode parmi d'autres. La marche est le mode principal de déplacements voire, pour beaucoup et en particulier les femmes, le mode unique : « *J'ai pas de mobylette, pas de vélo, pas de voiture ; je me déplace principalement à pied, tout le temps à pied.* » ; « *moi, c'est à pied, c'est la marche tout le temps.* »

La marche donne lieu à un type de déplacement particulier, dominant ; c'est le déplacement court (en distance, pas en temps), en aller-retour depuis le domicile, souvent mono-motif. Mais le déplacement piéton peut être de longue distance, cela de façon régulière chez les hommes célibataires. Tel jeune nous raconte qu'il lui est arrivé à quelques reprises d'aller à pied de chez lui, dans le nord de l'Essonne à la gare de Lyon, soit 4h30 de marche qui ont détruit une paire de chaussures de mauvaise qualité. Donnons un autre exemple de pratique piétonne au long cours avec ce monsieur qui a travaillé durant un temps dans une entreprise de bâtiment. Gagner le chantier tôt le matin (le travail débutait à 8h00) l'obligeait à une demie heure de marche jusqu'au RER puis, arrivé à la gare de Melun (Essonne), à une demie heure supplémentaire de marche à pied pour gagner le chantier, soit deux heures de marche aller-retour dans la journée pour le seul travail.



La marche délimite le territoire d'autonomie, de liberté de chacun. Elle libère de l'attente et de la dépendance à l'égard du voisin, de l'ami ou de la famille. Marcher ne coûte rien, et cela peut être agréable à l'occasion, même si on est loin de la déambulation ou de la flânerie. La marche se pratique sur un territoire « sans qualité », dont pas un de nos interlocuteurs n'a exprimé le charme ou l'intérêt. La pratique piétonne est souvent présentée dans le registre du choix, de la préférence personnelle pour la « balade », du goût pour l'indépendance. Bien sûr, ce discours est à prendre au sérieux. Il revêt néanmoins une signification particulière chez des personnes « prises dans l'assistance ». Se satisfaire de la marche et donc des territoires du proche participe d'une volonté d'indépendance à l'égard des institutions d'assistance. Profiter d'un abonnement « social » aux transports collectifs, d'un prêt de voiture ou de mobylette suppose de constituer un « dossier », d'être fiché, suivi, évalué... Se cantonner et se contenter de la marche évite de renforcer la dépendance à l'institution dans un domaine – la mobilité – qui relève du superfétatoire<sup>49</sup>.

Mais cette autonomie piétonne est coûteuse en temps et en fatigue. Faire ses courses au supermarché relève du faisable à l'aller, mais de la gageure au retour, chargé par les courses : « *en voiture, les distances sont dérisoires ; à pied, tout est vraiment difficile.* » Il faut de plus consacrer aux activités les plus indispensables, les plus quotidiennes un temps important : faire les courses, c'est trois quarts d'heure de marche à l'aller et une heure au retour ; se présenter à un rendez-vous à l'ANPE, ou dans les associations nécessite trente minutes aller et trente minutes au retour, etc. Le vélo pose les mêmes problèmes : coût de l'achat et de l'entretien, crainte des vols, peu pratique avec les enfants ou les courses, c'est fatiguant, et cela peut être aussi considéré, quand on n'a que ça, comme un marqueur de pauvreté. De fait, moins de 3% des personnes déclarent utiliser à l'occasion un vélo.

*« Au départ du quartier des Mazères, il y a une pente. La descendre c'est super, on se laisse aller, mais la monter c'est dur ; quand j'ai mon fils avec moi, je suis obligée de la monter en poussant. Parfois, je la prenais plusieurs fois par jour entre mes clients et la crèche de la Croix rouge où se trouvait mon fils ; c'était des allers-venus, j'étais naze, c'est aussi pour ça que j'ai craquée et que j'ai abandonné les missions. »*

La marche et, plus globalement, la mobilité paysanne<sup>50</sup> (qui consomme beaucoup de temps et d'énergie physique pour un déplacement minime),

---

<sup>49</sup> Ce qui n'est pas contradictoire avec l'appréciation globalement positive que les personnes en situation de précarité à l'encontre des institutions. Là encore en abordant les données avec la prudence que réclame la diversité des populations, notons que 94,3% des personnes accueillies par la Fnars estiment être plutôt bien accueillies par les médecins et les pharmaciens ; les chiffres sont de 89,7% pour les foyers et les centres d'hébergement, de 85,6% pour les hôpitaux, de 85,2% pour la sécurité sociale, de 77,7% pour les caisses d'allocations familiales, de 76,8% pour les ANPE, les missions locales, les PAIO et les points jeunes. (cf. Paugam et Cléménçon, *op. cit.*, 28)

<sup>50</sup> Pour partie « paysanne » ; il manque les médiateurs du rapport à la ville et surtout le fait de marcher dans un environnement caractérisé par l'interconnaissance.

assignent nos interlocuteurs à des territoires durablement restreints, de l'ordre de quelques kilomètres autour du domicile. Voilà des personnes condamnées à l'immobilité alors qu'elles vivent à proximité immédiate de réseaux performants.

Dans certains milieux sociaux, les différents outils de déplacement se différencient nettement dans leurs fonctionnalités et permettent des inscriptions territoriales complexes : la marche est le mode de structuration de l'espace domestique et du quartier ; la voiture ou l'avion interconnectent le quartier avec des espaces lointains. Ici, les modes de déplacement ne discriminent pas les territoires. Pour les pauvres, les territoires de la marche, du bus et de la voiture ont les mêmes frontières.

### 3. Les compétences à la mobilité

L'expérience insulaire est fondée sur des usages singuliers des moyens de la mobilité. Elle est aussi, simultanément, fonction de ce qu'en dira, faute de mieux, des compétences de l'individu dans la construction, l'aménagement, la maîtrise de son environnement spatial de vie quotidienne. Le rapport de l'individu à cet environnement est médiatisé par des dispositifs très divers. Par « compétences » nous désignons l'aptitude des individus à mettre en œuvre tous ces dispositifs qui médiatisent le rapport et la construction des territoires.

Etre mobile suppose un ensemble d'aptitudes que nous répartirons en trois catégories. Dans la première, les aptitudes corporelles, ce que Marcel Mauss dénomme les « techniques du corps », les « habitus du corps »<sup>51</sup>. Dans la seconde, les aptitudes à mettre en œuvre tous les systèmes experts et particulièrement tous les dispositifs « techniques » : vélo, voiture, téléphone, distributeur de titres de transports, « valideurs », dispositifs déictiques et d'annonces sonores, cartes routières, plan de villes, panneaux des noms de rues, plans de réseaux de transports collectifs, etc. Enfin, la troisième catégorie relève des capacités cognitives des individus sur le plan de la maîtrise linguistique et de la capacité à élaborer des représentations opératoires de l'espace.

La question à laquelle on veut apporter, de manière exploratoire, quelques éléments empiriques, est la suivante : en quoi l'insularité peut-elle s'éclairer par les compétences des individus ?

Quatre hypothèses sont sous-jacentes à cette perspective. Les compétences peuvent éclairer l'insularité si :

- les personnes ne maîtrisent pas les compétences parce qu'elles n'ont pas appris à les maîtriser : on apprend à conduire, on apprend à se repérer dans un réseau de transport collectif ; l'apprentissage n'étant pas nécessairement formel ; le plus souvent, c'est un apprentissage par la voie de la socialisation et par l'inculcation/incorporation d'une culture ;

- les personnes ont désappris. Dans ce cas, le processus de disqualification s'accompagne d'un effritement, d'une diminution des savoirs, des savoir-faire et des savoir-être ;

---

<sup>51</sup> Mauss M., *Manuel d'ethnographie*, Payot, 1947, 30.

- les personnes ne se servent pas de compétence qu'elles maîtrisent pourtant car elles ont de « bonnes raisons » de ne pas le faire ; une personne peut être à l'aise sur un réseau de transport collectif, mais ces compétences ne sont pas mises en œuvre car elle n'a pas de « bonnes raisons » de se servir du transport collectif.

- enfin, des personnes peuvent mobiliser leurs compétences avec une moindre efficacité car elles ne maîtrisent pas tout le système mis en œuvre : par exemple, l'usage optimal de la voiture suppose de maîtriser le véhicule, mais aussi le réseau routier (son organisation, ses codes, etc.) et encore le rapport entre le réseau routier et les espaces desservis.

### *Les problèmes du corps*

Le premier registre de compétences problématiques est celui de la santé. Le corps est l'élément fondamental de la mobilité, qu'elle soit mobilité au long cours ou déplacement d'une pièce à l'autre dans un appartement. Or une part de la population qui nous intéresse est physiquement fragile. De nombreux observateurs ont mis en évidence l'étroitesse des liens entre santé et exclusion. La précarité est « source de vulnérabilité pour la santé »<sup>52</sup>. Dans leur enquête auprès des personnes s'adressant aux services d'accueil, d'hébergement et d'insertion de la Fnars, Serge Paugam et Mireille Cléménçon établissent que 33% des individus déclarent des « problèmes de santé », que 20,7% ont fréquenté ou fréquentent les hôpitaux psychiatriques, que 27,1% ont des « problèmes d'alcool » et 17,1% des « problèmes de drogue »<sup>53</sup>. Cette grande vulnérabilité des personnes en situation précaire a été pointée aussi par le rapport Lazarus<sup>54</sup>, lequel montre comment les problèmes de santé peuvent participer d'un processus de désocialisation extrême, là où l'exclusion affecte même la représentation de son corps et les sensations éprouvées par l'individu<sup>55</sup>.

La population accueillie par les structures d'insertion par l'activité économique n'est pas celle-ci – sauf une fraction marginale. La possession d'un logement, l'intégration aux réseaux d'assistance permet d'éviter ou d'anticiper le pire. Les problèmes de santé, dans toute leur diversité, sont néanmoins tangibles. En 2001, presque 6% des salariés des SIAE sont des travailleurs handicapés. Par ailleurs, toutes les structures ont des relations étroites avec la Cotorep, les centres de désintoxication de l'alcool et des stupéfiants, ont des partenariats étroits et quotidiens avec des réseaux de médecins, de psychologues et de psychiatres.

Lors de nos entretiens, ont été évoquées à de multiples reprises les difficultés liées aux surcharges pondérales, aux traumatismes liés à des accidents

---

<sup>52</sup> Berthod-Wurmser M., « Inégalités, précarité et santé : vers une nouvelle approche de la connaissance » in *Les travaux de l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale*, La documentation française, 2002, 493-501, 496.

<sup>53</sup> Paugam S. et Cléménçon M., *Détresse et ruptures sociales. Synthèse*, Paris, Observatoire sociologique du changement, 2002.

<sup>54</sup> Antoine Lazarus, *Une souffrance que l'on ne peut plus cacher*, Rapport au ministère de la Santé publique et au ministère de la lutte contre l'exclusion, 1995

<sup>55</sup> Patrick Declerck, *Les naufragés. Avec les clochards de Paris*, Paris, Plan, « Terre humaine », 2001.

divers et variés (accidents du travail ou « domestique »), les usures physiques, les fatigues chroniques. Une partie de la population ne peut rester debout longtemps, ne peut marcher longtemps. D'autres ont abandonné les voitures que les antidépresseurs (et donc les risques de somnolence, les perceptions altérées, etc.) les empêchaient de conduire. Les responsables des structures d'accueil ont bien repéré des altérations des capacités psychomotrices se traduisant dans des pertes d'équilibre, des difficultés à coordonner les gestes, ces troubles étant susceptibles d'empêcher ou de compliquer l'usage d'un deux roues ou d'une voiture. Ces fragilités, plus ou moins graves, plus ou moins durables, participent d'une limitation de la mobilité. Il faut aussi évoquer les fatigues éprouvées par une population de marcheurs. Sans être nécessairement problématique, l'astreinte à la marche ou au vélo, avec la poussette des enfants, avec les sacs des courses, avec de mauvaises chaussures la marche dans le froid ou la chaleur sont des éléments qui peuvent participer de la réduction des mobilités.

#### *Des réseaux et ses normes*

La non maîtrise de la langue est pénalisante. Elle concerne une partie des personnes issues de l'immigration (44<sup>0</sup>% des personnes de notre échantillon sont nées dans un autre pays que la France), mais pas uniquement. La limitation des mobilités est liée à l'illettrisme et l'analphabétisme. Ces handicaps sont des facteurs de réduction des mobilités en eux-mêmes mais aussi parce que les individus évitent d'aller dans des lieux où, coupés de leurs arrières, ces déficits pourraient devenir, en sus d'être des handicaps fonctionnels, des attributs de la stigmatisation. Nous avons ainsi rencontré de nombreuses personnes nées en France pour qui la perspective d'avoir à formuler une demande « technique » de renseignement de l'ordre de l'orientation est une source d'angoisse. Dans ces cas, le fait de demeurer « chez soi », dans les limites des territoires du proche, dispense de l'angoisse du risque de la confrontation à « l'autre » d'une identité dévalorisée<sup>56</sup>.

Les enjeux de la maîtrise de la langue, sous toutes ces formes lues, écrites, parlées et entendues, prennent un relief singulier dès lors qu'il est question d'entrer sur un réseau routier, de transport collectif ou même piéton. Jean Dekindt<sup>57</sup> notamment a bien montré que les réseaux sont des territoires à part entière. A ce titre, comme tous les territoires, le réseau est un espace de normes. Entrer sur le « réseau-territoire » suppose de sacrifier à des normes et des rites, à des protocoles d'entrée et de sortie des réseaux. Or l'accès et l'usage des réseaux de circulation impose le pré-requis de la maîtrise de la langue : passage du permis de conduire<sup>58</sup>, lecture des plans, des panneaux indicateurs, des

---

<sup>56</sup> Paugam et Cléménçon (*op. cit.*) ont bien repéré ce type de difficultés dans le processus de rupture sociale à travers le « sentiment d'être dévalorisé », la « perte de la confiance en soi ».

<sup>57</sup> Jean Dekindt, « Notes sur la sociabilité des réseaux » in *Actions et recherches sociales*, n°14, 1986. Voir sur Claude Raffestin, *Pour une géographie du pouvoir*, particulièrement le chap. IV, pp. 181-199 : « Les réseaux et le pouvoir », Paris, LITEC, 1980.

<sup>58</sup> Les histoires de personnes issues de l'immigration parvenant à obtenir le permis de conduire sans maîtriser le français, à la seule puissance de leur mémoire nous semblent

consignes de stationnement, etc. Pour ce qui concerne les transports collectifs, ces normes ont gagné en abstraction au fur et à mesure que les réseaux devenaient plus efficaces – au moins pour certaines catégories de population. Pour l'équipe de l'Observatoire de Lyon<sup>59</sup>, cette progression de l'abstraction est patente au niveau de l'information qui, privilégiant de plus en plus nettement la communication écrite, de plus en plus sophistiquée et abstraite, serait génératrice d'inégalités d'accès aux réseaux. Dominique Mignot observe quant à lui la multiplication des automates sur les réseaux. Les contrôleurs ont laissé place depuis longtemps aux « valideurs », les agents de guichet disparaissent et sont remplacés par les distributeurs automatiques, et la communication des horaires ou des tarifs s'effectue par téléphone, minitel ou Internet. Plus globalement, on peut penser que les politiques d'équipement des stations et nœuds des réseaux en services de toutes sortes (« point Internet », « point Poste », services bancaires, etc.) peut contribuer à repousser de plus en plus radicalement la frange de population la plus fragile en terme de compétences « scolaires ».

Alors, l'usage d'un réseau dont les normes sont excluantes transforme le déplacement en aventure. Aller dans la commune voisine ? « *Faut prendre le train, le car... Je serais capable de me paumer... Les transports collectifs, je n'y comprends rien* ». En de rares occasions, un couple part à Nîmes et doit prendre le RER jusqu'à la gare de Lyon « *oh là là... on se paume, on se perd à chaque fois* ». La complexité des lieux est amplifiée par le stress provoqué par le monde, le mouvement, les annonces sonores, la multiplication des indications et des panneaux et, plus globalement, le sentiment d'étrangeté de soi dans un univers auquel on ne participe pas, dont on n'a pas le « code » : « *C'est une vie de fous là dedans...* ».

Les difficultés de l'apprentissage et de la maîtrise des normes « techniques » des réseaux doit de plus s'accompagner de compétences institutionnelles et sociales qui, elles non plus, de vont pas de soi. Se mettre en conformité aux normes des réseaux routiers et de transports collectifs et donc disposer d'une voiture en état légal de rouler (contrôle technique, assurances, titres de transport) impose parfois aux personnes de démarcher les institutions d'assistance, de négocier avec les banques et les assureurs<sup>60</sup> de manière à obtenir les moyens, notamment financiers, de cette mise aux normes de soi. La compétence sociale et les enjeux de son déficit, ce que l'on pourrait dire les « épreuves de l'accessibilité »<sup>61</sup> sont multiples. Les agents de guichet des réseaux collectifs sont souvent évoqués comme la première difficulté à résoudre avant

---

relever, dans le meilleur des cas, de l'anecdote.

<sup>59</sup> Christian Harzo, Virginie Bonnal, Frédéric Couty et Marie-Pierre Clerget, *Les usages face à l'information diffusée par les réseaux de transports collectifs urbains*, Lyon, Observatoire de Lyon, recherche pour le Puca, 2002.

<sup>60</sup> Une association du Lot loue des voitures à des demandeurs d'emploi et des Rmistes de manière à ce qu'ils puissent se rendre sur leurs lieux de mission. Le problème principal de cette structure est précisément de négocier avec des assureurs rétifs la prise en charge de la voiture et donc de la conduite des pauvres.

<sup>61</sup> En « renversant » le titre du texte de Emmanuelle Lévy, « L'accessibilité à l'épreuve » in Isaac Joseph *et al.*, *Gare du Nord, mode d'emploi*, Paris, RATP/plan urbain/SNCF, 1994, 181-240.

d'accéder aux bus, métros et trains. La demande de renseignements d'orientation ou d'horaires, l'achat du « bon » titre de transport nécessitent des capacités d'explicitation, de formulation qui peuvent être problématiques. Le Comité interministériel de l'évaluation des politiques publiques<sup>62</sup> a bien montré les enjeux spécifiques de l'accueil des populations défavorisées par les agents des services publics. Il apparaît en effet que les contextes d'urgence qu'elles vivent rendent les personnes en situation précaire extrêmement sensibles aux premiers contacts avec les institutions et leurs représentants. Une difficulté, une frustration, un sentiment d'incompréhension les amènent plus facilement que d'autres à rompre définitivement la relation, quitte à se priver simultanément du service attendu et nécessaire. Le rapport Lazarus (*op. cit.*) fait également de la prise de contact et de l'écoute à ce moment l'élément déterminant du processus d'assistance. Les gestionnaires des réseaux s'efforcent d'inscrire ces protocoles d'entrée sur les réseaux dans le cadre d'une « relation de service ». Cependant, les relations entre agents et usagers peuvent s'inscrire dans le modèle du service dès lors que le partage minimal de normes communes est un préalable. Pour ceux qui ne maîtrisent pas les normes, la relation de service est bien plus un horizon à atteindre qu'une donnée de départ.

Dans ce contexte, la mise de soi aux normes des réseaux peut s'effectuer par la mutualisation des compétences. On a évoqué que l'usage de la voiture n'est souvent possible qu'à la condition de partager les conditions de son utilisation : l'un dispose du véhicule, l'autre du permis, le troisième de l'argent pour l'essence. Alors l'accès au réseau est envisageable. Un déplacement en transport collectif n'est envisageable que collectivement, grâce à un membre du groupe mieux aguerri, capable de faire le guide sur le réseau et les lieux d'arrivée, « *moi, je me contente de suivre* ».

#### *Quelles modèles d'appropriation de l'espace ?*

Les normes encadrent et façonnent également l'espace piéton et transforment l'entrelacs des avenues, des rues et des impasses, des places, des boutiques et des monuments en un territoire ordonné, hiérarchisé et communicable. Jean-François Augoyard a décrit minutieusement de code d'appropriation de l'espace mis en œuvre par les habitants d'une cité nouvelle grenobloise<sup>63</sup>. Il montre comment coexistent dans l'appropriation des territoires plusieurs modalités que les habitants utilisent ou dédaignent. Les personnes que nous avons rencontrées expriment une certaine incapacité à se repérer dans leur environnement le plus proche. Par exemple, lors des entretiens, les cartes et les plans à partir desquels nous sollicitons la description des mobilités quotidiennes ont suscité de la perplexité, y compris pour les localisations du domicile ou des trajets les plus familiers. La localisation de son domicile ou de

---

<sup>62</sup> Comité interministériel de l'évaluation des politiques publiques, *Les services publics et les populations défavorisées. Evaluation de la politique d'accueil*, Paris, La documentation française, 1993. Voir en particulier les pp. 75-107 où l'auteur identifie des « pratiques de l'accueil en décalage par rapport aux caractéristiques identifiées » des populations en question.

<sup>63</sup> Jean-François Augoyard, *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris, Seuil, coll. « Espacements », 1979.

son quartier n'emprunte guère aux codes officiels des noms de rues et des numérotations des maisons. Se présenter aux autres à travers son adresse devient alors compliqué : « Je suis à Brunoy, vers les Hautes-Mardelles, vers Villecresnes. Les Mardelles, c'est vers le Bois de la Grange, à Yerres. Moi je suis à la limite, c'est pour ça que c'est difficile de vous expliquer, Mardelles, Réveillon, c'est par là... ». « Vous connaissez un peu le coin ? Oui ? C'est pas facile, hein ! ». Dans le même ordre d'idée, décrire son quartier relève de la gageure : « Ben, je ne sais pas trop... » ; L'appréhension du territoire s'effectue dans un registre implicite, à travers des codes officieux, très fortement indexés à l'expérience personnelle de l'individu : « c'est vers l'école rouge, moi j'appelle ça l'école rouge. » ; « je ne sais pas comment vous faire comprendre... moi j'appelle ça 'vers chez eux là-bas'. » ; « mon ami, lui, dépassé un certain endroit, il sait pas. Faut pas lui demander d'aller trop loin. », « j'ai pas trop le sens de l'orientation. ». Ces personnes ont ainsi une appropriation du territoire emprunte peu aux codes officiels.

#### *L'efficacité réduite des schémas de territoires*

On trouve un autre indicateur de cette relation problématique aux territoires dans les réponses à la question le sentiment éprouvé par la personne de connaître plus ou moins certains territoires, allant du plus proche (le quartier) à un plus lointain (l'agglomération). Nous avons voulu savoir aussi si les personnes avaient le sentiment de « maîtriser » cet environnement, d'en avoir une représentation opératoire, pratique, dimension approchée à travers la question « trouvez-vous qu'il est facile de se repérer dans votre quartier ? ».

**Tableau 16**  
**Le sentiment de connaître le territoire (100% en ligne)**

	NR	Oui, très bien	Oui, assez bien	Non, pas très bien	Non, pas du tout
<i>Le quartier</i>	0%	<b>49%</b>	25%	23%	3%
<i>La commune</i>	0%	<b>40%</b>	32%	24%	3%
<i>Une partie de l'agglomération</i>	1%	18%	31%	<b>43%</b>	8%
<i>Toute l'agglomération</i>	6%	8%	22%	<b>44%</b>	19%

Presque un tiers des personnes (26%) déclarent connaître « pas très bien » ou « pas bien du tout » leur quartier ; le chiffre est le même (27%) pour la commune dans son ensemble. Ces chiffres paraissent élevés dès lors que la population est assignée essentiellement aux territoires du proche. Ca veut dire que une partie importante de la population non seulement ne sort pas ou peu du quartier - voire ne sortent pas du logement - et circule peu au sein de ce quartier lui-même. Il s'agit de personnes qui ne pratiquent que ce que l'on pourrait appeler les « territoires domestiques » : le logement, quelques magasins

de pied d'immeuble, l'école des enfants. Nous verrons plus loin que les femmes sont nombreuses à être dans ce type de situation, à vivre ces assignations fortes aux territoires domestiques. A la question avez-vous le sentiment de bien connaître votre quartier ? 60% des hommes répondent « oui, très bien » ; ce n'est le cas que de 38% des femmes. On voit par ailleurs que l'agglomération (tout ou partie) est mal connue d'une majorité de personnes. C'est bien là un autre indicateur de la limitation des mobilités, de l'insularité.

**Tableau 17**  
**Il est facile de se repérer ?**

	NR	<i>Oui, très facile</i>	<i>Oui, assez facile</i>	<i>Non, plutôt difficile</i>	<i>Non, très difficile</i>
<i>Le quartier</i>	2%	<b>60%</b>	32%	6%	0%
<i>La commune</i>	4%	<b>45%</b>	37%	14%	0%
<i>Une partie de l'agglomération</i>	7%	25%	31%	<b>32%</b>	5%
<i>Toute l'agglomération</i>	10%	7%	19%	<b>43%</b>	21%

On observe les mêmes tendances de réponse dans ce second tableau. Le sentiment qu'il est facile de se repérer, et donc le sentiment de « maîtriser » les territoires : être capable d'en construire des images mentales, et se sentir capable d'y circuler, décroît de façon linéaire du proche au loin. C'est en soi à signaler. On peut faire l'hypothèse qu'il existe des groupes sociaux pour lesquels les données ne seraient pas organisées selon ce principe de linéarité, de continuité géographiques.

La lecture combinée des deux tableaux établit que les personnes ont le sentiment de pouvoir se repérer dans des territoires qu'elles ne connaissent pas. Cela indique qu'il existe bien des modèles d'appréhension de l'espace. Mais on observe que le sentiment de ne plus maîtriser les territoires intervient pour plus d'un tiers de la population (32% + 5%) à l'échelle « d'une partie de l'agglomération » et que 64% (43% + 21%) de notre échantillon a le sentiment de ne pas maîtriser du tout l'agglomération dans son ensemble. Les schémas de territoire ont, pour cette population, une efficacité réduite.

Il faut enfin prendre en compte un dernier élément relatif à la socialisation et à l'intégration par la personne de schémas de territoires particuliers. Dans notre échantillon, la population des immigrés de première génération permet de formuler de manière plus radicale que précédemment l'hypothèse de comportements de mobilité déterminés (entre autre facteurs) par les schémas de territoires. Rappelons que 44% des personnes enquêtées sont nées hors de France, et parmi elles, une majorité vient des pays d'Afrique. Ces personnes ont été socialisées à un modèle particulier d'organisation de l'espace et de la ville. Or, l'adaptation à un nouveau modèle d'organisation de l'espace ne va pas de soi. Thierry Ramadier a mis en évidence de décalage entre les cultures « autres »



du territoire et l'organisation des villes européennes<sup>64</sup>. Ainsi, ce que l'auteur appelle la « familiarité socio-spatiale » conditionne l'exploration de la ville et la manière dont la personne se représente et s'approprie l'espace pour y conduire ses activités. Dans le cas des étrangers, la faible familiarité socio-spatiale retarde l'exploration de la ville. L'individu doit d'abord construire une « représentation instrumentale » de la ville pour pouvoir y satisfaire ses besoins primordiaux. Ce n'est qu'*ensuite* que s'engage une seconde phase, que Ramadier dénomme « appropriation spirituelle » du milieu. A ce moment, l'environnement « devient un support pour l'individu par le biais de la diversité et de la complexité des significations environnementales » (*op. cit.*, 339). L'individu peut alors construire sa vie quotidienne et son identité sociale dans un rapport plus libre aux territoires, car ses actions et projets ne seront plus bridés par l'incompréhension du milieu environnant.

Nous faisons l'hypothèse que le décalage entre les schémas de territoires auxquels les individus ont été socialisés et le milieu dans lequel ils vivent est un élément de limitation des mobilités. Cette dissonance concerne certaines populations immigrées, mais sans doute aussi les individus socialisés en milieu rural et qui n'arrivent qu'*ensuite*, et dans des conditions difficiles, en milieu urbain. Alors, cette dissonance, lorsqu'elle se cumule à d'autres difficultés (pauvreté, chômage, etc.) participe du processus de disqualification.

Le corps fragilisé par la précarité, une insuffisante maîtrise des savoirs légitimes abstraits et « scolaires » et la socialisation à des schémas de territoires particuliers sont des éléments de « compétences » qui éclairent la restriction des mobilités et l'insularité. Ces compétences singulières ne doivent pas être interprétées en termes de « manque » ou de déficience par rapport à une norme des compétences de mobilité qui existerait et serait énonçable. Il n'y a pas de « moindres » compétences, mais des compétences singulières élaborées dans un rapport d'ajustement réciproque avec les autres éléments de l'insularité. On est là dans une logique de configuration.

#### **4. Pratiques et représentations de l'espace**

L'insularité désigne la pratique de territoires restreints. Ce mode de vie s'éclaire à l'examen des moyens de déplacement, de leurs usages et des compétences de mobilité. Mais l'appréhension des mobilités suppose indissociablement de prendre en compte les territoires où elles s'accomplissent. Cette prise en compte peut s'effectuer à travers deux axes : les territoires qui sont concrètement pratiqués, traversés, investis et appropriés ; mais au delà des pratiques, il faut saisir la manière dont les individus se représentent, organisent et qualifient l'ensemble des territoires. En effet, avant d'être mobile physiquement, il faut avoir une représentation du territoire où le déplacement s'effectue. Les individus sont mobiles par la pensée avant d'être mobiles par le corps ; pour le dire autrement, ils ne peuvent être mobiles par le corps que dans

---

<sup>64</sup> Thierry Ramadier, *Construction cognitive des images de la ville. Evolution de la représentation cognitive de Paris auprès d'étudiants étrangers*, Université de Paris V, thèse de psychologie, 1997.

les limites du territoire qu'ils maîtrisent par la pensée. Il s'agit maintenant de saisir les dynamiques d'appréhension et de construction subjective des territoires qui éclairent l'astreinte aux territoires du proche. Quels sont les éléments de représentation des territoires qui encadrent, conditionnent (partiellement), balisent les pratiques effectives ? Plus globalement, comment la pauvreté se traduit-elle dans la construction des territoires ? Comment des personnes astreintes à l'insularité se représentent-elles mentalement leurs différents territoires de vie ? Quelles catégories peut-on construire pour rendre compte de la manière dont nos interlocuteurs organisent leurs espaces de vie ?

L'élément essentiel caractérisant le rapport aux territoires est qu'ils sont traversés de fractures, de ruptures, d'interdictions, de ségrégations. Les territoires sont perçus et vécus comme étant fragmentés. Cette fragmentation des représentations territoriales constitue une barrière à leur appropriation et à leurs utilisations pratiques.

#### *L'ancrage ambivalent dans les territoires du proche*

Le rapport aux territoires du proche est ambivalent, partagé entre les discours positifs de l'appropriation de l'espace de la vie quotidienne et l'expression des difficultés que l'on y rencontre, entre le sentiment du « chez soi » et l'expérience fragmentée par les micro-ségrégations<sup>65</sup>. Cette ambivalence est repérée dans plusieurs recherches traitant de la relation que les populations défavorisées entretiennent avec leurs espaces résidentiels. Par exemple, Azouz Begag, enquêtant au sein de quelques quartiers modestes d'Avignon observe d'emblée que « deux grands types de représentations du lieu d'habitat peuvent être dégagés des entretiens réalisés avec les familles et les acteurs sociaux, ainsi que des textes des collégiens. Le premier, le plus important montre une volonté de déménager, de fuir un environnement devenu insupportable, surtout à cause des problèmes d'insécurité. À l'opposé, le second révèle l'attachement des habitants à leur quartier »<sup>66</sup>.

Les personnes rencontrées se sont installées là où elles habitent dans le cadre de quelques parcours typiques. Certaines sont nées là et y ont toujours vécu ; 35% des personnes enquêtées sont nées dans l'agglomération où elles résident au moment de l'enquête ; des membres de leurs familles vivent à proximité (52% des personnes enquêtées ont de la famille proche - grands-parents, parents ou enfants - sur la même commune). Elles connaissent bien le territoire, en ont une appréhension familière ; elles en connaissent bien les rythmes et les grands axes d'organisation.

*« J'habite dans le pavillon de mes parents, oui. Depuis fin 68, début 69. On a toujours habité là. » ;*

---

<sup>65</sup> Ce rapport ambivalent au quartier est observé par plusieurs chercheurs, par exemple par François Dubet, « Comment nommer les classes populaires » in *Ces quartiers dont on parle*, Paris, L'Aube, coll. « Monde en cours », 1997, pp. 37-67, qui évoque « l'attachement ambiguë » des habitants à leurs cités ; voir aussi Michèle Leclerc-Olive et Dominique Duprez, « Sociabilités et usage du quartier » in *Ces quartiers dont on parle*, op. cit., 289-317.

<sup>66</sup> Azouz Begag, *Espace et exclusion*, L'Harmattan, 1995, 25.

*« j'habite chez mon mari aux Hautes-Mardelles [nom d'un quartier de la commune de Montgeron], depuis le 8 septembre 2001. Mais avant, j'étais chez mes parents, juste en face des Hautes-Mardelles. C'est là qu'on s'est connu d'ailleurs, à l'arrêt de bus. Autrement, je suis née à Villecresnes, mais un peu plus bas »*

**Tableau 18**  
**Les lieux de naissance**

Non réponse	2%
Dans l'agglomération de résidence	35%
Dans la région de résidence	7%
Dans une autre région	12%
Dans un autre pays	44%
Total	100%

D'autres ont « atterri » là sans le choisir, au gré des aléas de l'existence, là où on leur a proposé une place en foyer ou un logement social.

*« J'ai atterri ici » ;*

*« Je suis venue me paumer ici » ;*

*« Nous étions à Ozoir-la-Ferrière (Seine-et-Marne), mais on avait un appartement trop petit pour les enfants. On a fait des demandes, et on nous a proposé quelque chose ici, alors on a déménagé au mois d'août 2000. ».*

Une majorité de personnes (64%) considèrent que la vie quotidienne dans leur quartier est plutôt agréable.

**Tableau 19**  
**Appréciation de l'ambiance dans le quartier de résidence**

<b>La vie dans votre quartier est :</b>			
Non réponse	1%		
Très agréable	12%	}64%	Plutôt agréable
Assez agréable	52%		
Pas très agréable	23%	}35%	Plutôt désagréable
Très désagréable	12%		

Toutefois, un tiers d'entre eux (34%) déclarent ne jamais s'y promener.

**Tableau 20**  
**La pratique de promenade dans le quartier de résidence**

<b>Vous vous promenez dans votre quartier :</b>	
Oui, souvent	29%
Oui, de temps en temps	37%
Non, jamais	34%

Les territoires du proche sont l'endroit où l'on a de la famille et des amis avec qui l'on « sort en ville » pour des balades, des moments de loisirs – même si toutes les questions relatives à la sociabilité ont recueilli des « taux record » de non réponse allant parfois jusqu'à 18% des personnes enquêtées.

**Tableau 21**  
**Les lieux de résidence des amis**

<b>Lieux de résidence des amis</b>	
Dans le quartier	26%
Dans la commune	28%
Dans une commune qui touche	20%
Dans une commune plus éloignée	18%

**Tableau 22**  
**Les « sorties en ville » avec les amis**

<b>Vous sortez en ville avec des amis ?</b>			
Non réponse	5%		
Oui, souvent	18%	}58%	Plutôt oui
Oui, de temps en temps	40%		
Non, pas souvent	18%	}37%	Plutôt non
Non, jamais	19%		

Les territoires du proche sont ceux de l'autonomie ; ils sont vécus sur le mode de l'assurance. Ce sont les territoires balisés par les quelques kilomètres que l'on peut faire à pied en tenant ses engagements vis-à-vis des enfants, d'un éventuel client ou d'un rendez-vous institutionnel sans que cela ne devienne trop pénible, sans que l'on soit obligé de solliciter une tierce personne ou de payer un titre de transport. Ce sont les trajets et les espaces de l'habitude et de l'indispensable, balisés par le centre commercial, l'école, la crèche, les quelques missions de travail chez des clients les plus proches. Pour ceux qui sont là depuis longtemps, c'est le territoire de l'enfance, celui des amis, de la famille et d'une géographie affective profondément ancrée dans l'histoire des individus et les parcours biographiques. Plusieurs de nos interlocuteurs développent les discours développés de l'âge d'or du « c'était mieux avant », par lesquels ils soulignent et témoignent de leur ancrage aux lieux, de l'étroitesse du lien entre l'identité et le territoire.

Etant « d'ici », connues et connaissant, au moins visuellement, quelques uns de leurs voisins, les personnes se sentent légitimes dans l'espace public du proche. A partir du moment où elles sont sur les territoires de l'interconnaissance et de l'entre soi, les risques d'exposer une identité sociale négative ou stigmatisée sont moindres. Le statut de pauvre ne limite pas les mobilités dès lors qu'elles s'effectuent dans les limites d'un territoire pauvre. Etant là depuis longtemps, se déplaçant pour l'essentiel à pied, les territoires du proche sont bien connus et font l'objet d'une appropriation fine. Ceux qui ont une voiture, connaissent les rythmes des flux, les axes et les horaires les plus chargés du trafic de transit ; les utilisateurs des bus connaissent de manière les pièges (les retards, les fréquences de contrôle) et les facilités (l'arrêt le plus judicieux pour aller au centre commercial) d'usage de tel ou tel tronçon de ligne. Tous, quand ils sont piétons, connaissent les trajets les plus rapides pour aller de tel endroit à tel autre, les raccourcis, les détours, les évitements d'une portion de la cité où traînent des « jeunes », d'une côte fatigante ou d'un axe bruyant. Les territoires du proche sont ceux que nos interlocuteurs peuvent s'approprier à travers une mobilité autonome, non contrainte par les protocoles d'accès aux réseaux, les restrictions financières, le risque de se perdre ou encore la crainte d'une confrontation stigmatisante à l'autre.

Pourtant, les territoires du proche ne sont pas ceux de la libre circulation. En fait, en contrepoint des discours sur l'appropriation du quartier, on recueille des discours, tout à fait contradictoires, sur l'évitement du quartier et sur l'assignation au domicile. Ce retrait chez soi apparaît aussi nettement chez les hommes que chez les femmes, chez les jeunes que les plus âgés. Dès lors que c'est une « non action », c'est une dimension assez difficile à saisir, de la même manière que si le trajet peut être positivement enregistré, l'évitement, le creux, le détour, s'ils sont tout aussi significatifs, sont fragiles.

#### *Les ségrégations de voisinage*

Les territoires du proche sont en effet bardés de fractures, de ruptures et de micro-ségrégations très opérantes. Les femmes en particulier sont la cible d'interdictions morales à la mobilité. Parfois c'est l'entourage masculin (le mari,

le conjoint, le beau-père ou le père) qui interdit aux femmes de sortir de l'appartement, et même de se montrer à la fenêtre.

*« Jamais de la vie sortir dehors, jamais de la vie, même à côté de la fenêtre, ouvrir la fenêtre. Le père à mon mari ne voulait même pas que je regarde la télé ou que j'écoute la radio, jamais de la vie. »*

Pour d'autres, le pied d'immeuble est vécu comme angoissant ou simplement désagréable. Les femmes rencontrées n'aiment pas leurs quartiers, les cités et leurs problèmes, leurs micro-agressions continuelles, le regard de l'autre, la détestation, les tensions entre ceux qui restent là.

*« Cela fait un an et demi, deux ans que je suis là. J'ai pas senti la violence tout de suite, ça s'est fait au fur et à mesure. J'ai vu près de chez moi plusieurs agressions. C'est pour ça que je ne me sens pas très bien là où j'habite, et que j'ai demandé à la responsable, puisque c'est une résidence pour les personnes en difficulté de logements, de partir de là. Mais c'est dur au quotidien. Avant je n'avais pas la crainte d'affronter les gens, maintenant, j'ai une crainte de sortir. »*

On trouve une autre figure de l'interdiction morale à la mobilité dans les discours de femmes décrivant le climat pesant qui environne chacune de leurs sorties. Attendre le bus à l'arrêt, aller chercher son enfant à l'école, faire des courses ou aller au travail l'oblige à s'exposer au regard des autres, qui ne sont pas toujours bienveillants. Une des conditions de la tranquillité est alors de gommer tous les signes extérieurs de féminité :

*« Dans le quartier, c'est une allure de clocharde qu'on doit se donner. Toutes les femmes de mon âge qui vont chercher les enfants à l'école sont habillées en jogging, en pantalon large [...] Dans le quartier, je ne me mettrais jamais féminine. »*

L'assignation au domicile n'est pas réservée aux femmes. Plusieurs de nos interlocuteurs, invités à nous parler de leurs trajets, déplacements et de leur activités quotidiennes, débutaient les entretiens en faisant valoir qu'ils ne sortent pas beaucoup, que le plus souvent, ils restent chez eux. L'assignation au domicile – c'est-à-dire le fait de demeurer chez soi le plus clair de la journée – est même sans doute (c'est difficile à mesurer précisément) plus forte pour les hommes que pour les femmes, dont les plus recluses ont au moins la pratique du pied d'immeuble qu'imposent les enfants. La pauvreté, l'exclusion se traduit dans des auto-ségrégations assez radicales, à des formes de réclusion où la mobilité se limite au passage d'une pièce à l'autre.

Mais ces micro-ségrégations concernent aussi les hommes, jeunes et moins jeunes. Tous connaissent certains quartiers, certaines cités, certaines gares ou rues qu'ils évitent et contournent. Pour des raisons liées à la perception d'une insécurité. On verra plus loin que le sentiment d'insécurité est plus marqué chez les femmes que chez les hommes ; il est toutefois non nul chez ces derniers, 38% d'entre eux éprouvant un sentiment d'insécurité (18% « souvent » et 22% « de temps en temps »). Ce sentiment donne lieu à une réduction des déplacements : 19% de la population déclarent se priver d'un ou de plusieurs déplacements pour des raisons liées au sentiment d'insécurité.

**Tableau 23**  
**Le sentiment d'insécurité dans le quartier de résidence**

<i>Vous arrive-t-il d'avoir un sentiment d'insécurité dans votre quartier ?</i>			
Non réponse	1%		
Oui, souvent	17%	}47%	Plutôt oui
Oui, de temps en temps	30%		
Non, pas vraiment	23%	}52%	Plutôt non
Non, pas du tout	29%		

**Tableau 24**  
**Sentiment d'insécurité et réduction des déplacements**

<i>Vous arrive-t-il de réduire vos déplacements du fait d'un sentiment d'insécurité ?</i>	
Non réponse	4%
Oui, souvent	3%
Oui, de temps en temps	19%
Non, jamais	73%

Ce sentiment d'insécurité est le plus souvent projeté sur des portions précises du territoire : telle entrée dans la cité, un ensemble de trois ou quatre cages d'escaliers ou la gare sur telle plage horaire. Cette localisation permet des conduites d'évitement systématiques. On évite de traverser telle commune le soir, ou de descendre à tel arrêt de bus ; certains « n'aiment pas » se trouver au centre commercial passée telle heure, n'aiment pas traverser le centre-ville à tel moment de la journée, etc. Les micro-ségrégations procèdent aussi des rapports avec des zones et des rues plus résidentielles, perçues comme « riches » et qui sont évitées car « on ne s'y sent pas tout à fait à l'aise », « on n'est pas chez soi ». Dans ces cas, il n'existe aucun risque d'agression. L'évitement est motivé par la difficulté du regard de « l'autre » et de la gestion d'une mauvaise image de soi. Jean Viard évoque à ce propos « l'œil du soupçon » qui pèse sur ceux qui « sont là » alors, dans une société d'archipel, ils devraient « être ailleurs » : « forcément un chômeur »<sup>67</sup>.

Les pratiques de territoires excédant le proche sont, sinon rares, du moins limitées dans leur fréquence et surtout dans l'appropriation des espaces. Les liens sont faibles et fragiles entre les territoires du proche et l'environnement. Quelles catégories de perception de ces territoires lointains peut-on repérer et construire à partir de nos éléments d'enquête ?

*Les mobilités de l'astreinte*

Cette première catégorie renvoie aux mobilités effectuées sous la contrainte, aux mobilités imposées par les « institutions », c'est-à-dire

<sup>67</sup> Jean Viard, *La société d'archipel*, L'Aube, 1994, 32.

l'ensemble des services, essentiellement publics mais aussi parfois privés, par rapport auxquels les insulaires se vivent dans une situation inconfortable de minorité ou de dépendance : rendez-vous à l'ANPE et aux ASSEDIC, périodes de formation, résolution de problèmes administratifs, de santé et de divorce, règlement de factures impayées dans les centres de recouvrement, etc. Les trajets, les lieux, les horaires, les durées sont imposées. Ces institutions, pour une partie d'entre elles au moins, sont localisées en dehors des territoires du proche. Les insulaires ne peuvent d'y rendre à pied. Il leur faut recourir à l'aide d'une relation disposant d'une voiture ou utiliser les transports collectifs. Dans tous les cas, ces solutions amènent un bouleversement dans l'organisation de la vie quotidienne : honorer un rendez-vous suppose de confier les enfants au voisin ou de contraindre le conjoint à faire un détour.

*« Pour aller à Yerres, je dois aller à la gare de Vigneux, il me faut une bonne demie heure ; ensuite, je vais à Villeneuve-Saint-Georges en train, puis je change de ligne pour revenir vers Crosne et enfin Yerres ; à Yerres, il faut que j'aille à mon rendez-vous. Je dois prévoir 2 heures, 2 heures et demie avant pour être sûr d'arriver à l'heure. Même chose au retour... »*

*« Quant je vais voir mon avocat au Perreux, il me faut 2 heures aller et 2 heures au retour ; tout ça pour discuter 15 minutes ; ça me prend toute la journée et dans ces cas-là, je ne peux pas prendre de mission. C'est la même chose quand j'amène ma fille à l'hôpital, ça nous prend quasiment la journée aller-retour. »*

#### *Les territoires du deuil*

Les territoires du deuil désignent ceux que nos interlocuteurs pratiquaient avant de connaître les difficultés de leurs situations actuelles. Une partie significative de la population a un parcours biographique marqué par des ruptures d'ordre divers. Ces ruptures sont à la fois biographiques et territoriales. Elles concernent les immigrés qui n'ont pas les moyens financiers de retourner souvent « au pays ». Les ruptures sont aussi celles, particulièrement pour les hommes plus âgés, avec les lieux du travail, avant que ne surviennent le licenciement, le chômage et la disqualification. Les ruptures les plus partagées sont celles d'ordre familial et amical. L'abandon, la dispute durable des jeunes avec leurs parents, la séparation et le divorce occasionnent des départs, des fuites, des « mises à la rue » et des mobilités résidentielles souvent brutales et contraintes.

Un indicateur témoigne de la fréquence de ces ruptures, celui de l'ancienneté de l'occupation du logement occupé au moment de l'enquête. Les populations en situation précaire ont une mobilité résidentielle restreinte. L'impécuniosité et la dépendance forte à l'égard des bailleurs du logement social empêchent le déménagement. Les locataires du logement social sont « fixés » au territoire, et si nous avons rencontré des propriétaires de maisons, ceux-ci ne peuvent envisager la vente et le départ car ce bien immobilier représente une des rares assurances, tant matérielle que symbolique, dont ils disposent dans leur existence. Toutefois cette assignation résidentielle forte à un territoire restreint n'exclut pas de fréquents changements de domicile.



**Tableau 25**  
**L'ancienneté d'occupation du logement**

Moins de 6 mois	10%
De 6 mois à moins d'un an	18%
De plus d'un an à moins de 5 ans	25%
De plus de 5 ans à moins de 10 ans	15%
De plus de 10 ans	32%
<i>Total</i>	<i>100%</i>

Ainsi, presque un tiers de la population (27%) occupe son logement depuis moins de un an et le chiffre passe à 52% si l'on prend en compte ceux qui ont déménagé au moins une fois au cours des 6 dernières années. Il faudrait certainement pondérer cet indicateur dans la comparaison avec d'autres catégories sociales. Il semble intéressant néanmoins car il affine le constat de l'assignation résidentielle. Si les personnes sont astreintes aux territoires du proche, elles opèrent cependant de fréquents « sauts de puce » en changeant de domicile. Les entretiens permettent de compléter le tableau. Les déménagements recouvrent en fait les pratiques des jeunes qui, après avoir quitté le domicile parental, se logent ponctuellement chez des amis différents, ou les parcours de personnes circulant entre différents foyers et logements d'urgence, ou les déménagements de personnes qui au gré des opportunités, changent de cages d'escaliers ou de cité.

La mise au chômage, l'immigration sans retour, les disputes familiales et divorces ont des implications dans l'appréhension des territoires. Ces ruptures se traduisent par la perte de la maison et du quartier, de la ville ou du pays que l'on connaissait, où l'on avait des amis et des habitudes et où l'on ne revient pas puisque l'emploi est perdu, parce que l'on a peur de croiser le parent fâché ou l'ex-conjoint violent ou encore parce que l'argent manque et que, même si c'est près, c'est déjà trop loin

*« Orly, c'est pas loin, même pas à 5 kilomètres, mais jamais j'y remettrais les pieds »* dit une femme jetée à la rue avec son enfant par son ex-mari ;

*« Avec la boîte, on avait des clients un peu partout, on allait jusqu'à Evry ou Melun, même à Paris ; c'est fini tout ça. »*

*« Mon autre fille n'a pas oublié ces copines de là-bas. Des fois, je lui donne une carte de téléphone, des fois je l'amène aussi, mais en transport c'est loin »* [à 15 kilomètres].

*« J'ai un ami à mon mari qui habite à Sceaux. On y va une à deux fois par an, pas plus. Ma meilleure amie est à Gentilly, c'est pas loin mais là aussi je la vois une fois par an parce que c'est impossible d'y aller ; puis vu son quartier, c'est pas tellement...[agréable, rassurant] ».*

*« Les amis, c'est pas tous les jours... »* observe, laconique, une interlocutrice.

### *Les mobilités par procuration*

Ce sont les mobilités que la personne vit sans bouger elle-même, mais par l'intermédiaire d'un proche. Les déplacements d'un conjoint salarié ou d'un « grand » enfant en formation peuvent donner au membre du ménage assigné aux territoires du proche le sentiment d'une ouverture, d'une appréhension de territoires, d'ambiance et d'événements qu'il ne pratique pas lui-même. Un ami racontant son voyage à l'étranger permet à ses proches de s'appropriier un peu, de connaître ou d'avoir le sentiment de connaître un peu le pays découvert. La discussion et l'échange le plus informel font entrer dans les représentations de la personne restée au domicile des images et une première appropriation de territoires non fréquentés. Chez nos interlocuteurs, particulièrement chez les femmes, cette dimension symbolique de la mobilité est très présente. Le retour au domicile d'un conjoint employé à Paris donne lieu à des discussions sur les événements éventuels survenus dans le train ou au cours de la journée de travail. Le partage de cette expérience affranchit l'auditoire d'une stricte assignation aux territoires du proche. Le retour d'une « virée » de soirée est aussi l'occasion de rapporter dans les territoires du proche, dans les limites insulaires une parcelle de « l'ailleurs ». La mobilité de l'un, à travers ses mots et ses images, devient un patrimoine commun.

*« Moi, Paris, j'y vais jamais, enfin pas souvent. Mais mon mari y travaille. Ça fait que c'est comme si j'y allais, hein. Il me raconte. En fin de compte, c'est comme si je travaillais là-bas moi aussi. Enfin, pas tout à fait, mais un peu quand même. J'ai l'impression que je connais bien le quartier de sa boîte [dans le XIII<sup>ème</sup> arrondissement], il me raconte ce qui se passe dans le métro. »*

### *Les mobilités utopiques*

Autre figure de la mobilité dans des territoires « lointains », la mobilité utopique. De manière symptomatique, nos interlocuteurs font souvent référence, au cours des entretiens, à des destinations lointaines qui tranchent radicalement avec leurs pratiques effectives de mobilité. On retrouve ce trait dans d'autres travaux. Stéphane Béaud évoque le parcours d'insertion d'une jeune femme suivie par un agent d'une mission locale<sup>68</sup>. La jeune femme rate plusieurs rendez-vous et à son retour raconte qu'elle est partie travailler en Espagne, ce qui se révèle faux – ce qui nous intéresse ici, c'est que c'est une échappée, une mobilité lointaine qui sert de prétexte aux rendez-vous manqués. Dans une étude sur les parcours professionnels d'intérimaires, Faure-Guichard rapporte les espoirs d'un jeune d'aller s'installer en Australie<sup>69</sup>. On relève une autre figure de mobilités utopiques dans les réponses fournies par des jeunes habitant les quartiers en DSQ de l'agglomération lilloise : un pourcentage élevé

---

<sup>68</sup> Stéphane Béaud, « Un cas de sauvetage social. Histoire d'une jeune précaire racontée par un conseiller de mission locale » in *Travail et emploi*, 80, 1999, 77-89.

<sup>69</sup> Catherine Faure-Guichard, « Les salariés intérimaires, trajectoires et identités » in *Travail et emploi*, 78, 1999, 1-20.

d'entre eux se déclarent prêts à partir travailler à l'étranger, alors même que les chercheurs montrent que cette population est fortement assignée au territoire<sup>70</sup>.

Les personnes que nous avons rencontrées ont évoqué à plusieurs reprises ce désir de territoires lointains, que l'on peut interpréter comme le désir de « s'arracher », selon l'expression de Azouz Begag<sup>71</sup>, aux difficultés quotidiennes et à un environnement dont ils se sentent prisonniers. Par exemple, une interlocutrice exprime à plusieurs reprises en cours d'entretien son désir d'aller vivre à Perpignan, qu'elle ne connaît pourtant pas et où elle n'a ni famille ni point de chute d'aucune sorte. Mais Perpignan représente pour elle, engluée dans les grandes difficultés liées à l'assignation, un « ailleurs meilleur »<sup>72</sup> Pour une autre personne, il s'agit de la Bretagne et de la Savoie, deux régions qu'elle a fréquentées à l'occasion de séjours dans des institutions spécialisées et où elle rêve de retourner. Un monsieur, immigré de longue date (près de 30 ans) évoque ses voyages « *tous les 8 à 9 mois* » en Algérie ; il s'avère en fait que ces retours au pays s'effectuent plutôt tous les deux ans. Mais la fréquence inventée témoigne de la projection dans des territoires et des mobilités qui n'ont qu'une réalité mentale.

#### *Les mobilités d'aventure*

Il s'agit là des déplacements hors des frontières insulaires vers d'autres quartiers, d'autres villes ou d'autres pays. Dans tous les cas, les mobilités d'aventure s'effectuent vers des territoires et dans des territoires non familiers, mal connus et rarement pratiqués. Ces mobilités sont planifiées, prévues et organisées à l'avance. Nos interlocuteurs s'engagent rarement dans ces mobilités sur un coup de tête ou une envie subite. Ceci entre autres raisons, parce que les mobilités d'aventure sont collectives, elles réunissent un groupe d'amis, un groupe familial – on ne part pas seul. Ces mobilités sont aussi motivées, elles ont un motif identifiable et qui justifie à lui seul le déplacement : il s'agit rendre visite à un ami, à une parentèle ou de se balader. Motivées, elles ont aussi une destination précise. Point d'errance ou de déambulation. Ces déplacements sont sans escale ni détour. Nos interlocuteurs vont et reviennent et les territoires intermédiaires demeurent inconnus. C'est le cas pour les jeunes gens habitant les couronnes qui vont en soirée se balader aux Halles ou sur les Champs Elysées ; il ne leur viendrait pas à l'idée de descendre du RER en cours de chemin pour visiter le VII<sup>ème</sup> ou le IV<sup>ème</sup> arrondissement. C'est également le cas d'un groupe familial en visitant un autre : le déplacement est instrumental et vise à se rendre sur les lieux. Les individus n'ont pas d'activités durables localisées, ancrées hors des territoires du proche. Cette faiblesse des liens empêche ou ralentit l'appropriation et l'extension de l'emprise territoriale.

---

<sup>70</sup> Duprez D. *et al.*, *Vivre ensemble. La diversité des quartiers sensibles à l'épreuve de la vie quotidienne*, IFRESI-CNAF, 1996.

<sup>71</sup> Azouz Begag, « Mobilité et quartier en difficulté : entre « rouiller et « s'arracher », réapprendre à flâner » in CETUR, *Actes du séminaire « Déplacements et liens sociaux »*, 1993, 113-118.

<sup>72</sup> Selon la formule du chanteur québécois Robert Charlebois.

Les territoires du proche sont morcelés entre l'appropriation et la rupture. Par ailleurs, les populations disqualifiées n'ont qu'une relation réduite et « distante » aux territoires lointains. Cette appréhension pratique et représentationnelle des territoires est un facteur de limitation des mobilités et une des dynamiques constitutives de l'insularité.

## 5. L'agenda de la vie quotidienne

Les éléments qui fondent l'insularité apparaissent dans un quatrième et dernier registre, celui de l'agenda de la vie quotidienne<sup>73</sup>. Un individu, indépendamment de ses moyens et de ses compétences de mobilité, de ses pratiques et représentations du territoire, doit assurer au jour le jour un certain nombre de tâches routinières qui imposent d'y consacrer du temps.

Dans le principe, on peut considérer que le script quotidien de notre population est plus simple que celui de certains autres groupes sociaux. La vie routinière est amputée du travail et de l'ensemble des contraintes de temps directement induites par le travail. Les pauvres auraient alors du temps et notamment du temps à perdre. A partir de là, ils pourraient sans difficulté « faire ce qu'ils ont à faire ». Or le temps n'est qu'un élément du script de la vie quotidienne. Il faut prendre en compte trois éléments supplémentaires : les moyens de mobilité disponibles, la situation familiale et la capacité à déléguer. La combinaison de ces éléments permet d'établir une typologie de trois populations : a) celle des personnes (hommes ou femmes) vivant en ménage ; b) celle des femmes isolées avec enfants ; c) celle enfin des célibataires sans enfant.

**Tableau 26**  
**Les dimensions de l'organisation de la vie quotidienne**

	<b>Implication familiale</b>	<b>Moyens de mobilité</b>	<b>Capacités de délégation</b>
<b>Ménages</b>	+	+	+
<b>Parents isolés</b>	+	-	-
<b>célibataires</b>	-	-	-

39% de notre échantillon est composé de personnes mariées ou vivant maritalement, à quoi il faut sans doute ajouter une partie au moins des personnes qui se déclarent célibataires, divorcées ou séparées mais qui vivent néanmoins en ménage. En effet, 70% des personnes enquêtées vivent dans un ménage de deux personnes et 50% de l'effectif vit dans des ménages de trois personnes au moins.

<sup>73</sup> La notion d'agenda est d'usage courant chez les politistes pour qui elle désigne l'organisation dans le temps des priorités d'action d'un gouvernement ou d'une instance décisionnelle quelconque. Nous pourrions aussi utiliser la notion de script telle qu'elle est utilisée en intelligence artificielle, comme séquence d'événements représentant une action ordinaire.

**Tableau 27**  
**La situation familiale des personnes**

Célibataire	45%
Marie(e)/concubinage	39%
Divorcé(e)/séparé(e)	14%
Veuf ou veuve	2%
Total	100%

**Tableau 28**  
**Répartition de la population selon le nombre d'enfants**

	Femmes	Hommes	total
<b>Pas d'enfant</b>	33,6%	64,4%	49,0%
<b>1 enfant</b>	20,6%	14,4%	17,5%
<b>2 enfants</b>	16,0%	9,8%	12,9%
<b>3 enfants</b>	14,5%	3,8%	9,1%
<b>4 enfants et plus</b>	15,3%	7,6%	11,4%
<b>Total</b>	100%	100%	100%

Il faut prendre en compte les équipements en moyens de mobilité (réserve faite de ce qu'on a dit des usages). Les célibataires sont nettement moins autonomes que les ménages. Il existe en la faveur des personnes vivant en ménage un différentiel de 10 points pour ce qui concerne la détention du permis de conduire, et un différentiel de 12 % pour ce qui concerne la détention d'une voiture. La vie en couple est un avantage sur le plan de la mobilité.

**Tableau 29**  
**Les moyens de mobilité selon le statut familiale**

	NR *	PC	PC étranger	Voiture	2RM	Abont . TC	Rien de cela
<b>Célibataires</b>	-	23	3	6	7	56	23
<b>sMariés et vie maritale</b>	-	33	2	18	5	35	29

*La situation des personnes vivant en ménage*

Une hypothèse, développée notamment par Michel de Certeau<sup>74</sup> ou François Ascher<sup>75</sup>, avance que l'environnement de mobilité généralisée des sociétés contemporaines contribue à l'individualisation des modes de vie. Plus précisément, l'association des nouveaux modes de mobilité (le téléphone

<sup>74</sup> Certeau (de) M., *L'invention du quotidien*, UGE, 1980.

<sup>75</sup> Ascher F., *Métapolis*, Odile Jacob, 1995.

portable et Internet), des équipements (le congélateur et le magnétoscope) et des services à la personne (location de DVD et livraison de pizzas) offrent une autonomie accrue aux individus, chacun étant plus libre d'organiser son temps à sa convenance, sans dépendre des autres. Au bout du compte, les collectifs et le premier d'entre eux, la famille, perdent une bonne partie de leur utilité pratique d'entraide et de gestion collective des besoins.

La population qui nous intéresse ici est dans un cas de figure radicalement opposé. La famille conserve une grande « épaisseur », elle conditionne, elle oriente les mobilités de ses membres. Le fait que chaque personne soit peu autonome dans sa mobilité impose de fortes dépendances collectives. L'essentiel des déplacements de nos interlocuteurs, s'effectuant à pied, sont très consommateurs de temps. Le moindre déplacement vers une mission de travail, pour un rendez-vous dans une institution, pour des courses, etc. nécessite une demie-heure, une heure, souvent davantage. Cette lenteur impose d'anticiper l'emploi du temps de ce que l'on doit faire avec d'autres.

Une mère de famille ne peut pas s'engager dans telle activité sans penser qu'il lui faut ménager une marge de manœuvre suffisante pour avoir le temps d'aller chercher ses enfants à l'école. Une personne ne peut pas accepter, dans la même journée, une mission de travail et un rendez-vous quelconque, sauf si elle peut compter sur une tierce personne qui a une voiture - mais alors il faut adapter son emploi du temps à celui du propriétaire du véhicule. C'est la même chose pour les courses : soit l'on consacre une demie-journée à l'aller-retour vers le centre commercial le moins cher de la région, soit on peut profiter d'une voiture ou d'un bus ; mais alors il faut se rendre disponible et éventuellement négocier avec l'association d'insertion le report d'une mission de travail, ou avec un voisin pour la prise des enfants. Lorsque dans un ménage, la femme et les enfants n'ont pas de mobylette ni de vélo et n'utilisent pas le transport collectif, le chef du ménage qui dispose d'une voiture ne peut pas en profiter « pour lui ». Il doit constamment se mettre à la disposition des membres de sa famille.

L'expression de « mobilité dépendante » peut décrire ce genre de situation particulière. L'idée est que le déficit de mobilité pour chacune des personnes se transforme en une contrainte pour le ménage. Certes, la mobilité dépendante n'est pas réservée aux populations disqualifiées. Dans tous les milieux sociaux, le manque d'autonomie des enfants ou des adolescents bride par rebond l'autonomie des parents, obligés de faire les « parents taxi ». Mais dans le cas de notre population, la mobilité dépendante concerne les activités incompressibles de la vie quotidienne : l'école des enfants, les courses, les démarches administratives et de santé, quelques missions de travail ponctuelles. Ces interdépendances restreignent la capacité des personnes de s'éloigner du domicile et les empêchent de s'engager dans les démarches d'insertion sociale. La pauvreté impose des mobilités collectives, bien éloignées des mobilités individualisées pratiquées dans d'autres milieux sociaux. La mobilité ne peut « libérer » les individus que si tous les membres du ménage sont libres de leur

mobilité. Réciproquement, le fait que les mobilités soient collectives contribue à maintenir les personnes dans des situations de pauvreté.

La mobilité dépendante est renforcée par le sentiment d'insécurité que les personnes éprouvent bien plus lorsqu'elles vivent en ménage (c'est-à-dire qu'elles l'éprouvent pour elles ou pour leurs proches) que lorsqu'elles se déclarent célibataires<sup>76</sup>.

**Tableau 30**  
**La réduction des déplacements liée au sentiment d'insécurité**

	Le sentiment d'insécurité vous amène-t-il à réduire vos déplacements ?			
	NR	Oui, souvent	Oui, de temps en temps	Non, jamais
<b>Célibataires</b>	6%	0%	16%	78%
<b>Vie maritale</b>	-	11%	21%	67%

Cet élément subjectif renforce la mobilité dépendante. Les membres du ménage doivent s'organiser pour que l'épouse, la conjointe ou les enfants ne courent aucun risque lors de leurs déplacements de soirée, de week-end ou lorsqu'ils ont à traverser telle portion de la ville.

Ces risques compliquent les déplacements des personnes rencontrées et les amènent à les réduire, à les interdire à leurs enfants ou à leurs épouses, à contourner certaines portions de cités ou de villes quitte, à multiplier le temps de parcours et la fatigue, ou encore à organiser de complexes circuits d'accompagnement. Un de nos interlocuteurs cumule toutes ces difficultés. Il a assisté à plusieurs rixes et agressions sérieuses dans son quartier. Soucieux de préserver les membres de sa famille, il amène sa femme à son travail en voiture, ce qui complique son propre emploi du temps lorsqu'il réalise des missions par le biais de l'association intermédiaire. Par ailleurs, il interdit l'usage des bus à son fils et l'oblige à un certain détour pour rentrer au domicile après l'école. Actuellement, ce fils de 15 ans doit trouver un stage en entreprise dans le cadre d'une formation en alternance. La recherche de l'entreprise, qui n'est déjà pas facile, doit permettre soit de prendre un bus sur une ligne jugée sécurisée, soit d'emprunter un trajet piéton rassurant. Si cette entreprise d'accueil judicieusement située n'est pas trouvée, notre interlocuteur sera contraint de faire le « père taxi »<sup>77</sup>.

Un élément vient desserrer un peu la mobilité dépendante, on pourrait le désigner comme la capacité à déléguer. La mobilité dépendante recouvre l'obligation pour les personnes d'organiser leur emploi du temps en fonction de

<sup>76</sup> Même s'il faut pondérer par le sexe le célibat : 60% des célibataires sont des hommes qui se déclarent nettement moins inquiets de l'insécurité que les femmes.

<sup>77</sup> Cette observation sur le rôle important que joue, en matière de mobilité, la famille nucléaire dans les ménages pauvres s'inscrit dans les mêmes observations concernant d'autres dimensions de la vie.

l'emploi du temps des personnes avec qui elles vivent ; pour le dire autrement, c'est une interdépendance des agendas de la vie quotidienne des membres d'un même ménage. Si le fait de vivre à plusieurs engendre des contraintes spécifiques, cela peut être aussi une ressource car on peut déléguer certaines tâches : le mari remplace l'épouse pour faire les courses, le grand frère remplace la mère pour s'occuper des enfants plus petits, la femme se substitue à son conjoint pour telle ou telle démarche. Il semble alors que la mobilité dépendante aboutisse dans un brouillage des rôles spécifiques de chacun des membres du ménage, notamment des rôles sexués et des rôles d'âge. Les faibles capacités individuelles de mobilité imposent des interdépendances qui reformulent les rôles sociaux. Ainsi, ce n'est pas la famille qui « disparaît » au profit des individus à l'instar de ce qu'indique l'hypothèse signalée plus haut, ce sont les individus qui « disparaissent » au profit de la famille.

#### *Les célibataires sans enfant*

Le deuxième sous-groupe est celui des célibataires sans enfant, qui est au deux tiers masculin. L'absence d'implication familiale invite à penser que ces personnes ont une liberté significative. Ce n'est pas le cas, car cet « avantage » de la liberté au regard d'une famille est compensé par deux inconvénients : les célibataires ont moins de moyens de mobilité, et ne peuvent, par principe, rien déléguer : vivant seuls, ils doivent faire par eux-mêmes tout ce qu'implique la vie quotidienne : les courses, les démarches auprès de l'association d'insertion et les démarches administratives, etc.

#### *Les parents isolés*

Les choses sont plus compliquées et plus disqualifiantes pour la population des parents isolés – majoritairement des femmes - qui représentent 19% de notre échantillon. Voilà la population vivant la situation la plus difficile. La présence d'enfants suppose une implication familiale de la part des femmes. Cette implication est renforcée par des éléments du vécu de la situation. Les mères s'interdisent souvent le recours aux crèches et centres aérés pour les enfants. Elles veulent préserver leurs enfants des situations de grande difficulté qu'elles connaissent. Ce souci est renforcé par la crainte que la pauvreté ne les désigne dans le regard de « l'autre » (parents, voisins, institutions d'assistance) comme de « mauvaises mères ». Cette double inquiétude les enjoint d'assurer une présence continue auprès des enfants (hors école), en s'interdisant de les laisser à la charge de garderies ou de nourrice. Par ailleurs, elles sont, parmi la population des femmes, nettement plus démunies en moyens de mobilité puisqu'elles cumulent les deux désavantages d'être femmes et célibataires ou divorcées/séparées. Leur implication familiale est donc forte, leurs moyens de mobilité les plus faibles. Troisième handicap, elles ne peuvent déléguer puisqu'elles vivent seules et sont souvent d'autant plus isolées qu'elles sont inscrites dans des ruptures conjugales. Placées en foyer ou en logement d'urgence, se trouvant habiter dans des communes qu'elles ne connaissent pas et où elles n'ont pas d'alliés, ces femmes sont radicalement démunies.



L'agenda de la vie quotidienne participe de l'insularité. Cela de deux manières. La modestie des moyens de mobilité, l'imbrication des emplois du temps des membres d'un même ménage et – pour les célibataires et les mères isolées – l'impossibilité de déléguer certaines tâches quotidiennes empêchent la population d'aller bien loin. Mais une autre dynamique participe de cette inscription territoriale particulière. En effet, une solution offre aux personnes la possibilité de jouir d'une liberté personnelle plus grande : ne pas s'éloigner des territoires du proche. S'affranchir de la mobilité dépendante suppose de rester dans la proximité résidentielle, et « d'aménager » cette proximité comme un espace autosuffisant pour la vie quotidienne.

## 6. Femmes et hommes

Terminons avec quelques remarques visant à départager l'insularité des femmes et des hommes. Il faut être prudent, pour plusieurs raisons. D'abord, ces deux sous-groupes ne comptent que 130 individus chacun. De plus, ces deux populations sont très composites. Parmi les hommes, nous trouvons aussi bien des individus de plus de 50 ans, au chômage depuis 10 ans après 20 ans d'activité professionnelle régulière et des jeunes de moins de 30 ans qui n'ont jamais expérimenté de situation de travail durable. Un tiers des hommes a moins de 26 ans et 18% ont plus de 46 ans. Par ailleurs, la moitié de l'effectif masculin est composé de célibataires. Nous savons que la population des femmes est également très diverse entre celles qui sont dans des positions sociales modestes mais stables (notamment grâce au mari au travail du mari), les mères isolées sans travail et les jeunes filles célibataires. Il s'agit donc plutôt d'ouvrir quelques pistes qui n'ont qu'une valeur exploratoire.

### *La mobilité biographique*

1<sup>er</sup> élément, les femmes ont une mobilité biographique plus importante que les hommes ; on peut faire l'hypothèse que c'est lié au mariage et au fait que l'épouse suive son mari dans l'agglomération de ce dernier. Nous avons rencontré en entretien plusieurs femmes qui étaient dans ce cas.

**Tableau 31**  
**Les lieux de naissance**

	NR	Même agglomération	Même région	Autre région	Autre pays
<b>Femmes</b>	-	27%	11%	13%	47%
<b>Hommes</b>	-	42%	3%	11%	41%

### *Les moyens de mobilité*

Redisons-le, les femmes sont significativement plus dépourvues que les hommes des moyens de mobilité. Un tiers d'entre elles n'ont rien. Ce n'est le cas que de 17% des hommes.

**Tableau 32**  
**Les moyens de mobilité**

	NR*	PC	PC étranger	Voiture	2RM	Abonnement TC	Rien de cela
<b>Femmes</b>	-	24	1	10	2	43	33
<b>Hommes</b>	-	36	5	14	9	52	17

Total supérieur à 100% par ligne car réponses multiples

*Les zones de déplacements selon le genre*

Les hommes vont globalement plus loin que les femmes pour les missions de travail, les visites à la famille, les loisirs, sauf pour les courses. On pourrait dire que l'insularité des femmes est plus étroite que celle des hommes.

**Tableau 33**  
**Les zones de déplacement par genres**

		NR	Quartier	Commune	Commune proche	Commune éloignée
<i>Missions</i>	<i>Femmes</i>	-	31	55	32	18
	<i>Hommes</i>	-	19	48	42	36
<i>Courses</i>	<i>Femmes</i>	-	54	46	27	2
	<i>Hommes</i>	-	67	27	17	8
<i>Famille</i>	<i>Femmes</i>	15	40	25	18	27
	<i>Hommes</i>	14	31	36	26	33
<i>Loisirs</i>	<i>Femmes</i>	8	47	37	28	26
	<i>Hommes</i>	-	45	42	38	38

Total supérieur à 100% par ligne car réponses multiples

*Les modes de déplacement*

La distinction entre hommes et femmes est parasitée par le statut familial. En effet, si les hommes apparaissent comme de « grands » consommateurs de marche et de transports collectifs, c'est qu'une part des célibataires (62% des hommes) peuvent utiliser ces modes. Ce sont les femmes qui utilisent le plus souvent la voiture, pour toutes les activités de sociabilités et pour les « grandes courses » de périphérie, mais il s'agit des voitures de leurs conjoints ou de membres des réseaux sociaux.

Les hommes sont plus souvent monomodaux, les femmes plus souvent multimodales. On peut éclairer cette différence par la diversité des rôles sociaux que les femmes assurent : le travail et la formation, la représentation de la famille auprès des institutions, l'entretien du foyer et de la famille proche, l'entretien des réseaux sociaux.

**Tableau 34**  
**Les pratiques modales par genre**

		NR	VP	TC	Map	Autre
<i>Missions</i>	<i>Femmes</i>	-	17	68	37	5
	<i>Hommes</i>	-	18	75	24	11
<i>Courses</i>	<i>Femmes</i>	-	40	36	49	0
	<i>Hommes</i>	-	21	31	66	4
<i>Famille</i>	<i>Femmes</i>	18	31	42	15	3
	<i>Hommes</i>	23	23	46	17	5
<i>Loisirs</i>	<i>Femmes</i>	6	25	34	56	3
	<i>Hommes</i>	-	17	45	54	15

*La réduction des déplacements*

Deux motifs de réduction des déplacements discriminent nettement hommes et femmes : le sentiment d'insécurité qu'un tiers des femmes éprouvent souvent ou parfois ; ce n'est le cas que de 11% des hommes. De manière moins marquée, les genres se distinguent sur la question du temps de déplacement : les femmes à la fois moins outillées en moyens de mobilité et plus investies dans les tâches domestiques se privent plus que les hommes de certains déplacements ; on trouve ici la « trace » de la mobilité dépendante.

**Tableau 35**  
**Réduction des déplacements par genres (100% par ligne)**

		NR*	Oui, souvent	Oui, parfois	Non, jamais
<i>Pour des raisons financières</i>	<i>Femmes</i>	-	27	25	44
	<i>Hommes</i>	-	26	30	42
<i>Pour des raisons matérielles</i>	<i>Femmes</i>	-	16	24	56
	<i>Hommes</i>	-	14	33	53
<i>Déplacements trop fatiguants</i>	<i>Femmes</i>	-	7	29	62
	<i>Hommes</i>	-	4	26	66
<i>Déplacements qui prennent trop de temps</i>	<i>Femmes</i>	-	8	33	56
	<i>Hommes</i>	-	2	27	66
<i>Sentiment d'insécurité</i>	<i>Femmes</i>	-	6	27	61
	<i>hommes</i>	-	0	11	86

### La connaissance du territoire

Il est assez extraordinaire que seules 38% des femmes déclarent avoir le sentiment de « très bien » connaître leur quartier sachant qu'elles n'en sortent guère – ceci est à mettre en relation les interdictions morales et les ségrégations de voisinage. Les hommes sont quant à eux 60% à dire qu'ils connaissent « très bien » leur quartier.

Quand on s'éloigne du quartier, les femmes « perdent pied » rapidement. Les hommes résistent mieux au « dépaysement ». Un quart d'entre eux disent connaître « très bien » une partie des communes alentours de leur commune de résidence ; ce n'est le cas que de 11% des femmes. Cette différenciation dans la capacité au dépaysement est liée aux parcours de vie : les hommes sont beaucoup plus nombreux que les femmes à avoir eu l'occasion de travailler hors des territoires du proche, et donc d'expérimenter des espaces « lointains ».

**Tableau 36**  
**La connaissance des territoires de la vie quotidienne**

		NR*	Oui, très bien	Oui, assez bien	Non, pas très bien	Non, pas du tout
Du quartier de résidence	Femmes	-	38	31	27	3
	Hommes	-	60	18	19	3
De la commune de résidence	Femmes	-	29	38	26	6
	Hommes	-	50	27	23	1
D'une partie des communes alentours	Femmes	-	11	32	47	8
	Hommes	-	25	30	38	7

\* quand supérieur à 5%

Les choses deviennent plus intéressantes quand on rapporte la connaissance effective et la capacité à se repérer dans l'espace. Alors même que l'on reconnaît ne pas connaître un territoire, on peut estimer facile de s'y repérer ; cela renvoie à l'apprentissage de modèles et aux expérimentations du parcours de vie. On voit dans le tableau suivant que les hommes ont bien plus fortement que les femmes l'impression de pouvoir se repérer dans des territoires qu'ils ne connaissent pas. C'est la marque de modèles d'appropriation de l'espace fondés sur les expérimentations de la vie passée mais aussi de l'intériorisation d'un « certain » rapport à l'espace public, l'intériorisation d'une norme culturelle de libre accès à l'espace public.

**Tableau 37**  
**La capacité de se repérer dans l'espace**

		NR*	Oui, très facile	Oui, assez facile	Non, plus difficile	Non, très difficile
<i>Dans le quartier de résidence</i>	<i>Femmes</i>	-	55	37	7	0
	<i>Hommes</i>	-	66	27	5	1
<i>Dans la commune de résidence</i>	<i>Femmes</i>	-	37	43	17	0
	<i>Hommes</i>	-	54	30	11	1
<i>Dans les communes alentour</i>	<i>Femmes</i>	12	15	31	36	6
	<i>Hommes</i>	-	34	32	27	5

\* quand supérieur à 5%

Formulons pour conclure une première remarque sur la manière de définir la mobilité. Le plus souvent, la mobilité est appréhendée comme un élément d'ajustement fonctionnel, de liaison instrumentale des individus à leurs milieux de vie. Les approches sont focalisées sur la question des équipements (combien de voiture ou de vélos ?) et le comptage des déplacements. Or l'inscription territoriale des individus et des groupes ne se résume pas à ce facteur, important mais (très) insuffisant. Pour notre part, nous avons exploré d'autres dimensions : les compétences, les représentations des territoires et les contraintes de l'organisation de la vie quotidienne. Cette grille d'analyse doit bien évidemment être complétée. Quoiqu'il en soit, la mobilité n'est pas réductible au déplacement. Il nous semble au contraire que, dans des sociétés contemporaines dont les modalités d'intégration sociale des individus sont fragmentées, la mobilité constitue le cadre non seulement d'organisation de la vie quotidienne mais celui au sein duquel s'élaborent et se confrontent les identités sociales individuelles et collectives.

On a vu, enfin, que la pauvreté et la disqualification sociale donnent lieu ou renforcent une assignation marquée des individus à des territoires géographiquement restreints, ce que nous avons qualifié d'insularité. L'insularité se présente alors comme une des inscriptions territoriales possibles dans la ville archipel. Plusieurs autres ont déjà été mises à jour, particulièrement à propos de populations plus ou moins marginalisées. Laurence Roulleau-Berger avec sa

notion de « ville intervalle »<sup>78</sup>, Hélène Hatzfeld *et al.*<sup>79</sup> évoquant les « plis, replis et interstices de la ville », montrent que des jeunes, des artistes construisent leurs modes de vie en décalage aux temps et aux espaces centraux. Des chercheurs tels que Alain Tarrus<sup>80</sup> ou Alain Battegay<sup>81</sup> s'intéressent quant à eux aux « centralités immigrées ». Là encore, les individus et les groupes concernés organisent leur vie quotidienne dans des aménagements singuliers des territoires. Il reste à poursuivre le puzzle des inscriptions territoriales (notamment quelles sont celles des populations les mieux établies socialement ?) et à réfléchir à la manière dont elles s'agencent les unes par rapport aux autres.

---

<sup>78</sup> Roulleau-Berger L., *La ville intervalle. Jeunes entre centre et banlieue*, Méridiens Klincksieck, 1991.

<sup>79</sup> Hatzfeld H., Hatzfeld M. et Ringart N., « La ville travaille la question de l'emploi dans ses interstices » in *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 76, 1997, 11-19.

<sup>80</sup> Tarrus A., *Les nouveaux cosmopolitismes*, L'Aube, 2001.

<sup>81</sup> Battegay A., *Centralité « immigrée », carrefour de mobilités et territoires réticulaires. Le cas de la place du Pont et des mondes de la Guillotière à Lyon*, recherche pour le Puca, 2002.

## Troisième partie

---

### Résoudre le problème Les innovations en matière d'aide à la mobilité

Les populations disqualifiées, appréhendées à travers les salarié(e)s en insertion par l'activité économique, sont durablement assignés à d'étroites enclaves territoriales. Cette assignation procède de l'absence de moyens de mobilité mais pas seulement. L'insularité est fondée simultanément sur d'autres facteurs, tels que les compétences de mobilité, la manière dont cette population appréhende les territoires et les contraintes d'organisation de la vie quotidienne. Cette insularité est à la fois « cause et conséquence » de la disqualification sociale car l'impossibilité de se rendre sur les lieux de travail et de formation, de résolution des problèmes administratifs et de santé marginalise les individus et les entraîne dans des processus de cumul des exclusions.

Nous avons vu dans la première partie que les équipes d'animateurs des structures d'insertion ont désormais pris la mesure de cette difficulté.

Cependant l'idée qu'il est important d'aider les populations les plus modestes n'est pas nouvelle. Des mesures d'aide à la mobilité existent. Quelles sont-elles ? Après avoir éclairer rapidement ces mesures, nous rendrons compte des actions mises en œuvre par les structures d'insertion par l'activité économique.

#### 1. Les interventions des pouvoirs publics dans l'aide à la mobilité

Deux catégories d'opérateurs dispensent des aides à la mobilité : d'une part, les opérateurs des politiques territoriales et d'autre part les opérateurs des politiques sociales.

##### *Du côté des politiques territoriales*

Les opérateurs territoriaux, collectivités locales, entreprises de transports et institutions en charge de la politique de la Ville, se préoccupent des rapports entre la mobilité et l'intégration sociale depuis une vingtaine d'années. La première pierre de cette problématique est posée par la Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 qui proclame dès son chapitre 1<sup>er</sup> le « droit aux transports », et signale dans son article 2 que les populations sociales défavorisées « peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation ». La prise de conscience s'accélère dans les années 1990 au cours desquelles le diagnostic et la doctrine sont précisés à travers plusieurs réflexions, à l'initiative, entre autres, du Conseil national des transports (« Transports urbains et exclusion sociale », 1991), ou du ministère de l'Équipement en partenariat avec les entreprises de transports collectifs (« Les transporteurs face au désenclavement des quartiers », 1992). En 1998, le rapport Sueur « Demain, la

ville » visant à éclairer l'action publique dans les quartiers défavorisés consacre à la mobilité la 14<sup>ème</sup> de ses 50 propositions : « la mobilité, et donc la politique de déplacement, devenant des enjeux essentiels de la cohésion urbaine, les moyens appropriés devront y être affectés. Le "droit à la mobilité" pour le plus grand nombre est en effet une condition essentielle de la réussite de la ville multipolaire. »<sup>82</sup> Au cours de la même période, plusieurs séminaires de recherche sont conduits sur le thème, jusqu'au plus récent, courant 1999-2002, sous l'égide du ministère de l'Équipement « Déplacements et inégalités »<sup>83</sup>. Quelles sont aujourd'hui les traductions opérationnelles de cette prise de conscience ?

Les opérateurs interviennent sur deux axes dans la mobilité des populations modestes : les politiques tarifaires et le maillage des réseaux. Pour ce qui concerne le premier point, des tarifs sociaux sont développés dans toutes les agglomérations. Dès la période de « renouveau » du service dans les années 1970, les transports collectifs sont considérés comme relevant d'une « politique sociale réparatrice »<sup>84</sup> des inégalités existant par ailleurs entre les citoyens, notamment la possession des moyens individuels de la mobilité, elle-même indexée aux inégalités de revenus. De 1975 à 1985, les titres gratuits représentent de 5% à 15% du nombre de voyages effectués sur les réseaux de 43 agglomérations de plus de 100 000 habitants<sup>85</sup>. Au cours des années 1990, l'option de la gratuité totale du déplacement est assez largement abandonnée<sup>86</sup>. Néanmoins, la visibilité toujours plus grande de la pauvreté ainsi que l'institutionnalisation croissante du traitement de l'exclusion conduisent les opérateurs des réseaux à créer des tarifs « très sociaux »<sup>87</sup> ciblés sur des populations précisément identifiées par un statut (demandeur d'emploi de longue durée, Rmiste) et/ou par un niveau de ressource.

---

<sup>82</sup> Jean-Pierre Sueur, *Demain, la ville*. Rapport présenté à Martine Aubry, ministre de l'emploi et de la solidarité, tome 1, février 1998, p. 310.

<sup>83</sup> Se reporter notamment à Ministère de l'Équipement-Puca/Prédit, *Déplacements et inégalités, synthèse des recherches*, Paris, novembre 2002 ; et Ministère de l'Équipement-Puca/Prédit, *Déplacements et inégalités, premières lectures*, Paris, novembre 2002.

<sup>84</sup> Olivier Domenach et Michel Quercy, « Les transports collectifs, service social ou service public ? » in *Les Annales de la recherche urbaine*, 1986, n° 31, pp. 32-39.

<sup>85</sup> Alain Bieber et Marie-Hélène Massot, « Réflexions sur l'évolution des politiques tarifaires dans les transports collectifs urbains », in *RTS*, 1988, n°18-19, pp. 33-40.

<sup>86</sup> Un consensus émerge sur le caractère déresponsabilisant de la gratuité totale qui donnerait lieu à des comportements de non respect des personnels ou des matériels.

<sup>87</sup> Correspondant au moins à 75% de réduction par rapport au tarif normal. Voir sur ces questions Christian Harzo et Silvia Rosales-Montano, *Tarifification sociale, aides aux déplacements et précarité financière dans les réseaux de transports publics de province*, Lyon, Agence d'urbanisme de Lyon/Observatoire social de Lyon, 1994.



---

*Encadré 1*

**Un exemple de politique sociale d'aide à la mobilité :  
le dispositif des Chèque mobilité® du Syndicat des transports  
d'Ile de France (février 1998)**

Le chèque mobilité® est un bon de transport, d'une valeur de 4 ou 8 Euros, visant à aider dans leurs déplacements les demandeurs d'emploi qui peuvent l'échanger contre les titres de transports utilisés sur les réseaux de la RATP, de la SNCF et de Optile.

Bénéficiaires	Montant de l'aide	Nombres de personnes aidées par an	Financeurs
Allocation spécifique de solidarité du 1 <sup>er</sup> au 31 janvier et août	14 chèques x 8 Euros (2 fois par an)	160 000	STIF
Allocation spécifique de solidarité du 1 <sup>er</sup> au 31 janvier et août	20 chèques x 8 Euros (2 fois par an)	10 000	Conseil général 91
Jeunes de moins de 26 ans en insertion suivis par les missions locales et les PAIO	Aide variable adaptée au dossier 12 chèques x 4 Euros ou 12 chèques x 8 Euros	45 500	Conseil régional d'Ile de France
RMI 75 en contrat d'insertion	14 chèques x 8 Euros	14 500	Paris-Dases
RMI 75 hors contrat d'insertion	14 chèques x 8 Euros	42 000	Paris-Dases
RMI et assimilés	Aide variable adaptée au dossier	60 000	Conseils généraux des départements 77, 78, 91, 92, 93, 94 et 95

Source : STIF, *Fonctionnement du dispositif chèque mobilité®*, mai 2002

---

Le deuxième mode d'action des pouvoirs publics consiste à desservir toujours mieux les quartiers les plus modestes. Sous l'impulsion de la Délégation interministérielle à la Ville, les plans d'intervention sur les territoires « sensibles » relevant des procédures de la politique de la Ville<sup>88</sup> comportent tous un volet intitulé, selon les cas, « transports », « mobilité » ou « déplacements ». Néanmoins, dans les textes de ces programmes d'action, les enjeux de mobilité sont traités de manière moins prioritaire que le logement ou

---

<sup>88</sup> Contrats de ville, « grand projet de ville » (GPV) ou « opération de renouvellement urbain » (ORU). Les textes et conventions de ces projets d'action sont accessibles sur le site internet de la DIV : [www.ville.gouv.fr](http://www.ville.gouv.fr)

l'aménagement des espaces publics<sup>89</sup>. L'intervention sur le cadre de vie immédiat des habitants est privilégiée par rapport à l'articulation du territoire considéré avec son environnement<sup>90</sup>. Par ailleurs, les liaisons entre les quartiers sensibles et le reste de la ville sont améliorées. Là, le droit au transport prend la forme particulière du « droit à la ville ». Cet objectif a donné et donne encore lieu à des débats politiques nombreux et animés, particulièrement quand il s'agit de déterminer le tracé des lignes de métro et de tramway : le Val toulousain devait-il desservir le Mirail ? Le tramway strasbourgeois doit-il ou non traverser le Neuhof ? A chaque fois, les tenants de la « requalification des quartiers » et de la paix sociale par le mélange des populations s'opposent à ceux qui craignent l'invasion des centres par les « sauvages » et militent pour une paix sociale par le chacun chez soi.

#### *Du côté des politiques sociales*

Parallèlement aux politiques des opérateurs territoriaux, des initiatives sont à l'actif des institutions et des professionnels des politiques sociales de traitement du chômage et de l'exclusion. La prise en compte de la mobilité comme facteur ou élément de disqualification apparaît beaucoup plus récemment dans ce domaine. Il faut attendre la loi du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions pour que soit affirmé, dans l'article 133, « le droit au transport ». Ce sont essentiellement les conseils généraux qui interviennent, à travers le RMI et selon des modalités qui varient localement, dans la prise en compte de la mobilité comme une des dimensions de l'insertion sociale et professionnelle. Le plus souvent, il s'agit de financer les tarifs sociaux évoqués plus haut. Mais tous les opérateurs des politiques sociales ne sont pas encore convaincus de l'utilité des aides. Alain Briole, Richard Lauraire et Sylvie Rascol-Boutard ont enquêté sur un dispositif de soutien à la création d'activités par des Rmistes à Montpellier. Ils montrent que les experts du conseil général qui évaluaient les dossiers acceptaient de tout financer pour permettre le lancement de l'activité : formation, locaux, frais de fonctionnement, etc... sauf l'achat de la voiture<sup>91</sup>. La mobilité, et en particulier l'automobilité<sup>92</sup>, sont encore

---

<sup>89</sup> Toutes les conventions ne sont pas identiques bien sûr. C'est toutefois une tendance nette qui se dégage de nos lectures des conventions de territoires variés, de périphéries de grande agglomération (par exemple Stains-Saint-Denis-Pierrefitte), d'agglomérations moyennes et petites (par exemple, Montpellier, Avignon, Maubeuge ou encore Tarbes)

<sup>90</sup> Cette hiérarchisation des priorités de l'action publique s'éclaire des cultures professionnelles des animateurs de la politique de la Ville, provenant majoritairement du travail social ou de l'aménagement urbain, et bien rarement du transport. Mais il faut aussi évoquer que la « proximité » est un élément fort de la doctrine d'intervention sur ces quartiers ; ce mot d'ordre occulte les enjeux liés à la distance.

<sup>91</sup> Les chercheurs relatent même que la question de l'aide au financement de la voiture semblait incongrue aux experts rencontrés dans le cadre de l'enquête. Alain Briole, Richard Lauraire et Sylvie Rascol-Boutard, *La mobilité des créateurs d'entreprises Rmistes*, rapport pour le Puca et le Prédit, 2002.

<sup>92</sup> Selon la formule de Gabriel Dupuy, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, coll. « Villes », 1995.

implicitement considérées comme des évidences, des pré-requis ; l'espace est toujours pensé comme un espace d'opportunités, jamais comme un obstacle.

Terminons ce passage en revue avec les opérateurs en charge du traitement du chômage, impliqués dans l'aide à la mobilité par le texte de prévention et de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale du 18 juillet 2001. Certes, l'ANPE disposait dès les années 1970 de lignes budgétaires destinées au financement des déplacements des demandeurs d'emploi, mais 10% à peine de ces fonds étaient effectivement consommés. Depuis 2001, l'ANPE et l'Unedic ont engagé un nouveau train de mesures dont le principe affiché est de faire du soutien à la mobilité un levier du retour vers l'emploi des publics en difficulté. Les aides peuvent être sollicitées pour les déplacements liés à la recherche d'un emploi, les déplacements quotidiens, la double résidence et même le financement d'un déménagement.

**Encadré 2**  
**Les aides à la mobilité de l'ANPE – refonte de janvier 2002**

Type d'aide		Conditions d'attribution	Montant
<b>Aides pour la recherche d'emploi</b>	Aide ponctuelle	Pour se rendre à un entretien de recrutement pour un emploi de plus de 2 mois	0,1 Euro par km
	Aide forfaitaire	Accessible aux personnes faisant l'objet d'un accompagnement renforcé	45 Euros par mois
<b>Aides à la reprise d'emploi</b>	Aide aux déplacements quotidiens	Ces aides s'appliquent à des emplois de 6 mois et plus	152 Euros
	Aide à la double résidence		912 Euros
	Aide au déménagement		760 Euros

Tableau fait par nous à partir de : ANPE, *Le point sur les aides à la mobilité géographique*, décembre 2001.

Des mesures nombreuses existent donc et cernent par plusieurs bords les empêchements de mobilité des catégories sociales défavorisées. Il n'en demeure pas moins que l'aide est imparfaite et que des populations échappent aux mailles des dispositifs. Ainsi, les réseaux de transports collectifs desservent plus ou moins efficacement les périmètres urbains, mais les habitants du milieu rural n'ont souvent accès qu'à l'offre de principe d'un bus le matin et un bus le soir. Par ailleurs, les aides sont conditionnées à des critères de statuts et à des critères

d'âge. Selon les cas, on ne peut bénéficier de telles ou telles mesures que si l'on a moins de 26 ans (aides des missions locales), plus de 26 ans (le RMI et les aides qui lui sont liées), que si l'on est primo accédant au marché du travail ou au contraire demandeur d'emploi de longue durée. Les mesures mises en œuvre par l'ANPE sont par ailleurs indexées au critère implicite de l'employabilité, et les personnes considérées par l'Agence comme en-deçà de l'emploi en sont privées. Les individus qui entrent dans le cadre administratif voulu ont ensuite à effectuer les démarches de montage des dossiers de demande d'attribution, qui sont parfois dissuasives ou décourageantes. Ce conditionnement des aides éclaire le fait qu'une faible partie des ayants-droits, que l'on peut évaluer à un tiers, profitent effectivement des mesures<sup>93</sup>. Les deux tiers restant n'ont pas accès aux prestations.

## 2. Les innovations réparatrices

Les salariés en insertion par l'activité économique comptent parmi les populations qui échappent aux dispositifs de l'assistance dans le domaine de la mobilité. Ce constat amène les structures d'accueil à concevoir et mettre en œuvre leurs propres systèmes d'aide à la mobilité.

Les empêchements de mobilité sont fréquemment discutés par les équipes d'animation de 40% des structures (soit une cinquantaine d'entre elles) et sont examinés de façon plus ponctuelle par un gros tiers supplémentaire des collectifs de travailleurs sociaux. Dans un grand nombre de cas, cette problématique donne lieu à des innovations. 63% des structures (i.e. 76 sur les 120 de notre population) sont aujourd'hui engagées dans des actions concrètes, qu'elles soient implantées en cœur de ville, en périphérie ou en campagne – même si nous verrons que le type d'innovation diffère selon la localisation. 11 structures (9%) de plus ont le projet de mettre en œuvre un système d'aide à la mobilité. Il reste 27% (soit 33 répondants) qui n'ont initié aucune démarche particulière et n'ont pas l'intention de le faire, du moins au moment de l'enquête. Mais dans un certain nombre de ces cas, le non engagement est motivé par l'existence d'une structure voisine qui offre l'accès à ses services d'aide à la mobilité. De plus, ces associations ou entreprises d'insertion débudent parfois des réflexions visant à améliorer le diagnostic et, ce qui est

---

<sup>93</sup> C'est ce qui ressort des enquêtes menées dans l'agglomération lyonnaise par Dominique Mignot *et al.*, *Mobilité et grande pauvreté*, Puca / Prédit / UTP, 2001 ; ou encore de l'enquête du Syndicat des transports d'Ile de France auprès de la population des chômeurs qui établit que, sur l'ensemble des 5448 interviewés, seuls 40% des ayants-droit de Paris ont profité des « chèques mobilités », les chiffres étant de 29% pour la Seine et Marne, 24% pour les Yvelines, 29% pour l'Essonne, 25% pour les Hauts de Seine, 35% pour la Seine Saint-Denis, 32% pour le Val de Marne, 26% pour le Val d'Oise. Cf. Stif *et al.*, *Enquête de mobilité auprès de la population des chômeurs*, février 2001. Sur le département de l'Hérault, la gratuité du transport a été décidée en 1995 au bénéfice des Rmistres (carte « mandarine ») : en moyenne, 25% des ayants-droits en ont fait la demande et 10% simplement l'ont effectivement utilisée. Cf. Alain Briole, Richard Lauraire et Sylvie Rascol-Boutard, *op. cit.*

particulièrement intéressant, à identifier les modes de résolution mis en œuvre par les salariés eux-mêmes<sup>94</sup>.

**Tableau 38**  
**L'engagement des structures dans l'innovation ?**

Structure implantée dans :	Existence d'une innovation dans le domaine de l'aide à la mobilité ?		
	Oui	Non mais en projet	Non et pas de projet
Commune-centre de grande agglo	++	-	+
Périphérie de grande agglo	++	-	+
Agglo moyenne milieu rural	+++	-	+

Les démarches novatrices ne procèdent pas de concertation entre structures homologues, ni de réflexions qui seraient relayées par les réseaux régionaux ou nationaux auxquels les associations intermédiaires, les entreprises d'insertion et les entreprises de travail temporaire d'insertion adhèrent<sup>95</sup>. Elles sont pour la majorité d'entre elles initiées sous la pression du terrain, en réponse aux difficultés quotidiennes identifiées par les travailleurs sociaux.

Trois types d'action se dégagent.

a) *Le premier type consiste dans des actions « à minima ». Les animateurs des structures adaptent les horaires et les localisations de missions et de formation aux possibilités de la personne. Il ne s'agit donc pas véritablement d'aide à la mobilité. Cependant, la gestion de la distance intervient comme un des critères d'organisation des démarches d'insertion des personnes.*

b) *La seconde catégorie d'actions rassemble les aides et les formations visant le développement et/ou la restauration des compétences de mobilité des personnes, tant sur un plan instrumental que sur celui d'une « grammaire »<sup>96</sup> du rapport à l'espace. Evoquons l'accompagnement « la première fois » de la*

<sup>94</sup> Ces modes de résolution des problèmes de mobilité sont, pour partie au moins, fondés sur des pratiques de mutualisation des compétences (celui qui connaît mieux le réseau de transport aide celui qui le connaît moins bien), mais aussi sur de l'enhardissement conjoint à sortir de chez soi – à plusieurs, il est plus facile de se risquer hors des « sentiers battus ».

<sup>95</sup> Nous avons pour notre part enquêté avec le soutien de la fédération nationale des Comités et organismes d'aide aux chômeurs par l'emploi (Coorace) et de la Fédération nationale des associations d'accueil et de réinsertion sociale (Fnars) d'Ile de France.

<sup>96</sup> Grammaire comme l'ensemble des structures et des règles qui permettent de produire des énoncés appartenant à une langue.

personne par un travailleur social vers le lieu de travail ou de formation, de sorte que le chemin soit repéré, que des balises (une maison particulière, un magasin, etc.), des traces soient identifiées et puissent ensuite servir de guide. Des structures proposent, avec le concours de psychologues, des programmes d'entretiens et d'exercices individualisés centrés sur la conquête ou la reconquête de capacités psychomotrices (sens de l'équilibre, latéralisation, coordination, etc.). D'autres élaborent des stages au cours desquels des groupes de personnes apprennent ou réapprennent la lecture d'un plan de ville ou d'un plan de réseau de transport collectif, effectuent ensemble déplacements et petits voyages afin de désinhiber le rapport au territoire.

*c) La troisième modalité d'intervention participe d'un registre d'actions instrumentales.*

Les initiatives sont nombreuses et diverses. Elles portent dans :

- le domaine administratif, avec l'aide à la validation de permis de conduire étrangers.
- le domaine financier, à travers le financement intégral ou partiel de permis de conduire<sup>97</sup>, l'aide au montage de dossiers de prêt sociaux pour l'achat de voiture, la prise en charge totale ou partielle des déplacements vers les missions et les formations, la distribution de bons de carburants ou de bons de transports.
- la coordination des moyens de mobilité disponibles par ailleurs. Les structures organisent le covoiturage entre voisins ou entre personnes travaillant dans les mêmes zones ou sur de mêmes périodes (au moment des travaux agricoles), ou conçoivent avec les salariés les « meilleurs » trajets vers telle mission, associant d'abord le bus, ensuite le train, etc. Là, associations intermédiaires, entreprises d'insertion et entreprises de travail temporaire d'insertion jouent en fait le rôle de centrales de mobilité.
- enfin, de nombreuses initiatives consistent dans l'acquisition et la mise en œuvre de véhicules par les structures elles-mêmes. Il s'agit, selon les cas, de l'achat, de la remise en état puis du prêt, de la location ou de la location-vente de vélos, de mobylettes ou de voitures. D'autres structures, plus rares, acquièrent des minibus et organisent des services de transport « en compte propre »<sup>98</sup> au bénéfice de leurs seuls salariés. Une ultime étape d'innovation est franchie avec la création d'associations ou de « cellules » – dans les structures très importantes – dont l'aide à la mobilité au bénéfice de personnes en insertion est l'unique raison sociale.

Selon la qualité du réseau transport collectif dont elles profitent éventuellement, les structures portent leurs efforts dans l'un ou l'autre des trois registres d'action. Celles implantées en milieu urbain portent davantage leurs

---

<sup>97</sup> Cette option est difficile à gérer. Des missions locales financent le permis de conduire à de jeunes gens de moins de 26 ans, à condition qu'ils participent en même temps à d'autres volets de formation. Bien souvent, sitôt le permis en poche, les jeunes disparaissent. Par ailleurs, compte tenu des difficultés d'apprentissage de certaines populations, les coûts d'un permis de conduire peuvent être très élevés, de l'ordre de 4 000 euros.

<sup>98</sup> Selon la terminologie juridique.

efforts sur le développement des compétences à la mobilité. A l'autre extrémité du spectre, les AI, EI et ETII localisées en milieu rural interviennent majoritairement dans le domaine de l'équipement.

---

### **Encadré 3** **Les services d'aide à la mobilité de l'Afeji<sup>99</sup>**

En 1997, le département « insertion » de l'Afeji prend la mesure des difficultés de mobilité que rencontrent les salariés en insertion du bassin d'emploi de Dunkerque (263 000 habitants). Cet opérateur, avec le soutien de la communauté urbaine de Dunkerque et d'autres partenaires (services de l'Etat, transporteur local), développe alors une importante action dans le domaine, à travers la location d'une trentaine de vélos, de 85 cyclomoteurs et d'une vingtaine de voitures. La mise en œuvre et l'entretien de ce parc donne lieu à la création de 12 postes confiés à des personnes bénéficiant de mesures d'emplois aidés (CEC, CES et emploi jeunes). L'extension du parc de voitures débouche dans une formation de personnes en insertion à la mécanique auto. Depuis sa mise en service, le taux d'occupation du parc avoisine les 85%. Avec l'aide du conseil général du Nord, les aides à la mobilité sont en cours d'implantation sur le secteur des commissions locales d'insertion (CLI) de Lille, Haubourdin et La Madeleine.

---

### **3. Retour sur une expérience : le transport à la demande de l'Abeille**

Pour apprécier plus précisément les dynamiques et les difficultés de l'innovation en matière d'aide à la mobilité, on peut revenir au cas de l'Abeille présenté au début de la première partie.

#### **3.1. 1<sup>ère</sup> étape – Diagnostic et premières expérimentations**

En 1998, l'Abeille lance une réflexion sur le développement d'un « transport en compte propre » selon la dénomination juridique ; le droit permet en effet à une structure d'organiser un système de transport à quatre conditions : ce service ne doit être accessible qu'aux seuls adhérents de la structure organisatrice ; le service doit avoir un caractère irrégulier : ni tracé ni horaire fixe – dans le cas contraire, il s'agit de « transport collectif », du seul ressort des autorités organisatrices de transport ; le véhicule ne doit pas excéder 9 places ; enfin, le transport doit être gratuit pour ceux qui en profitent.

Entre la fin 1998 et le début 1999, une mission d'étude de cadrage est confiée à IFA Conseil, cabinet spécialisé dans le conseil aux associations. Le cabinet explore plus particulièrement la faisabilité juridique d'un projet de mise en œuvre d'un minibus, évalue qu'un minibus et trois personnels en contrat aidés suffisent à assurer les besoins évalués et budgete l'opération à hauteur de

---

<sup>99</sup> Afeji pour Association des Flandres pour l'éducation, la formation des jeunes et l'insertion sociale et professionnelle. [www.afeji.org](http://www.afeji.org)

480 000 FF de frais de fonctionnement et de 250 000 FF d'investissement (comprenant l'achat d'un minibus).

Cette étude de bonne qualité doit être considérée comme un élément d'incitation à la poursuite de la réflexion et à l'engagement de l'association ; c'est aussi un élément d'originalité de la démarche de L'Abeille que d'avoir sollicité un avis extérieur dans le domaine de la mobilité.

Suite à cette étude, L'Abeille décide d'engager une phase d'expérimentation.

Le 9 avril 1999, un test grandeur réelle a lieu : 7 personnes sont transportés de chez elles vers leurs lieux de mission. L'évaluation est la suivante : « le service de minibus a permis des gains de temps importants allant jusqu'à 70 minutes pour l'une des personnes. La moyenne des gains de temps est de l'ordre de 45 minutes par trajet. Le gain minimum est de 15 minutes. »

L'expérience est reconduite sur deux mois, en juin et juillet 2000. Un minibus (8 places + chauffeur) est loué ; le véhicule doit pouvoir se garer facilement, emprunter de petites rues, et circuler dans des communes souvent en travaux. 192 personnes sont transportées ; 2 621 kilomètres sont parcourus.

Durant toute cette phase de maturation du projet (d'une durée totale de près de trois ans à partir des premières idées), L'Abeille démarche des fondations privées pour obtenir une aide financière. Sollicité, PSA Peugeot-Citroën transmet le dossier à l'Institut pour la ville en mouvement (IVM).

### 3.2. 2<sup>de</sup> étape – développement du système

#### *Les éléments de faisabilité appréciés avant l'engagement dans le projet*

En septembre 2001, l'IVM décide de soutenir L'Abeille dans la perspective du développement d'un système de transport à la demande, plusieurs éléments étant alors estimés comme allant dans le sens de la faisabilité et de l'intérêt du projet.

- Le périmètre à desservir est dans une continuité territoriale suffisamment restreinte pour permettre des rotations rapides des véhicules.
- La population cible est à la fois suffisamment importante pour justifier et « alimenter » un système d'ampleur significative, et suffisamment réduite pour ne pas nécessiter des coûts intenable. L'Abeille envisage par ailleurs de faire profiter du système les personnes âgées qui comptent parmi ses clients. Cette possibilité présente plusieurs intérêts : offrir une source d'autofinancement du service (même minime) ; « mixer » la population des utilisateurs du service, ce qui peut être un facteur de rencontre et de socialisation des salariés de L'Abeille ; enfin, proposer aux personnes âgées du territoire considéré qui sont, comme les personnels de l'association, « sur-captives » du transport collectif, une offre de mobilité très appréciable.
- La « période ouvrée » est à priori relativement réduite. Dès lors qu'il s'agit d'amener des gens au travail et à leurs visites d'administrations diverses, il s'agit d'un transport de jour et de semaine - la question du transport de soirée ne se pose pas.



- L'inscription du projet au titre de la politique de la ville peut permettre d'accéder à des ressources financières spécifiques, mais aussi à des ressources « politiques » de soutien, de mobilisation et d'aide institutionnelle.
- Des contacts ont été pris par L'Abeille avec les deux transporteurs privés dont les lignes de transport collectif desservent le périmètre (filiales pour l'une de Kéolis pour l'autre de Connex). Ces derniers considèrent avec bienveillance le projet et ont promis une aide : recrutement des conducteurs de L'Abeille après quelques années, prêt d'un logiciel de conception des trajets, aide à l'entretien des matériels roulants.
- Des contacts ont également été engagés avec les taxiteurs locaux, par ailleurs prestataires réguliers pour L'Abeille.
- Le conseil général de l'Essonne a donné son aval quant au statut juridique du système : « transport de personnes en compte propre ».
- Le développement de ce système rentre bien dans les préoccupations actuelles des autorités organisatrices de transports (y compris le Syndicat des transports d'Ile de France) et des transporteurs ; la RATP notamment est active sur ce créneau et pilote plusieurs expérimentations relatives à ce qui est dénommé le « 4<sup>ème</sup> réseau » ;
- Enfin, L'Abeille dispose de nombreux éléments de connaissance de son public, de son activité et d'une excellente connaissance du terrain et met l'ensemble à disposition de l'IVM.

Sur cette base, PSA Peugeot-Citroën donne à L'Abeille deux minibus de 9 places : un « Expert » et un « Boxer ».

A partir de là, une triple démarche est conduite.

#### *Une enquête exploratoire sur les comportements de mobilité du public de L'Abeille*

Une enquête par entretiens est conduite auprès de salariés de L'Abeille et des certains partenaires de l'association (service de la politique de la Ville du Conseil général de l'Essonne, responsables de CCAS, de mission locale, des transporteurs locaux et de la RATP, etc.). Cette enquête visait à appréhender de manière précise quels sont les comportements de mobilité de personnes engagées dans des parcours de réinsertion sociale et professionnelle. Cette enquête exploratoire a donné lieu à une note de recherche<sup>100</sup>.

#### *Le choix d'un dispositif informatique de gestion du transport à la demande*

Le deuxième axe de travail consiste dans le choix du type de dispositif mis en œuvre. D'emblée, un système de transport à la demande est retenu en référence au système « Allobus » desservant la plate-forme aéroportuaire de Roissy depuis les communes périphériques, système dont le principe est de confier à un logiciel informatique spécial la tâche d'optimiser les trajets de minibus en horaires et en tracés. La société TOD installée à Aix-en-Provence est contactée. Ses propositions sont retenues en novembre 2001 et

---

<sup>100</sup> Eric Le Breton, *La mobilité quotidienne dans la vie précaire*, Paris, Institut pour la ville en mouvement, mars 2002, 45 p.

l'implantation du système débute à travers la collaboration entre l'ingénieur conseil de TOD et une des personnels de L'Abeille affectée au transport à la demande pour les deux tiers de son temps de travail. Il s'agit de saisir et de coder un ensemble des données devant permettre au logiciel de disposer des lieux de prise et de dépose des salariés et de la configuration routière des lieux. Ce travail fastidieux, assumé pour partie par TOD, a nécessité 2 mois de travail à temps plein d'une personne de L'Abeille.

*La mobilisation de l'équipe et la réflexion sur une charte d'usage du transport à la demande*

Le troisième axe réside dans la mobilisation des personnels permanents de L'Abeille, dans leur implication dans le projet à la définition duquel ils étaient impliqués. Ces discussions ont abouti en octobre 2001 dans une « charte » d'usage du système de transport à la demande fondée autour des éléments suivants :

- les minibus desservent de porte à porte du domicile de l'intervenant au lieu de la mission ou de la formation
- le système fonctionne du début à la fin des périodes de travail des intervenants : l'intervenant qui commence sa journée à 6h00 doit trouver un minibus, de la même manière que celui qui finit sa journée à 23h00 ;
- le système dessert tous les lieux de travail et tous les lieux d'insertion : ANPE, ASSEDIC, mission locale, CAF, CCAS, mairies, etc.
- tout le périmètre d'action de L'Abeille est desservi (les 12 communes) y compris en heures de pointe ;
- les réservations peuvent s'effectuer soit en face à face au guichet d'une antenne de l'association, soit par le truchement d'un opérateur téléphonique, soit enfin par un système de boîte vocale automatique ne nécessitant pas la médiation d'un opérateur.
- Le service devait être gratuit pour les intervenants qui s'acquittent néanmoins d'un abonnement annuel de 1,5 Euros.
- La conduite des minibus est assurée par des personnes elles-mêmes en insertion ; ce choix permet à l'association de bénéficier des contrats aidés et de réduire les coûts de fonctionnement du service ; cela évite aussi à L'Abeille de se professionnaliser sur un secteur « transport » qui n'est pas le sien.
- Les minibus sont strictement réservés aux intervenants de L'Abeille, à l'exclusion de leurs conjoints, enfants, amis, etc. Une carte de membre nominative est attribuée à chaque nouvel adhérent.

A partir de ce moment, les supports de communication et d'information sur l'existence du système tant en direction des intervenants que des partenaires institutionnels (services sociaux....) étaient discutés ; la réalisation sera beaucoup plus tardive et elle n'est pas entièrement terminée.

### *L'inauguration*

La démarche de création du système de transport à la demande a pris fin lors de l'inauguration officielle du service, le 11 janvier 2002, dans les locaux de l'association L'Abeille à Yerres. Cet événement a réuni une centaine de personnes parmi lesquelles le vice-président du conseil général de l'Essonne, le député-maire de la circonscription, divers élus des communes où L'Abeille mène ses activités, un ensemble de responsables de services sociaux et l'équipe de l'IVM, ainsi que plusieurs journalistes de la télévision, de la radio et de la presse<sup>101</sup>.

Un film a été co-réalisé pour l'occasion par l'IVM et L'Abeille « Mobiles pour l'emploi ».

Au cours de cet événement, L'Abeille et les deux transporteurs locaux (la Strav et Garel & Navarre) ont signé une convention portant sur le garage et l'entretien des minibus de L'Abeille et la possibilité pour les conducteurs des minibus de L'Abeille de poursuivre leur carrière comme conducteurs au sein de l'une ou l'autre des entreprises.

### **3.3. La fréquentation après 9 mois de fonctionnement**

Inauguré en janvier, le système est en train de monter en puissance. De ce point de vue, cette évaluation intervient un peu tôt. La « publicité » en direction du public de L'Abeille et des partenaires de l'association reste à mettre en œuvre ; de nombreux ajustements et apprentissages sont encore à opérer ; la définition du service lui-même n'est pas achevée. De plus, l'activité des minibus est très fortement tributaire de l'activité de l'association qui est elle-même fonction du temps (s'il pleut, les commandes d'entretien de jardin sont reportées) et des vacances : quand les familles sont en vacances, il y a moins de commande de ménage.

Mais on peut toutefois tirer quelques enseignements des 9 premiers mois d'activité, en étant attentifs à quelques aspects quantitatifs mais surtout à des aspects qualitatifs visant à rendre compte de la dynamique de l'innovation.

---

<sup>101</sup> Voit le détail des retombées médiatiques dans la revue de presse de l'IVM.

**Tableau 39**  
**La fréquentation enregistrée par le logiciel**

	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Sept.	Oct.
<b>Nb d'utilisateurs</b>	27	31	31	34	34	36	17	19
<b>Nb de réservation</b>	*	259	368	413	277	335	126	97
<b>Nb de déplacements</b>	108	177	159	184	131	196	84	
<b>Nb de personnes transportées</b>	37	273	466	496	346	371	126	68
<b>Nouvelles adhésions</b>	*	5	2	4	7	7	3	3
<b>Nb de kilomètres parcourus</b>	*	1 012	724	1 081	658	979	412	300
<b>Nb de personnes par courses</b>	*	1,54	2,93	2,7	2,64	1,89	1,5	1,43
<b>Nb moyen de kilomètre par courses</b>	*	5,72	4,56	5,88	5,02	5,00	4,91	4,42

\* : données manquantes

On trouve dans ce tableau les caractéristiques de l'immense majorité des expériences actuelles de transport à la demande<sup>102</sup> : le système profite à quelques dizaines de personnes, les taux de remplissage des minibus sont assez proches de ceux d'une voiture ; rapportée à une semaine, l'activité enregistrée par le logiciel est modeste, et elle n'est pas (encore) à la hauteur des moyens disponibles, les deux minibus de 9 places, les trois chauffeurs, le logiciel de conception des trajets et les deux tiers temps d'un personnel affecté à la gestion du système.

*La fréquentation non enregistrée par le logiciel*

Les chiffres du tableau précédent doivent en fait être majorés de l'ordre de 20% à 30%, ce volant supplémentaire d'activité représentant les déplacements effectués par les minibus sans avoir fait l'objet d'une réservation et donc d'un enregistrement par le logiciel.

Aujourd'hui, une cinquantaine de personnes, et non pas une trentaine, ont intégré le transport à la demande dans leurs comportements de déplacement.

<sup>102</sup> Voir sur ce point Le Breton E., Ascher F. et al., *Le transport à la demande, un nouveau mode de gestion des mobilités urbaines*, Paris, rapport le Predit, juillet 2000.

Deux éléments éclairent cet écart entre l'activité enregistrée par le logiciel et l'activité réelle :

- les difficultés liées à la mise en œuvre du logiciel.
- la manière dont l'équipe de L'Abeille se sert concrètement des minibus.

*Les difficultés liées à la mise en œuvre du logiciel.*

Le logiciel est surdimensionné par rapport aux besoins actuels de l'association.

- Sa mise en œuvre est très consommatrice de temps salarié (deux tiers temps d'un personnel) ; le nombre de réservations par jour peut être traité sur une feuille Excel, voire au crayon – ce qui est effectivement le cas lorsque la gestionnaire en titre du système est absente ;
- toute l'activité décidée au dernier moment, dans la journée ne peut être traitée puisque les feuilles de route éditées par le logiciel sont tirées la veille au soir.
- Le système ne permet pas d'adapter les feuilles de route aux temps de travail des personnels qui tournent par demie-journée.
- En cas de besoin, la déssectorialisation des minibus (chaque minibus est affecté à une zone) n'est pas facile à mettre en œuvre
- Enfin sur des distances courtes, la connaissance empirique du territoire suffit à garantir des temps d'attente, des temps d'arrivée et des durées de trajet sans passer par le logiciel, qui peut être utile sur ce point lorsque le territoire parcouru est plus vaste. Lorsque la distance moyenne d'une course est de 5 km sur un réseau globalement fluide, le logiciel n'est d'aucune utilité.

Toutes ces difficultés ne sont pas inhérentes au logiciel lui-même mais à un volet d'activité trop faible.

Si l'on ajoute à ces éléments le coût des redevances, le coût de la formation du personnel et le coût du codage, le choix de cet équipement est intervenu trop rapidement – ce qui ne veut pas dire qu'il faille maintenant s'en défaire absolument ; le coût de lancement acquitté, l'association a peut-être, en fonction de ses projets, intérêt à conserver l'usage du logiciel.

*La manière dont l'équipe de L'Abeille se sert concrètement des minibus.*

L'écart entre la fréquentation du transport à la demande enregistrée et la fréquentation effective s'éclaire aussi par les modalités d'usage des minibus

Si les minibus sont pour l'essentiel affectés au transport à la demande (dans un schéma qui combine : la réservation par une personne, le traitement de cette réservation par le logiciel, l'édition d'une feuille de route et la course), les encadrants utilisent aussi les minibus comme de simples véhicules de l'association, par exemple pour amener des groupes de personnes en formation, ou passer des examens, ou en stage de découverte ou encore pour faire des allers-retours entre un chantier et la cantine. Dans ces cas, le territoire d'intervention est largement débordé : le minibus est allé à Paris, à Poissy, Vincennes, Versailles, Brie-Comte-Robert (77), etc. Les minibus permettent aussi aux encadrants eux-mêmes de passer d'une antenne de l'association à

l'autre ; ils servent, selon les besoins, à acheminer une personne vers un rendez-vous à l'ANPE ou chez le médecin ; ils servent encore, à l'occasion, à effectuer un déménagement d'urgence... Bien sûr, tous ces déplacements ne sont pas traités par le logiciel, et ils ne rentrent pas dans le cadre du système de transport à la demande tel qu'il a été conçu au lancement du projet. Les minibus servent pour partie dans le cadre du système de transport à la demande, mais aussi de manière très utile, en tant que simples véhicules d'association.

### **3.4. Eléments financiers**

- En reportant sur 12 mois les charges des 9 mois d'exploitation à ce jour du système, le budget est de 97 673 Euros au lieu des 86 890 Euros du prévisionnel, entraînant un déficit de 10 783 Euros
- Incertaine quant à l'avenir du système, l'association n'a pas amorti l'investissement informatique, qui est entièrement imputé à l'exercice 2002.
- L'exercice assume la charge des salaires des conducteurs, de l'ordre d'un tiers du budget, alors que les contrats aidés promis par la Direction du travail devait en dispenser l'association. Ces contrats ont été signés en septembre 2002 et, le cas échéant, allégeront le budget 2003.
- A noter aussi que tous les partenaires n'ont pas réalisé les subventions promises. Se sont dédis le conseil régional (pour 2 744,08 E) et l'ensemble des communes du territoire d'intervention de l'association (pour un total de 11 281,23 E.)

**Tableau 40 - Compte de résultats<sup>103</sup>**

Charges d'exploitation HT		Produits	
<b>Achat de marchandises</b>	<b>11 505 E</b>	<b>Abonnements</b>	<b>1 524 E</b>
• Informatique	9 085 E		
• Téléphone portable	609 E	<b>Subventions</b>	<b>28 966 E</b>
• Cartes grises et taxes	1 811 E	• Etat	22 868 E
		• Conseil général	6 098 E
<b>Société TOD</b>	<b>6 287 E</b>		
• Redevances	5 376 E	<b>Autofinancement</b>	<b>4 726 E</b>
• Formation	911 E		
		<b>Transfert de charges d'exploitation (RMI, etc.)</b>	<b>41 841 E</b>
<b>Inauguration</b>	<b>2 945 E</b>		
<b>Exploitation des véhicules</b>	<b>3 544 E</b>		
• Carburant	2 865 E		
• Entretien véhicules	679 E		
<b>Divers (publicité, repas et vidéo)</b>	<b>7 571 E</b>		
<b>SOUS-TOTAL</b>	<b>31 852 E</b>		
<b>Frais de personnels (cc)</b>	<b>41 403 E</b>		
• Encadrement*	19 418 E		
• Conducteurs	21 985 E		
<b>TOTAL</b>	<b>73 255 E</b>	<b>TOTAL</b>	<b>77 058 E</b>

\*Valorisation du temps passé ; ce budget ne valorise pas le temps consacré au projet de transport à la demande par les membres de l'IVM, temps que nous évaluons à 20 jours de travail.

### 3.4. Le service mis en oeuvre

<sup>103</sup> Attention : le compte de résultats 2002 est calculé sur 9 mois, du 1<sup>er</sup> janvier au 30 septembre 2002.

Quelles sont les caractéristiques du service accessible aujourd'hui ?

- Le système fonctionne essentiellement aux « heures bureau » des jours de semaine.
- La prise et la dépose des intervenants se font en des lieux particuliers qui évitent aux minibus des détours trop nombreux ; dans tous les cas, la desserte ne se fait pas de domicile à domicile ; c'était du reste une demande de certains intervenants eux-mêmes, qui ne voulaient pas que leurs voisins connaissent, grâce aux minibus, leurs activités ou leur participation à L'Abeille.
- Les réservations se font par téléphone et en face à face ; les boîtes vocales ont été mises en œuvre (notamment tous les segments vocaux ont été enregistrés) mais ce média est inutilisé ; téléphone et face à face semblent plus adaptés au public de L'Abeille (même si une partie des personnes seraient parfaitement capable d'effectuer seules les réservations), et surtout les réservations constituent des moments de discussion et d'échanges d'informations diverses.
- Comme on l'a dit, les minibus fonctionnent pour partie sur réservation, pour partie sur commande directe des animateurs de l'association.
- Quelques cartes d'adhérents au système ont été distribués au début, puis la pratique a été abandonnée.
- Le fonctionnement des minibus se révèle satisfaisant : les personnes et les minibus sont les uns et les autres aux lieux dits et aux heures fixés ; les rendez-vous manqués sont rares ; les relations à bord sont conviviales ; les conducteurs vivent leur travail d'une façon positive et gratifiante ;
- La circulation des minibus, clairement désignés par leurs logos, sur le territoire, et notamment dans les cités où l'association a l'essentiel de son public, s'effectue sans encombre ni jets de pierres – contrairement aux transports publics – ce que craignaient pourtant les animateurs de L'Abeille.
- L'activité des minibus est liée à 80% aux missions des intervenants et à 20% à l'ensemble des autres motifs de formation et de démarches diverses (ANPE, visites médicales, missions locales)

### **3.5. L'impact du service sur les activités de l'association**

L'évaluation de l'impact de l'aide à la mobilité sur les démarches d'insertion individuelles ne pourra éventuellement être conduite que plus tard, nécessitant une enquête spécifique. Dans l'état actuel des choses, on ne peut produire qu'une évaluation assez globale mais qui est en tout point positive.

L'impact du service de transport à la demande est très net sur les missions confiées à l'association. Concrètement, un plus grand nombre de clients voient leurs demandes satisfaites, les intervenants peuvent bénéficier de plus de missions de travail, et le chiffre d'affaire global de l'association est plus important. Le volume d'activité supplémentaire est de l'ordre de 10% ; le prévisionnel d'heures travaillées sur l'année est atteint en 9 mois.



Plusieurs facteurs conjugués éclairent ce fait.

- Certains clients habitant des secteurs non desservis ou mal desservis par les transports collectifs sont aujourd'hui traités de la même manière que ceux de secteurs plus accessibles.
- La longueur et la complexité d'un trajet ne découragent plus les intervenants, et le « retour » n'est plus dissuasif. En effet, l'aller au domicile d'un client peut ne pas poser de problème ; mais le retour, fatigué par quelques heures de travail, décourage suffisamment pour qu'on s'abstienne de prendre la mission.
- A partir du moment où les minibus réduisent les fatigues et les stress, la qualité du travail et des relations entre les intervenants et les clients s'améliorent. De ce fait, les clients ont tendance à rallonger les durées de missions : on passe de l'entretien de la moitié du jardin au jardin tout entier ; de la tapisserie dans une seule chambre à deux ou trois chambres.
- Dès lors que la distance n'est plus gênante, il est plus facile de mettre en rapport la mission confiée par un client avec le « bon » intervenant.
- Des intervenants qui refusaient les missions jugées trop lointaines les acceptent désormais. L'existence des minibus est un argument qui permet de négocier avec les intervenants un engagement plus fort dans certaines démarches, qui étaient auparavant négligées au motif de l'enclavement.
- De manière plus générale, les minibus sont un outil précieux pour les travailleurs sociaux de L'Abeille dans le cadre des parcours d'insertion : les démarches qui étaient avant laissées à l'initiative des intervenants et qui nécessitaient parfois plusieurs semaines ou mois, sont aujourd'hui résolues en deux heures : on diagnostique le problème à résoudre, on prend le rendez-vous et la personne y va... Cette simplicité plus grande des démarches contribue à raccourcir les délais de traitement d'un dossier et renforce l'efficacité du fonctionnement des équipes d'encadrants. Les minibus participent donc de l'amélioration de l'encadrement des personnes et de l'amélioration de l'accompagnement social individualisé.

### **3.6. Eléments d'évaluation de la dynamique du projet**

#### *Le conseil d'administration*

Les administrateurs ne se sont pas passionnés pour la question de la mobilité au cours des 3 ans de maturation du projet. Ils étaient surtout inquiets d'éventuelles embauches, suivies d'éventuelles licenciements. C'est avec l'inauguration qu'ils ont découvert « l'ampleur » du travail, en même temps qu'ils découvraient le dynamisme de leur association. Cet événement a incité les administrateurs à engager une logique de projet, désignant l'un d'entre eux pour suivre chaque nouvelle idée de L'Abeille. Mais passé l'enthousiasme de la découverte, l'implication des administrateurs est redevenue plus routinière.

#### *L'équipe*

On peut mentionner trois éléments principaux quant à la mobilisation de l'équipe permanente de L'Abeille.

Le projet a été porté, du début jusqu'à aujourd'hui par le directeur de L'Abeille, interlocuteur immédiat des membres de l'IVM. Les avantages sont facilement imaginables : rapidité de la prise de décision, excellente connaissance de l'association et de son contexte, interface immédiate avec le conseil d'administration et l'ensemble des partenaires. Au titre des éléments positifs, évoquons l'immanquable surcharge de travail, qui éclaire notamment la campagne de communication tardive.

Le deuxième élément appréciable réside dans le choix immédiat d'affecter un personnel à la mise en œuvre du transport à la demande - aujourd'hui pour les deux tiers de son temps, mais à temps plein au cours des mois. Cette personne s'est en fait focalisée sur l'aspect informatique du logiciel, puis a pris en charge la gestion des réservations.

La mobilisation de ces deux personnes sur le projet témoignait de la volonté de L'Abeille d'aboutir et a effectivement contribué à la rapide mise en place du système ; rappelons qu'entre la saisie du projet par l'IVM et l'inauguration de janvier 2002 ne se sont écoulés que 5 mois. Toutefois cette mobilisation a un coût de près de 20 000 Euros.

Enfin, la constitution informelle d'une équipe de projet (le directeur de L'Abeille et la personne affectée au système) a permis de mener le projet sans bouleverser le restant de l'équipe qui a pu se consacrer à ses tâches usuelles. Des rencontres individuelles et quelques discussions collectives ont toutefois permis d'impliquer l'ensemble de l'équipe dans un projet partagé.

#### *Les partenaires de l'association*

L'association a noué un partenariat très utile avec les deux transporteurs privés desservant le territoire. La démarche a été effectuée dès les premières vellétés de développer un transport à la demande, pour tester la réaction des deux opérateurs, qui ont non seulement manifesté un intérêt de principe pour l'idée mais qui ont spontanément proposé une aide aujourd'hui effective sur les points suivants :

- Evaluation professionnelle des conducteurs des minibus et examen « préférentiel » de leurs candidatures en fin de contrat aidé
- Garage gratuit des minibus
- Carburant payé 20% moins cher que le prix public
- Entretien des minibus

Le projet n'a pas fondamentalement modifié la nature des relations de L'Abeille avec l'ensemble de ses autres partenaires institutionnels. Les

partenaires qui ont contribué au financement du projet se l'approprient largement (notamment le conseil général de l'Essonne) et valorisent leur participation à une opération originale. « En échange », L'Abeille bénéficie d'une écoute attentive et le cas échéant profite de reliquats budgétaires.

## Conclusion

Les structures d'insertion sont engagées dans l'aide à la mobilité depuis le milieu des années 1990. On peut conjecturer que vont s'accroître les difficultés auxquelles les projets examinés tentent d'apporter une réponse. La dynamique de double fragmentation des territoires et du travail n'est certainement pas achevée. Les délocalisations, les implantations multisites et les « bureaux nomades », les emplois « atypiques » et l'émiettement du travail rendent difficile et aléatoire le choix du lieu de résidence en fonction du lieu de travail. L'accès et l'usage de la voiture sont de plus en plus indispensables et simultanément plus sévèrement contrôlés : exigences plus grandes à l'attribution du permis de conduire qui devient plus coûteux, disparition du permis « à vie »<sup>104</sup>, normes plus restrictives de qualité et de sécurité imposées aux voitures. Le transport collectif se « technicise » : automates nombreux, abstraction croissante de l'information, complexité de réseaux toujours plus denses. La mobilité devient indispensable et excluante, discriminant dès lors les groupes sociaux, entre ceux qui, maîtrisant les outils et les compétences de la mobilité, maîtrisent la « société archipel », et ceux qui n'ont de rien et ne pratiquent de l'archipel qu'une île close sur elle-même.

Nous avons exploré cette situation à travers la population des salariés de l'insertion par l'activité économique. En 2001, l'ensemble des associations intermédiaires, des entreprises d'insertion et des entreprises de travail temporaire d'insertion confondues accueillait au niveau national à peu près 250 000 personnes<sup>105</sup>, c'est-à-dire la population d'une agglomération moyenne répartie sur tout le territoire ; c'est peu. Il est probable cependant que les empêchements de mobilité que nous avons évoqués ne leur sont pas réservés. Combien d'individus et de ménages vivant grâce aux dispositifs de l'assistance sociale, combien de travailleurs pauvres connaissent de semblables assignations à des territoires dont ils ne peuvent s'affranchir qu'à grand peine ?

Si les innovations aujourd'hui mises en œuvre par les travailleurs sociaux de l'insertion par l'économique sont « discrètes » tant sur le plan des effectifs de bénéficiaires concernés que sur celui de la visibilité institutionnelle des

---

<sup>104</sup> A travers le système des retraits de points et bientôt peut-être la nécessité pour certaines catégories de conducteurs (personnes âgées ou atteintes de certaines maladies) de subir des visites médicales pour que soit prorogé la validité du permis.

<sup>105</sup> Ce chiffre est celui du nombre de salariés mis à disposition de clients au cours de l'année 2001. Sachant que ces mises à disposition sont ponctuelles et de courtes durées, elles représentent approximativement 30 000 emplois à temps plein (en 2001). Cf. Roza Célis, « L'insertion par l'activité économique dans le secteur marchand en 2001 », *Premières informations et premières synthèses*, Dares, décembre 2002, n° 52.1.

initiatives, elles permettent de formuler deux séries de remarques à propos d'enjeux qui les dépassent largement.

*Adapter le cadre institutionnel aux nouveaux enjeux de mobilité*

Elles invitent tout d'abord à mener une réflexion sur l'identité des opérateurs qui vont gérer, dans les années et les décennies prochaines, les transformations de la mobilité quotidienne. Quels sont éléments du contexte organisationnel où s'effectuent les innovations qui nous intéressent ici ? Plusieurs dimensions sont à prendre en compte. D'une part, la mobilisation interne aux structures d'insertion est malaisée. Les travailleurs sociaux et les membres des conseils d'administration ne sont pas des professionnels de la mobilité et, concentrés sur leurs missions de base, n'ont pas le temps de le devenir. Or la gestion ne serait-ce que d'un parc de 30 vélos et mobylettes suppose du temps et un savoir-faire minimal. Par ailleurs, les partenariats extérieurs engagés par les structures d'insertion sont fragmentés et fragiles. Les partenaires les plus cités sont les mairies, les conseils généraux et des établissements publics intercommunaux. En seconde position, apparaissent les Commissions locales d'insertion (CLI) et les Plans locaux d'insertion par l'économie (PLIE). En troisième position et de manière anecdotique, sont évoqués les opérateurs de l'emploi : Directions départementales du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle (DDTEFP), ANPE, Permanences d'accueil, d'information et d'orientation (PAIO) et missions locales. Enfin, d'autres opérateurs sont évoqués de manière beaucoup plus ponctuelle : l'équipe de pilotage d'un Grand projet de ville, une DDASS, une radio-locale, PSA Peugeot-Citroën, une fondation privée, Emmaüs et quelques autres. Ces partenariats sont longs à mettre en place comme souvent lorsque le problème traité est nouveau, et ils sont généralement liés à l'implication moins d'une institution que d'une personne sensibilisée à la question traitée. Le départ de cette dernière (non réélue, mutée, etc.) minore le soutien, patiemment gagné, de l'institution. Le portage politique (et donc économique) des systèmes d'aide à la mobilité est de fait souvent limité à quelques alliances révocables. La troisième dimension du contexte d'innovation n'aura pas échappé au lecteur : la liste des partenaires putatifs des structures d'insertion ne compte pas de transporteurs, entreprises locales ou groupes du génie urbain. Focalisés sur la gestion des grands flux urbains, notamment à travers les projets de métros et tramways dans lesquels bon nombre d'agglomérations s'engagent, les professionnels de la mobilité ne sont guère parties-prenantes ni initiateurs des réflexions et des innovations relatives aux petits segments de marchés. Si l'on ajoute à tout cela l'inexistence d'aides financières spécifiques et le flou du cadre juridique, force est de constater que les innovations surviennent dans des systèmes d'action dont les contraintes peuvent décourager certaines initiatives, en ralentir d'autres, en fragiliser beaucoup et en « abattre » quelques unes. Faire évoluer ce système constitue un enjeu important. Sur les plans juridiques, économiques et institutionnels, il serait judicieux d'organiser clairement le positionnement d'un tiers secteur très divers (instances du travail social, associations et coopératives de covoiturage, de voitures partagées, etc.) en cours d'émergence autour de l'adaptation des solutions de mobilités à des publics spécifiques, qu'il s'agisse

des populations en situation précaires qui nous occupe ici, mais aussi des étudiants, des personnes âgées, des enfants et adolescents et d'une bonne partie de la population active qui ne peut guère aujourd'hui compter que sur la voiture.

#### *Du droit au transport au droit à la mobilité*

La seconde perspective ouverte invite à transformer le référentiel du droit au transport en droit à la mobilité.

Le droit au transport s'est majoritairement traduit par des politiques d'équipement, fondées sur un modèle égalitariste. A travers le développement des réseaux routiers et ferrés, les planificateurs poursuivent un objectif d'homogénéisation des territoires sur la base de l'idée selon laquelle les citoyens sont égaux et équivalents. La densification du maillage des territoires est sans doute, dans le principe, un objectif valable<sup>106</sup>. Pour ce qui concerne les populations les plus modestes du milieu rural, c'est une impérieuse nécessité. Toutefois, les difficultés de mobilité que connaissent les personnes en insertion confirment une réalité déjà connue selon laquelle les infrastructures de déplacements qui relient les territoires entre eux produisent en même temps des coupures, des frontières et des enclaves, tels ces quartiers vivant à l'ombre d'autoroutes et de lignes de train que les habitants n'utilisent jamais. De plus, le projet des pouvoirs publics d'offrir à des citoyens l'égalité d'accès aux équipements amène à négliger les différenciations sociales d'usage de ces équipements. Le cas des salariés en insertion par l'économie résidant dans les centre-villes est éclairant de la tension d'une grande proximité physique à l'offre de mobilité et d'une grande distance sociale aux réseaux et à leurs normes implicites. Si les équipements de transport sont des liens pour certaines catégories sociales, ils sont des repoussoirs pour d'autres groupes sociaux.

Parallèlement à la question des équipements, les difficultés des salariés en insertion et les innovations des structures d'accueil montrent bien que le droit à la mobilité ne se réduit pas au droit au transport. Pour les populations les plus désqualifiées, il faut raisonner le problème de manière beaucoup plus large en terme de socialisation ou de « resocialisation » à l'espace, d'appropriation des territoires de vie quotidienne. L'utilisation des outils de mobilité (notamment voiture et transport collectif) n'est pas la première étape du droit à la mobilité mais son aboutissement. En effet, pour les exclus, l'accès à la voiture ou aux transports collectifs suppose des démarches préalables d'accompagnement, de formation et d'apprentissages. Services de proximité, services de porte à porte, apprentissage de la mobilité, le droit à la mobilité ouvre un vaste chantier aux autorités organisatrices de « transport ». Ces dernières, tout en poursuivant les

---

<sup>106</sup> Même si cette densification des réseaux semble donner lieu à des effets contreproductifs de plus en plus marqués. Jean Varlet et Benjamin Steck montrent que les embouteillages réguliers, longs parfois de plusieurs heures et généralisés à l'ensemble des points d'entrée dans les agglomérations font des périphériques, voies rapides et autres pénétrantes, non plus les outils de gestion des flux, mais de véritables « enceintes » isolant les cœurs d'agglomération de leurs territoires. A partir d'un certain seuil, le flux isole plutôt qu'il ne dessert. Jean Varlet et Benjamin Steck, *L'enclavement fonctionnel urbain*, Ministère de l'Équipement, PUCA, recherche en cours, 2003.

politiques d'équipement des agglomérations, en développant les services en milieu rural, pourraient élargir, diversifier la palette de leurs interventions et s'engager dans le financement de formations d'apprentissage à la mobilité, la mise en œuvre systématique de transports à la demande ou encore le développement de parcs de vélos et de mobylettes.

## Annexe méthodologique

Nos analyses s'appuient sur quatre démarches complémentaires.

### 1. Une enquête par entretiens auprès des salarié(e)s en insertion par l'économique

La première démarche a consisté dans une campagne d'entretiens auprès de 35 salarié(e)s de l'association intermédiaire Abeilles Aide et Entraide implantée en grande banlieue parisienne, à quoi il faut ajouter des entretiens avec les partenaires de l'association (responsables et personnels des CCAS, mission locale, ANPE et services des collectivités locales impliquées dans la politique de la Ville, etc.) et des discussions formelles et informelles avec l'équipe des travailleurs sociaux de la structure. Cette démarche s'est déroulée entre les mois de novembre 2001 et juillet 2002.

### 2. Une enquête « nationale » par questionnaires auprès des salarié(e)s en insertion par l'économique

Nous avons par ailleurs conduit, avec l'appui de Christian Harzo et de son équipe de l'Observatoire social de Lyon, une enquête par questionnaire administré en face à face auprès de 263 salarié(e)s en insertion par l'activité économique. L'enquête s'est déroulée au cours des mois de mai et juin, septembre et octobre 2002. Les formulaires comptaient une centaine de questions dont certaines, « ouvertes », ont été traitées sous forme de *verbatim*. L'enquête a été menée au sein de 17 structures d'insertion par l'activité économique implantées en Ile de France et en Rhône-Alpes.

*Répartition des personnes enquêtées selon leur résidence en centre ou périphérie*

	Poids total dans l'échantillon	Proportion des personnes habitant dans	
		le centre de l'agglomération	dans les périphéries de l'agglomération
<i>Agglomération parisienne</i>	51%	25%	75%
<i>Agglomération lyonnaise</i>	28%	80%	20%
<i>Autres agglomérations (Avignon, Valence et Saint-Etienne)</i>	21%	50%	50%
<i>Total</i>	100%	46%	54%

Notre échantillon est partagé à parité entre hommes et femmes (50%/50%) ; les femmes sont légèrement sous-représentées dans notre population par rapport à la population totale des salariées en insertion par l'économique (52,6% en 2000 sont des femmes)

*Répartition par catégories d'âge des personnes enquêtées*

	<i>Notre échantillon</i>	<i>Ensemble national des salariés des SLAE</i>
<i>26 ans/</i>	27%	27,1
<i>[26-49]</i>	63	63,1
<i>]50 ans</i>	10	9,8

*Répartition par catégories d'âges et de sexe des personnes enquêtées*

	<i>Femmes</i>	<i>Hommes</i>
<i>26 ans/</i>	21%	32
<i>[26-49]</i>	69,5	57
<i>]50 ans</i>	9,5	11

**3. Une enquête auprès des structures d'insertion par l'activité économique sur leurs innovations en matière d'aide à la mobilité**

Nous avons conduit une enquête, en juin et en septembre 2002, auprès de structures d'insertion par l'activité économique adhérentes à la fédération nationale des Comités et organismes d'aide aux chômeurs par l'emploi (Coorace) et à la Fédération nationale des associations d'accueil et de réinsertion sociale (Fnars) de l'Île-de-France. Le support de l'enquête consistait dans un questionnaire, adressé aux responsables des structures, d'une trentaine de questions ouvertes et fermées.

Nous avons sollicité 305 structures (sur un total de 2 128 en activité en 2001 à l'échelle nationale) et finalement exploité 120 questionnaires. De très nombreux questionnaires nous ont été retournés complétés de manière précise et détaillé. Souvent, des bilans d'activités, des plaquettes et des notes de présentation ou de bilan d'expériences accompagnaient le document.

Nous avons, à partir des informations exposées dans les questionnaires, réalisé des entretiens téléphoniques ou *de visu* avec une vingtaine de responsables de structures impliquées dans des démarches particulièrement intéressantes.

En exploitant les données de la Dares (non publiées), la répartition géographique des structures d'insertion par l'activité économique (associations intermédiaires, entreprises de travail temporaires d'insertion et entreprises d'insertion confondues) est la suivante (en retenant l'indicateur du nombre de salariés actifs en fin de mois) :



*La répartition par région des 2 128 structures d'insertion par l'activité économique en 2001  
Total de 100%*

<b>Région</b>	<b>Pourcentage</b>	<b>Région</b>	<b>Pourcentage</b>
Rhône-Alpes	13,1%	Midi-Pyrénées	3,7%
Ile de France	10,5%	Bourgogne	3,6%
Nord Pas de Calais	8,1%	Haute Normandie	3,3%
Provence-Alpes Côte d'azur	6,3%	Poitou	3,3%
Pays de la Loire	6,0%	Franche-Comté	3,1%
Languedoc- Roussillon	5,7%	Picardie	3,0%
Alsace	5,4%	Basse Normandie	2,2%
Aquitaine	4,7%	Champagne- Ardennes	1,9%
Lorraine	4,4%	Auvergne	1,8%
Centre	4,2%	Limousin	1,1%
Bretagne	3,8%	Corse	0,7%

*Répartition par région des 120 structures enquêtées*

Ile de France	20%
Midi-Pyrénées	15,5%
Rhône-Alpes	16,3%
Nord-Pas de Calais	12,7%
Bretagne	12,7%
Pays de la Loire	22,7%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Quelques éléments de caractérisation des structures enquêtées :

- 16,3% des structures enquêtées accueillent au moins 70% d'hommes et moins de 30% de femmes
- 45,3% des structures ont un public partagé
- 38,4% des structures accueillent au moins 70% de femmes – surtout parmi les structures de milieu rural et des petites agglomérations.
  
- 90% des structures accueillent de 5 à 30% de Rmistes
- 8 d'entre elles de 30 à 60%
- 2% d'entre elles, plus de 60%

Les tailles des structures enquêtées sont très diverses et notre échantillon se présente comme une « mosaïque »

*La répartition des 120 structures selon le nombre de personnes accueillies*

Structure implantée dans :	Nombre de personnes accueillies dans la structure :			
	49]	[50 à 99]	[100 à 149]	[150
une commune-centre de grande agglomération	5%	4%	3%	6%
la périphérie de grande agglomération	7%	6%	4%	7%
une petite agglomération et le milieu rural	14%	14%	13%	17%
Total	26%	24%	20%	30%

#### **4. La participation au lancement d'un transport à la demande accessible aux salariés d'une structure d'insertion par l'activité économique**

Nous avons contribué (entre octobre 2001 et octobre 2002) à la conception et au lancement d'un système d'aide à la mobilité mis en œuvre dans le cadre d'un partenariat entre l'association intermédiaire Abeilles Aide et Entraide et l'Institut pour la ville en mouvement. Cette expérience « grandeur nature » a fourni l'occasion d'observations approfondies.