

**Précaires mais mobiles.**  
**Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles**  
**et nouveaux services de mobilité.**

*Thèse de doctorat en sociologie, spécialité transports, de l'école nationale des ponts et chaussées, sous la direction de Francis Godard et Marie-Hélène Massot, soutenue le 03 juillet 2007, mention très honorable avec félicitations du jury à l'unanimité. URL : <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00167732/>*

### **Problématique**

Loin des figures du pauvre immobile ou de l'ouvrier au long trajet routinier, certains travailleurs précaires comme les intérimaires de la restauration démontrent une grande maîtrise de la mobilité urbaine. La possession de l'automobile ne suffit pas à expliquer pourquoi ceux-ci sont plus mobiles que d'autres tout aussi précaires. En effet, il faut **dépasser la question des moyens de transports**, interroger les modes de raisonnement individuels et s'intéresser à d'autres ressources comme le logement.

### **Les pauvres seraient immobiles**

Les populations les plus pauvres sont souvent **enfermées** dans un territoire restreint. Le déplacement coûte cher, exige de nombreuses compétences, est éprouvant psychologiquement. Les plus pauvres éviteront donc de se déplacer surtout lorsque le quartier fournit l'essentiel à la survie quotidienne. Cette relative immobilité est désignée comme une **cause majeure de leur mauvaise insertion** sur le marché du travail et dans la société.

Les pouvoirs publics et les chercheurs se focalisent alors sur les moyens de transport, éventuellement en prenant en compte la dimension cognitive de leur usage. Ils recommandent par exemple que les plus pauvres aient une voiture et le permis de conduire, ou bien une ligne de tramway dans leur quartier. Certaines études américaines mettent effectivement en avant le rôle majeur de l'accès à l'automobile pour permettre le retour à l'emploi. C'est d'autant plus important en dehors des agglomérations bien desservies par les transports publics. Mais **avoir une automobile ne suffit pas**, pas plus que la ligne de tram.

### **Pourtant, certains précaires sont très mobiles**

Pour comprendre cela, nous avons recherché une catégorie paradoxale de pauvres : les travailleurs précaires mais mobiles, et même flexibles dans leur mobilité quotidienne. Nous avons rencontré et longuement interrogé une trentaine d'entre eux, essentiellement **intérimaires dans la restauration collective en grande banlieue parisienne**. Chaque jour, ils sont envoyés pour quelques heures faire la « plongée » dans différentes cantines collectives qui peuvent se trouver d'un bout à l'autre de la région parisienne. Pourtant, ils ne disposent pas des moyens des cadres hyper-mobiles, des consultants cosmopolites et suréquipés, des navetteurs à l'échelle de la planète. Plusieurs n'ont même pas un accès occasionnel à l'automobile. Enfin, certains parlent et lisent mal le français, sachant qu'ils sont en grande majorité immigrés.

Ces personnes précaires parviennent à être très mobiles vers l'emploi flexible. Leur existence démontre que l'on peut être mobile et rester précaire, et surtout que **l'on peut être précaire, avec peu de moyens de déplacement, et pourtant réussir à être mobile**. Ce paradoxe révèle qu'il existe d'autres facteurs importants pour la mobilité que les moyens de déplacement. Ce qui remet en cause le regard exclusivement sectoriel usuellement porté sur la mobilité urbaine.

Par ailleurs, s'intéresser à la mobilité quotidienne des travailleurs précaires apparaît d'autant plus pertinent à mesure que se développe la précarité des contrats de travail et que s'étalent les lieux d'emploi et de résidence, au premier chef pour les catégories les plus modestes. Enfin, l'augmentation chronique des coûts de l'énergie et la restriction à visée écologiste des déplacements risque de frapper le plus durement les plus précaires et les

plus mobiles. Cette **catégorie symptomatique de l'évolution de nos sociétés urbaines** mérite donc toute notre attention.

## **Principaux résultats**

L'étude des précaires flexibles a permis d'identifier les ressorts cachés de leur mobilité paradoxale, par une typologie des logiques d'action et par un recensement des ressources mobilisées.

### **Les plus mobiles ont des logiques d'action spécifiques**

Nous avons d'abord caractérisé les logiques sous-jacentes aux choix de mobilité en prenant en compte une **grille d'analyse originale** composée de trois échelles de temps : le but immédiat d'un geste ; la tactique quotidienne d'organisation des activités et des déplacements ; la stratégie d'accessibilité qui vise un projet de vie.

Un premier résultat est que c'est **le niveau de mobilité qui différencie le plus** les travailleurs précaires, et non pas leur degré de précarité qui n'est qu'un facteur secondaire. La comparaison de la rationalité des plus mobiles à celle des moins mobiles est alors riche d'enseignements. Nous en détaillons trois.

Premièrement, les plus mobiles utilisent des **outils nomades** comme les plans ou les guides routiers, alors que les moins mobiles se contentent de repères dans leur environnement, voire de l'aide des passants et de leurs employeurs par téléphone portable interposé.

L'utilisation des outils nomades qui facilitent la mobilité flexible ne dépend pas des moyens disponibles mais plutôt d'une **posture globale de recherche de la flexibilité**.

Deuxièmement, la disposition d'une automobile caractérise les moins précaires d'entre eux et rend plus aisée leur mobilité toujours éprouvante, mais elle n'est pas pour autant associée aux travailleurs les plus mobiles. Les travailleurs peu mobiles qui ont une voiture pourront ainsi refuser des missions qui les font sortir de leur territoire habituel de la même façon que les travailleurs aussi peu mobiles qui ont un abonnement de transports publics refuseront de sortir leur zone tarifaire. Par contre, les plus mobiles se distinguent par un **recours combiné à la voiture et aux transports en commun** dans leur diversité tarifaire, alors que les moins mobiles n'utilisent qu'un seul mode.

Pour les moins mobiles, l'automobile garantit donc une liberté stratégique de déplacement en définissant un territoire de mobilité quasi-gratuite, comme le fait un abonnement de transports en commun. Au contraire, pour les plus mobiles, elle permet une **liberté tactique de déplacement** où la modalité de chaque trajet est évaluée, comme avec des tickets de transport.

Troisièmement, les stratégies d'accessibilité des plus mobiles sont orientées **vers la réalisation prioritaire des projets professionnels**, tandis que celles des moins mobiles visent les projets résidentiels et familiaux. En effet, les travailleurs moins mobiles ont bien des projets professionnels mais ils n'engagent aucune stratégie pour les concrétiser.

Dans ce cadre, l'accession à l'automobile a le même statut que les projets professionnels. La grande majorité des personnes rencontrées ont manifesté leur désir ou leur joie de l'automobile. Mais parmi celles qui n'ont pas encore de voiture, seules les plus mobiles mettent en œuvre de **véritables stratégies d'automobilité** pour obtenir le permis de conduire ou une voiture.

### **Le logement est la ressource déterminante pour l'émancipation et la flexibilité**

Le deuxième résultat surprenant est la nature des ressources qui différencient les travailleurs précaires les plus mobiles des moins mobiles. Il ne s'agit pas des moyens de transport, comme la disposition d'une voiture ou la proximité d'une gare. Il ne s'agit pas non plus des compétences de mobilité. Il s'agit de deux ressources qui se situent en dehors de la sphère du transport : les valeurs et le logement.

D'une part, les très mobiles valorisent **l'émancipation** professionnelle, familiale, géographique. Au contraire, les peu mobiles valorisent l'attachement au territoire, à la famille, à l'employeur et aux valeurs de l'employeur.

D'autre part, le logement des très mobiles est un **lieu autonome et décent**, un lieu à soi, comme peuvent l'être une maison, un appartement loué, une colocation amicale voire familiale. Il est manifestement une **ressource nécessaire pour s'engager dans des stratégies**. Par contre, le logement des peu mobiles n'est pas autonome (c'est le cas de la maison parentale ou du logement temporaire chez un ami), ou bien il n'est pas décent, simplement parce qu'il est exigü et insalubre. Les personnes qui y vivent ont alors pour unique stratégie la recherche d'un logement vraiment à elles. Elles ne peuvent investir leur logement pour réaliser d'autres projets.

Le logement apparaît finalement comme le principal levier opérationnel pour permettre aux travailleurs précaires de construire des projets d'émancipation. Un de ces projets est l'accession à un métier, qui passe si besoin par une flexibilité des emplois et des déplacements. Celle-ci suscite alors le recours aux outils nomades et à la combinaison des modes de transport, voiture personnelle et transports publics.

Un autre de ces projets d'émancipation est l'accès à l'automobile, que peut donc favoriser un logement autonome et décent. Que ce soit dans le domaine du métier, de l'automobile ou de la mobilité quotidienne, l'effet potentiel d'une politique favorisant le logement autonome et décent questionne les politiques sectorielles, et en particulier celle du transport, qui doivent prendre en compte non seulement ce qu'elles apportent et facilitent, mais aussi ce qu'elles ne peuvent atteindre.