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

Yves Jouffe

▶ **To cite this version:**

Yves Jouffe. Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité. Sociologie. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2007. Français. NNT : . tel-00167732v2

HAL Id: tel-00167732

https://pastel.hal.science/tel-00167732v2

Submitted on 29 Aug 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

École Nationale des Ponts et Chaussées

THÈSE

présentée par

Yves Jouffe

pour obtenir le grade de
Docteur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées

Discipline : *Sociologie*
Spécialité : *Transports*

École doctorale : *Ville et Environnement*

Précaires mais mobiles

Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité

Sous la direction de Francis Godard et de Marie-Hélène Massot

Soutenue publiquement le 3 juillet 2007
devant le jury composé de :

M. Paul Bouffartigue	Directeur de recherche au CNRS, *président du jury*
M. Gabriel Dupuy	Professeur à l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, *rapporteur*
Mme Annick Germain	Professeur chercheur à l'INRS, Montréal, *rapporteur*
M. Francis Godard	Professeur à l'Université de Marne-la-Vallée, *directeur de thèse*
Mme Marie-Hélène Massot	Directrice de recherche à l'INRETS, *co-directrice de thèse*

Thèse préparée au sein du
Laboratoire Ville Mobilité Transports
(LVMT, UMR 9403, ENPC, INRETS, UMLV)

> Quand on cherche des signes, on en trouve toujours, tel est mon sentiment, et je tiens à le consigner une fois de plus ici avec mon encre, pour le cas où, dans le tourbillon de folie qui s'empare du monde, je finirais un jour par l'oublier. Signes manifestes, signes éloquents, signes troublants, tout ce que l'on cherche à démontrer finit par se vérifier, et on trouverait tout autant si l'on cherchait à démontrer le contraire.

Amin Maalouf : *Le Périple de Baldassare*, Editions Grasset et Fasquelle, Paris, 2000, pages 22–23.

Remerciements

Que nos directeurs soient loués à la mesure de leur éminente participation à ce long effort intellectuel et rhétorique.

Que les femmes et les hommes, nobles et simples, qui nous ont confié des morceaux précieux de leur secrète vie quotidienne ou rêvée puissent trouver la récompense que nous n'avons pas su leur offrir pour leur contribution fondamentale à cette naïve entreprise de justice sociale qui n'aura permis que la contrefaçon odieusement intéressée de leurs paroles et la consolidation du capital et de la position approximativement dominante de leur interlocuteur, piteux tartuffe.

Que les compréhensives incarnations des puissances institutionnelles voient dans leur énumération une symbolique contrepartie au substrat matériel et au lieu « propre » qu'elles garantirent à cette quête de savoir : bravo à l'ENPC, à l'INRETS, au Lab'Ho d'Adecco, au LVMT.

Que les maîtresses et maîtres des clés qui ont patiemment arbitré en notre faveur dans leurs agendas hypermodernes pour entrebâiller les huis si clos réussissent à prélever, dans la logorrhée qui suit, une parcelle de connaissance utilitaire, ou à défaut quelque agrément.

Que les petites mains ouvrières et anonymes, prolétariat exploité des ambitions orthographiques, sachent encore notre sincère reconnaissance.

Que les soleils des cœurs purs trouvent eux aussi de tels pourvoyeurs d'humaine chaleur quand l'ombre portera trop loin ; qu'ils soient sauvés mille fois par ces soldats méconnus souvent mobilisés et jamais assez glorifiés pour la victoire enfin clamée sur ces pages, et qui est leur.

Honneur au lecteur qui s'aventurera au-delà du divertissement.

Hommage, surtout, aux trois premiers d'entre eux qui ont accepté la lourde charge de grands exécuteurs de l'ordre académique.

Sommaire

Remerciements **i**

Sommaire **iii**

Introduction **1**
Cadrage 1
Problématique 5

I Objet et méthodes 13

1 Paradoxe conceptuel des précaires flexibles **15**
1.1 Précarité, précarités, pauvreté 15
1.2 Précarité et mobilité 46

2 Outils pour lire la mobilité des précaires **81**
2.1 Compétences et capacités 84
2.2 La motivation comme compétence de mobilité 127
2.3 Rationalité, stratégie, tactique 144

3 Appareillage méthodologique **179**
3.1 Hypothèses et méthodes 179
3.2 Évaluation de la précarité et de la flexibilité 220

II Analyse et résultats 251

4 Le programme de mobilité comme choix **253**
4.1 Modalités d'investigation des tactiques 253
4.2 Déplacement : choix des modes, itinéraires et horaires 255
4.3 Activités : gestion et négociation du travail-déplacement . . . 322
4.4 Quatre tactiques idéal-typiques 349

5 L'articulation des horizons temporels 357
5.1 Solutions de déplacement : la performance 357
5.2 Stratégies d'accessibilité : le potentiel 385
5.3 Variation scalaire des typologies de choix de mobilité 473

6 Ressources pour les précaires flexibles 485
6.1 Ressources mobilisées par les précaires flexibles 486
6.2 Services de soutien des précaires flexibles 518

7 Conclusion 531
7.1 Enjeux théoriques 532
7.2 Enjeux épistémologiques 542
7.3 Enjeux opérationnels 556

Annexes 571

A Liste de sigles 573

B Code de lecture des transcriptions d'entretiens 575

C À la recherche des précaires flexibles 577
C.1 Analyse de la mobilité de précaires non flexibles 578
C.2 Pertinence des terrains 649

D Guides d'entretien 671
D.1 Guide d'entretien avec les responsables de structures d'insertion 671
D.2 Questionnement non détaillé pour précaire flexible 672
D.3 Guide d'entretien pour travailleur précaire (première structuration) 674
D.4 Questionnaire introductif avant premier entretien 680
D.5 Questionnaire introductif avant premier entretien (mots-clés) . 684
D.6 Guide d'entretien pour travailleur occupé 686
D.7 Guide d'entretien pour actif occupé (mots-clés) 693
D.8 Guide d'entretien pour travailleur précaire (final) 696

Bibliographie 699

Liste des figures 719

Liste des tableaux 723

Table des matières 725

Introduction

Cadrage

Enjeu de l'intégration des pauvres immobiles

Injonction à la mobilité Entre injonction économique dans des territoires éclatés et valeur sociale attachée à la flexibilité, les normes de mobilité quotidienne, intégrées par le plus grand nombre notamment grâce à la diffusion de l'automobile, s'imposent aussi aux personnes qui ne disposent pas des ressources nécessaires pour les satisfaire. Même si l'émergence d'une mobilité quotidienne débridée doit être relativisée (Massot et Orfeuil, 2005), les phénomènes d'exclusion par la diffusion de la norme de mobilité sont avérés (Orfeuil, 2004b).

Le pauvre immobile Les réactions à l'injonction semblent déterminées par la pauvreté socio-économique. Alors que les uns réinvestissent leurs capitaux dans cette autre forme de capital qu'est la capacité de déplacement, les autres ne peuvent que subir la répercussion des inégalités jusque dans ce champ transversal de la vie quotidienne.

La seule solution pour les pauvres serait d'assumer leur incapacité à satisfaire l'injonction à la mobilité, si possible en valorisant leur ancrage territorial (Le Breton, 2005a).

Politiques d'aide à la mobilité des pauvres Diverses institutions s'efforcent de contrecarrer ce facteur d'exclusion qu'est l'immobilité, en confondant enfermement spatial et isolement social. Les opérateurs de transports en commun et les autorités organisatrices de transports proposent essentiellement des tarifications sociales. Elles s'efforcent aussi de lutter contre la pauvreté des quartiers relégués en les connectant aux centres-villes animés. Enfin, de nombreuses associations offrent des services de transport complémentaires ou des formations adaptées à leur public en insertion socioprofessionnelle (Le Breton, 2004b). Il semble opportun de questionner leur efficacité.

Remise en cause de ce cadre théorique Au-delà des enjeux opérationnels, nous proposons une critique du cadre théorique de leur mise en œuvre. Nous faisons l'hypothèse que des dispositifs différenciés apparaissent pour compenser une même pénurie de ressources. Si certains pauvres dégagent des ressources spécifiques de leur immobilité, nous supposons que d'autres satisfont malgré tout à l'exigence de mobilité quotidienne flexible. Ces pauvres mobiles constituent notre objet de recherche.

Paradoxe des pauvres mobiles

Mobilité nécessaire à l'intégration La difficulté propre à l'objet d'étude que sont les pauvres mobiles repose dans le paradoxe a priori de leur existence, encore à mettre en évidence.

En effet, la mobilité quotidienne est le support de l'intégration dans la société puisqu'elle permet la plupart des activités sociales dans des espaces urbains fragmentés et fonctionnellement spécialisés, ainsi que dans des temps sociaux également fragmentés. Ses modalités motorisées, les plus contraignantes en termes de ressources et de compétences, sont même devenues quasiment indispensables à la participation à la vie sociale, établissant un « monopole radical » (Illich, 1973) qui marginalise les autres modes de déplacement.

C'est précisément pour cette raison, l'importance de la mobilité pour l'intégration, que la mobilité apparaît à nombre de chercheurs et de décideurs comme une issue à la pauvreté socio-économique de beaucoup de personnes relativement immobiles. La mobilité semble donc associée à l'intégration sociale et opposée à la pauvreté. C'est dire si l'objet que forme le pauvre mobile semble paradoxal voire improbable.

Cercle vertueux de la mobilité intégratrice De plus, selon Coutras (1993), la mobilité n'est pas seulement le substrat, le « contenant » des activités sociales (Le Breton, 2002) mais a des effets socialisateurs spécifiques, à savoir : l'apprentissage du fonctionnement de la ville, les liens personnels avec l'environnement qui en permettent une vision globale, enfin la marque de l'appartenance sociale pour soi et les autres.

Autrement dit, les pratiques de mobilité développent la compréhension de la ville et une identité spécifique associée à la mobilité, qui, si elle est positive, tend à son propre renforcement et donc à la mobilité. La mobilité comme pratique renforce les compétences de mobilité, tant pratiques que symboliques, et représente donc un processus auto-renforçant. Sachant que l'insertion comme processus procède du renforcement des ressources sociales

et accompagne ou prépare celui des autres types de ressources, l'insertion conduit au développement des ressources utiles à la mobilité.

Nous concluons donc à l'existence potentielle d'un cercle vertueux entre mobilité, insertion et richesse -relative. Orfeuil (2004b) reprend ce cercle vertueux de la mobilité : les projets de mobilité associés aux capacités de mobilité conduisent à des pratiques qui renforcent capacités et liens sociaux eux-mêmes générateurs de projets de mobilité. D'où l'exacerbation de notre paradoxe : un mobile devrait être inséré et non pauvre.

Cercle vicieux de l'immobilité excluante Le Breton (2003a) note toutefois que les liens empiriques entre mobilité et insertion manquent. Face à cette lacune, il s'efforce de révéler l'existence d'un cercle vicieux entre immobilité et exclusion sociale.

Il décrit ainsi la configuration « insulaire » de certaines populations pauvres dans laquelle l'immobilité constitue aussi un processus auto-renforçant par perte des compétences et moyens de mobilité, par changement d'identité et de mode de vie, mais aussi parce qu'elle offre des ressources spécifiques à ces populations. Lurol (2001) souligne également que l'immobilité physique entraîne une fermeture de l'horizon spatial et temporel, d'où un enfermement individuel et collectif c'est-à-dire une forme d'exclusion, un appauvrissement des ressources sociales et une augmentation de la précarité.

L'immobilité ne doit pas être comprise au sens strict, sauf cas extrêmes d'isolement, mais désigne plutôt la pratique d'un territoire réduit et d'une socialisation par contiguïté, opposée à la connexité offerte par les déplacements motorisés (Kaufmann, 2000). Toutefois, la faible mobilité ne suffit pas à initier un cercle vertueux. Les femmes qui sortent de leur quartier pour aller travailler suivent des itinéraires routiniers, et les personnes envoyées en missions intérimaires d'insertion ont des déplacements trop rares pour acquérir les routines d'usage des réseaux de transports en commun (Le Breton, 2002). Ces mobilités ne leur permettent pas de s'affranchir de leur territoire et de leur insularité. D'où, encore, ce paradoxe : un pauvre ne devrait pas être mobile -au sens de très mobile.

Immobilité comme cause totale de misère Un danger est de finir par confondre la misère, ensemble de souffrances, et l'immobilité, c'est-à-dire décréter l'immobilité ou la sous-mobilité comme le pire des maux car à la source de tous les autres notamment l'exclusion économique.

Selon Lahire (2000), c'est ce qui s'est produit pour l'illettrisme via l'action et le discours d'ATD Quart-Monde qui visait à autonomiser ce problème vis-à-vis du traitement institué de la misère. Ce biais a abouti à restreindre ce

problème en particulier économique et politique à une question culturelle, éclairée par une forme d'ethnocentrisme des lettrés.

Portée par l'idéologie de la modernisation (Le Goff, 2002), la sous-mobilité est susceptible d'être formulée en termes de faibles compétences individuelles et d'être assimilée à une extension du problème de l'illettrisme, qui est désigné, en effet, comme un de ses facteurs probables. Alors que la maîtrise de l'espace-temps est devenue une valeur majeure des dominants des sociétés occidentales (Kaufmann, 2000), un ethnocentrisme des hypermobiles pourrait exacerber cette lecture condescendante et responsabilisante ainsi que la primauté des politiques pour la mobilité par rapport aux autres modalités, notamment politiques, de lutte contre la misère.

Hypothèses de dépassement du paradoxe

Le dépassement de la difficulté contenue dans le paradoxe de l'existence des pauvres mobiles pourra venir de trois solutions complémentaires. Nous en explorerons deux.

Capacités et compétences cachées Premièrement, la pauvreté n'empêche pas de receler des compétences et des ressources spécifiques qui permettent d'échapper aux configurations immobiles. Nous conclurons notre travail par l'identification des ressources qui permettent aux pauvres flexibles d'être plus mobiles que d'autres.

Dynamique vers l'immobilité ou hors de la pauvreté Deuxièmement, l'état de pauvre mobile n'est pas contradictoire avec l'existence des cercles vertueux et vicieux décrits plus haut, en considérant cette situation comme dynamique, en fait temporaire (de Coninck et Godard, 1989). Les pauvres mobiles seraient alors soit des futurs pauvres immobiles, soit des futurs mobiles insérés. Cet aspect diachronique des configurations de mobilité des pauvres ne sera pas mobilisé comme principe explicatif de notre analyse.

Finalités et logiques d'action différenciées Troisièmement, le lien entre insertion, richesse et mobilité anticipe ces trois éléments comme des finalités au moins latentes chez les populations isolées, pauvres et immobiles. En remettant en cause l'intangibilité de ces finalités, nous entrevoyons d'autres explications à la concomitance de la pauvreté et de la mobilité. Ainsi, des pauvres ne recherchant pas, voire fuyant l'insertion pourraient demeurer dans leur pauvreté malgré une importante mobilité. De même pour des personnes assumant et cultivant leur état de pauvreté car appréciant leur marginalité

sociale. Nous trouvons déjà dans cette figure les « zonards » et autres « routards » évoqués par Le Breton (2005b) ou Tarrius (1997).

Cette troisième modalité explicative sera pleinement explorée dans cette recherche. Nous nous focaliserons en effet sur les systèmes de rationalités des comportements, et donc en particulier sur les significations et les finalités des choix de mobilité. Ce point d'entrée mettra en avant la volonté et donc la finalité comme premier déterminant de la mobilité. Cette structure explicative complète le schéma causal inverse qui place la capacité au fondement de la mobilité.

Nos interrogations sur l'enjeu de l'intégration des pauvres immobiles et sur l'existence paradoxale des pauvres mobiles ont été structurées en problématique de recherche.

Problématique

La problématique consiste en l'affirmation d'une thèse à défendre, positionnée par rapport à des enjeux sociaux et scientifiques, et en sa déclinaison en hypothèses de recherche éprouvées par un appareillage méthodologique adapté.

Thèse : les pauvres peuvent être mobiles

La thèse que nous défendons est que les pauvres peuvent être très mobiles. Elle s'est constituée en opposition à l'affirmation de l'immobilité du pauvre.

Logique exclusive de survie Cette thèse inverse s'apparente à une déclinaison, dans le domaine de la mobilité quotidienne, de la supposée simplicité des logiques d'action des dominés. Les dominants disposeraient en tant que tels des ressources indispensables à la maîtrise de leur existence, comme le prouverait leur statut de dominant. Au contraire, la position de dominé serait la preuve de l'absence de contrôle sur sa vie, qui, sinon, ne serait pas celle d'un dominé. Les dominants bénéficieraient donc de marges de manœuvre qui manqueraient aux dominés pour mettre en œuvre des logiques d'action différenciées. Les dominés n'auraient donc d'autre choix que de subir la loi d'airain, selon l'expression de Ferdinand Lassalle, de leur position sociale qui leur laisserait juste de quoi survivre.

Enfermement spatial Dans le champ de la mobilité, cette logique de survie sans emprise sur sa propre domination correspond à des déplacements peu nombreux et surtout limités à un territoire restreint, au-delà duquel

sont inaccessibles les ressources qui rendraient pourtant possible une remise en cause de sa position de dominé. En tant que dominés, les pauvres sont incapables de se déplacer suffisamment pour sortir de la pauvreté.

Enfermement temporel La logique de survie des dominés et l'immobilité des pauvres expriment la stabilité de leur configuration défavorable de deux manières : stabilité dans le temps ou dans l'espace. La première renvoie à l'incapacité des dominés à se projeter dans un avenir différent de leur présent, incapacité longtemps dénoncée par les moralistes comme l'imprévoyance caractéristique des prolétaires (Castel, 1995). La deuxième modalité souligne leur incapacité à se projeter au-delà de leur territoire restreint grâce à une mobilité plus importante.

Face à l'affirmation selon laquelle les pauvres sont nécessairement peu mobiles et enfermés dans leur territoire, ainsi que sa déclinaison temporelle, à savoir qu'ils sont incapables de tout projet autonome, nous défendrons donc la thèse de pauvres mobiles et capables de se projeter dans l'avenir.

Objet : les précaires flexibles

Cette thèse désigne les pauvres mobiles comme notre objet de recherche, et d'abord l'objet de nos recherches puisque nous devrons les trouver avant de les étudier. Toutefois, nous substituerons à ces pauvres mobiles les précaires flexibles.

Flexibilité de la mobilité plutôt que mobilité D'une part, la flexibilité de leur mobilité caractérise mieux ces pauvres paradoxaux que leur simple mobilité. En effet, aucune personne ayant un minimum d'activités sociales ne peut être qualifiée d'immobile sans abus de langage. Nous nous intéressons donc à une mobilité particulière, une mobilité que nous pouvons justement qualifier de flexible dans la mesure où elle permet l'adaptation à l'injonction à la mobilité spatiale et à la flexibilité professionnelle. De surcroît, ce qualificatif de flexible nous renvoie explicitement au développement de la flexibilité des temps sociaux qui tend à caractériser l'époque actuelle, dite *« hypermoderne »* (Lipovetsky, 2004).

Précarité plutôt que pauvreté D'autre part, la précarité nous semble être l'avatar contemporain de la pauvreté le plus ancré à des enjeux sociétaux globaux. Ainsi, les pauvres peuvent en général être considérés comme précaires, mais d'autres catégories de populations sont maintenant touchées par la précarité alors que la pauvreté ne les concernait pas directement. Si la

pauvreté n'a pas crû, la précarité semble avoir explosé, notamment au travers de l'assouplissement des contrats de travail. Dans le domaine professionnel, la précarité coïncide avec la flexibilité subie, et renvoie encore à l'émergence d'une société hypermoderne.

Précarité des travailleurs Cette évolution met donc l'accent sur la précarité d'origine professionnelle. Cela nous invite à associer le concept de précarité à celui de travailleurs précaires, par opposition aux chômeurs pauvres. Nous validons ce glissement qui interroge les conditions de la mobilité liée au travail. Nous souhaitons en effet placer ses contraintes structurantes au cœur de notre analyse de la mobilité flexible comme adaptation aux exigences extérieures.

Précarité et incapacité de projection En outre, la précarité peut toujours désigner la pauvreté dans un certain amalgame conceptuel, mais en insistant sur la menace que cette pauvreté génère. Le recours au concept de précarité soulève donc l'enjeu du rapport à l'avenir, qui pourrait alors devenir problématique. Or, la mobilité est un changement de position dans l'espace qui implique un changement dans le temps. La précarité comme dimension diachronique de la pauvreté apparaît donc comme le concept pertinent pour explorer les modalités de projection dans le temps qu'implique la mobilité.

Nous nous intéresserons donc aux travailleurs précaires flexibles. Avant de préciser notre question de recherche, nous devons rappeler les enjeux liés à cette population et détaillés supra.

Enjeux opérationnel, théoriques et épistémologique

Nous distinguons quatre enjeux associés aux précaires flexibles comme objet d'étude. Cette recherche s'efforcera d'y répondre.

Enjeu opérationnel Le premier enjeu est opérationnel. Nous avons relevé la nécessité d'une mobilité intense et étendue dans des territoires fragmentés, en tout cas pour les personnes souhaitant être intégrées socioprofessionnellement. Face aux difficultés que rencontrent certaines populations précaires dans leurs déplacements, de nombreux acteurs notamment associatifs se mobilisent. Mais leurs efforts ne sont pas toujours couronnés de succès, surtout lorsque les soutiens institutionnels manquent.

Les précaires flexibles, par leur existence paradoxale, suggèrent que les capacités de mobilité sont diverses et méconnues. Ils soulèvent alors la question de la nature des ressources –matérielles, sociales, cognitives ou autres–

qu'ils mobilisent. L'enjeu opérationnel qui fonde cette recherche vise donc à élucider le paradoxe de la mobilité flexible de certains précaires, à comprendre leurs ressources spécifiques, de façon à suggérer des pistes d'actions pour aider les populations précaires à faire face aux exigences de mobilité et de flexibilité.

Enjeu théorique L'élucidation de la mobilité des précaires constitue également un enjeu scientifique. Il est justifié par l'existence d'un corpus limité sur la question de la mobilité des précaires. Alors que la mobilité quotidienne, la pauvreté et la précarité professionnelle sont des champs largement explorés qui impliquent un positionnement scientifique précis de toute recherche en leur sein, le champ issu de leur croisement, celui de la mobilité des travailleurs précaires, autorise des approches plus globales. Nous avons déjà évoqué quelques travaux et nous poursuivrons ce recensement (chapitre 1), mais l'enjeu scientifique demeure large et englobe la caractérisation de la mobilité des travailleurs précaires flexibles.

Enjeu épistémologique La faiblesse du corpus existant pointe un enjeu supplémentaire, méthodologique voire épistémologique. En effet, le corpus méthodologique existant ne paraît pas adapté à la spécificité de notre objet. Sa nature paradoxale annonce même une complexité et une subtilité des ressorts sous-jacents à son existence. Dès lors, ceux-ci imposent une finesse équivalente des outils de leur analyse.

Un important effort de conceptualisation permettra la définition de ces outils, et autorisera la mise en œuvre d'une méthodologie efficace. La pertinence de l'ensemble de cet appareillage méthodologique par rapport à l'objet de recherche, mais aussi sur d'autres terrains et dans d'autres champs de recherche, constitue l'enjeu épistémologique de ce travail.

Cet enjeu fait non seulement partie de l'enjeu théorique mais également de l'enjeu opérationnel. Autrement dit, les outils et les méthodes élaborées doivent non seulement permettre une connaissance sur la mobilité des précaires flexibles, mais aussi une connaissance qui fournisse des réponses opérationnelles, en particulier en termes de politiques qu'il serait possible de mettre en œuvre pour soutenir ce type de population.

Enjeu théorique plus large Le quatrième enjeu est également théorique mais ne porte pas exclusivement sur notre objet. Il consiste à questionner le lien entre mobilité et flexibilité. Notre thèse s'interroge sur la diversité des réactions des précaires face à l'injonction à la mobilité et à la flexibilité. Nous allons ainsi appréhender leur mobilité flexible, que nous nommerons flexibilité

dans le corps de ce mémoire. Nous nous situons donc dans un cadre théorique où la flexibilité des temps sociaux tend à être associée à la mobilité flexible, et nous participons même à leur confusion terminologique. Dans un ordre idéologique, la mobilité flexible est même valorisée comme unique réponse à l'impératif de flexibilité.

Pourtant, le lien supposé entre flexibilité et mobilité reste une hypothèse à éprouver. Nous devons donc estimer dans quelle mesure la flexibilité, surtout professionnelle, génère et impose la mobilité quotidienne flexible. Notre étude apportera des éléments dans ce débat sur le système entre mobilité quotidienne et flexibilité du travail et des temps sociaux.

Question : la précarité influe-t-elle sur la mobilité ?

La thèse que nous défendons se formule comme une question de recherche précise qui se décline en hypothèses opératoires.

Nous posons la question suivante : est-ce que les différents degrés de précarité des travailleurs précaires flexibles influent sur leurs pratiques de mobilité ?

La première hypothèse contenue dans cette question est que la précarité influe sur la mobilité.

La deuxième hypothèse est que d'autres dimensions que la précarité différencient la mobilité des précaires.

Méthode : objet, méthodes, analyse, résultats

La méthode qui met en œuvre ce programme se décompose en quatre étapes.

Caractérisation de l'objet L'étude de l'influence de la précarité sur la flexibilité de la mobilité impose, avant toute chose, de clarifier ces concepts (chapitre 1). Leur caractère multidimensionnel et leur proximité avec des concepts dont nous souhaitons les distinguer –pauvreté et mobilité notamment– nous imposent un travail théorique important. Il permettra le positionnement scientifique de notre thèse. Mais il est surtout nécessaire afin d'aboutir à une modalité opératoire d'évaluation des degrés de précarité et de flexibilité de la mobilité, évaluation qui fondera notre analyse.

Élaboration de la méthode Nous poursuivrons la préparation de cette dernière par la définition des outils conceptuels adaptés à l'exigence théorique de l'exploration d'un objet paradoxal (chapitre 2). Ces outils doivent

permettre la caractérisation des multiples dimensions qui influencent la mobilité des précaires flexibles, ainsi qu'elles sont évoquées dans la deuxième hypothèse de recherche. Nous réaliserons cette construction par les mises à l'épreuve successives des concepts de compétence, de motivation et de stratégie.

La conceptualisation des outils ne suffit cependant pas. Elle doit se concrétiser en un appareillage méthodologique qui permet une démonstration empirique. L'exposé de la méthodologie précisera alors la façon dont les concepts analytiques seront mobilisés pour répondre aux hypothèses de recherche, avec quelles méthodes, et sur quels terrains (chapitre 3).

Exploration heuristique Cette phase méthodologique a été préparée par l'exploration préliminaire de populations précaires non flexibles. Nous l'avons placée en annexe (annexe C)[1], car il ne s'agit pas de notre objet d'étude, les précaires flexibles. Néanmoins, ce travail a une portée heuristique remarquable. En plus d'apporter un ensemble de résultats propres aux précaires non flexibles, il permet d'orienter à la fois la recherche des terrains d'enquête, le choix des méthodes et la construction des outils conceptuels d'analyse.

Nous avons ainsi exploré un certain nombre de structures à la recherche des précaires flexibles, essentiellement des structures franciliennes d'insertion socioprofessionnelle. Cela a abouti au repérage de notre principal terrain d'enquête, à savoir des agences d'intérim de restauration dans la grande banlieue parisienne.

En particulier, nous avons pu diffuser un questionnaire visant le diagnostic des différents constituants de la capacité de mobilité. Son analyse nous a permis d'identifier les capacités les plus discriminantes pour les précaires non flexibles, à savoir les compétences de mobilité. La mise en évidence de ce rôle de la compétence en fera le premier concept à être décomposé dans le but d'élaborer un outil d'analyse.

Dans le même temps, le questionnaire comme méthode quantitative aura été éprouvé. Le constat de ses limites nous orientera vers des méthodes qualitatives, en l'occurrence l'entretien semi-directif.

Analyse typologique La spécification de l'objet de recherche et des outils d'analyse permettra l'investigation de la mobilité des précaires flexibles, dans une démarche à la fois typologique et matricielle (chapitres 4 et 5).

L'objectif de l'analyse est la production de types qui réduisent la complexité de la réalité observée pour la rendre compréhensible. En l'occurrence,

[1] Le lecteur est cordialement invité à consulter ce travail, malgré sa relégation dans des marges éditoriales souvent délaissées.

il ne s'agit pas tant de types moyens qui résument les pratiques réelles observées, que de types idéaux qui correspondent à des choix de mobilité virtuels, reconstitués en fonction de leur cohérence systémique au sein du cadre conceptuel de l'analyse. Ces types répondront aux deux hypothèses de recherche à la fois.

Cette ambition de synthèse typologique sera servie par un dispositif matriciel d'analyse. Les deux premières étapes de conceptualisation aboutiront en effet à former deux outils, qui prendront la forme de deux grilles. L'une consistera en une jauge qui évaluera les degrés de précarité et de flexibilité de la mobilité. L'autre formera un crible qui segmentera les pratiques de mobilité. Le croisement de ces grilles définira une matrice au sein de laquelle sera possible l'identification des types idéaux de choix de mobilité. L'ensemble de la démarche matricielle idéal-typique fait partie de l'enjeu épistémologique de cette recherche.

Plutôt que de chercher à conforter ou rectifier une théorie existante, cette démarche consiste à produire un appareillage conceptuel spécifique, et à proposer des typologies originales car essentiellement fondées sur l'observation d'un terrain particulier. Elle s'inscrit donc pleinement dans un champ scientifique marqué par l'impossibilité de la reproductibilité expérimentale, et ce d'autant plus lorsque l'interprétation qualitative du matériau implique la subjectivité contrôlée du chercheur. Nos conclusions empiriques se transmuteront donc en apports théoriques et méthodologiques, sans risquer d'être réfutées au sens strict, mais pouvant se voir opposer des résultats discordants liés à des cadres de recherche semblables. Par contre, ces apports seront validés en tant que tels par la richesse des résultats théoriques et opérationnels, c'est-à-dire par leur capacité à répondre aux enjeux correspondants, soulevés par l'objet de recherche.

Résultats opérationnels La dernière étape de cette étude de la mobilité des précaires flexibles sera la production de résultats à portée opérationnelle (chapitre 6). Cette partie consistera en une analyse secondaire des résultats théoriques. Elle visera à répondre à l'enjeu opérationnel de l'intégration des populations précaires, enjeu qui a amené le choix de la thèse ici défendue, à savoir que les pauvres peuvent être mobiles.

*

L'ensemble de ce travail se caractérisera à la fois par un balancement entre enjeux et par une continuité de l'originalité.

D'une part, l'enjeu opérationnel qui justifie la thèse laissera d'abord la place à un enjeu théorique. Celui-ci provoquera alors le déploiement heuristique d'un appareillage conceptuel conséquent. Enfin, les résultats théoriques

ainsi obtenus seront convertis dans la dimension opérationnelle de l'enjeu initial.

D'autre part, chaque élément de cette recherche sera marqué par la singularité des précaires flexibles en tant qu'objet d'étude. De fait, la spécificité de cet objet se retrouvera dans sa conceptualisation, mais surtout dans les outils et méthodes de son analyse, et enfin, jusque dans les conclusions théoriques et opérationnelles. En découleront des typologies originales mais aussi des services de mobilité nouveaux, c'est-à-dire rarement appréhendés dans l'étude de la mobilité quotidienne, parce qu'ils sortent du strict champ des transports.

Le choix du paradoxe a priori des précaires flexibles a d'abord été le choix d'un objet atypique, exigeant des méthodes inédites et promettant des résultats innovateurs. Effectivement, l'originalité se diffusera dans ce mouvement de balancier entre enjeux opérationnel et théorique, et les promesses des précaires flexibles seront tenues.

Première partie

Objet et méthodes

Chapitre 1

Paradoxe conceptuel des précaires flexibles : au-delà de l'immobilité du pauvre

La population dont nous allons étudier les pratiques de mobilité se caractérise d'abord par sa précarité et ensuite par sa flexibilité. Nous allons maintenant (cf. 1.1) expliciter le concept de précarité qui pâtit d'un usage courant visant simplement la description de populations ayant des difficultés dans certains aspects de leur existence et dont la catégorisation s'avère effectivement problématique.

Le concept de flexibilité sera précisé ensuite (cf. 1.2.1) pour l'appliquer à la mobilité quotidienne, et en particulier à celle des précaires (cf. 1.2.2), alors qu'il est usuellement employé pour décrire certaines formes d'emploi et de travail. Nous pourrons finalement (cf. 1.2.3) caractériser la mobilité des précaires et identifier dans quelle mesure il existe des précaires flexibles, paradoxe par rapport au constat dominant de la moindre mobilité des personnes les plus pauvres.

1.1 Précarité, précarités, pauvreté

La précarité est en effet parfois confondue avec la pauvreté, « les précaires » désignant souvent « les pauvres » sans la connotation péjorative qui laisse entendre une condescendance ou une condamnation, les pauvres héritant leur situation de leur incompétence ou de leur complaisance face à l'assistanat. La précarité se rapporte à une situation, un état, ou des ressources et non à des individus, et qualifie un certain rapport à l'avenir. La pauvreté, au sens de manque de ressources, qualifie par contre des individus

à un moment donné. La précarité désigne la possibilité d'un processus de paupérisation et insiste donc sur les multiples facteurs extérieurs à un individu qui sont susceptibles de le rendre pauvre. Ce terme s'oppose en cela à la toujours possible naturalisation de la pauvreté et à la responsabilisation exclusive des pauvres pour leur situation. L'utilisation du terme « précaire » pour qualifier, à l'instar de « pauvre », des individus désigne alors métonymiquement des individus en situation précaire ou aux ressources précaires.

Nous nous focalisons explicitement sur la deuxième des trois acceptions de la notion de précarité dont Cingolani (2005) retrace les genèses successives : la précarité de l'emploi, la précarité comme mode de vie qui justifie la désignation des « précaires » en tant que tels, et la précarité comme composante des nouvelles formes de pauvreté. Les capacités et pratiques de mobilité particulières des personnes subissant une certaine forme de précarité concernent, en effet, non seulement la mobilité liée au travail mais l'ensemble de la mobilité quotidienne. De plus, nous questionnons d'autres échelles temporelles que celles des déplacements, en particulier celle de la mobilité résidentielle et des projets de vie. Donc, même si la précarité de l'emploi est le principal déterminant des modes de vie précaire, nous n'y restreignons pas notre analyse. Enfin, la pauvreté nous intéresse parce qu'elle impose pour les personnes mobiles la mise en œuvre de capacités atypiques de déplacement. Mais à l'observation des moyens, nous privilégions celle des pratiques et des choix de mobilité dont le rapport au temps est un déterminant majeur. Nous interrogeons donc en premier lieu la précarité en tant que rapport spécifique au temps donc à la mobilité. Finalement, nous observons la pauvreté au travers de la précarité et non l'inverse.

1.1.1 Risque et dépendances : autour de la notion de précarité

1.1.1.1 Révocabilité et risque

Le Petit Larousse illustré de 1973 définit le terme « précaire » en premier lieu comme ce *« qui existe par autorisation préalable et révocable »*. Cette acception se réfère directement à l'étymologie latine du mot, *precarius*, qui signifie *« obtenu par prière »*. On retrouve ce sens en droit puisque « précaire » désigne des biens, un titre, etc. révocable par la loi (Petit Robert de 2002). L'autre définition de « précaire » est : *« qui n'a rien de stable, d'assuré »*, comme par exemple une *« santé précaire »*. Le dictionnaire mentionne *« incertain, instable, provisoire »* comme synonymes (Petit Larousse illustré de 1973).

Strictement, la précarité désigne donc une situation, ou un état, relati-

vement favorable puisqu'elle émane d'une prière, susceptible de disparaître, c'est-à-dire non seulement de changer, mais de se dégrader significativement. La précarité est d'abord la révocabilité, puis l'incertitude menaçante de l'avenir, que nous appellerons le risque, qui en découle. Cette définition du risque comme instabilité menaçante correspond à celle de Harzo et Couty (2000) qui posent le risque comme la combinaison de l'instabilité et de la fragilité. La fragilité désigne ici la pauvreté qui constitue donc une composante de la précarité. Nous détaillerons le rapport entre précarité et pauvreté infra (cf. 1.1.2).

Distinction de l'instabilité et de l'insécurité de l'emploi Le fait que l'instabilité ne suffise pas à caractériser la précarité apparaît dans le rapport du Conseil de l'emploi, des revenus et de la cohésion sociale (CERC) sur la sécurité de l'emploi, prolongement du travail de L'Horty (2004). L'instabilité de l'emploi, qui désigne la perte volontaire ou pas d'un emploi, est distinguée de l'insécurité de l'emploi, qui associe la perte d'emploi avec un chômage durable. Cet indicateur mesure en pratique le nombre de chômeurs qui avaient un emploi l'année précédente, rapporté au nombre de personnes employées l'année précédente. Cela inclut donc aussi les personnes qui ne sont chômeuses qu'au moment de l'enquête et qui ne subissent donc pas ou pas encore de chômage durable.

Mais indépendamment des difficultés de mise en œuvre méthodologique, la précarité de l'emploi que le CERC nomme insécurité, intègre donc deux critères : l'instabilité de l'emploi et l'exclusion durable du marché du travail. Mais il n'évalue ici pas tant le risque de perdre son emploi que le nombre de pertes d'emplois. Il s'intéresse moins à la précarité comme risque qu'à son fondement objectif qu'est le degré de concrétisation de la menace. Par conséquent, ce n'est pas la fragilité qui est associée à l'instabilité mais la fragilité réalisée, en l'occurrence la fragilité avérée de l'insertion dans le marché du travail estimée par le chômage durable.

Inégalités dans l'insécurité Le CERC conclut que l'instabilité de l'emploi a bien augmenté depuis les années 1980, conjointement avec le développement du secteur des services, mais que l'insécurité de l'emploi est globalement stable même si elle suit l'évolution de la conjoncture économique avec un pic en 1994. Ainsi, elle est revenue en 2001 à peu près au même niveau que celui de 1969, soit 7%, après une baisse de 1969 à 1972 jusqu'à 6,3% puis une hausse jusqu'en 1994 pour atteindre à 9,3%, avant de rebaisser à 7,1% en 2001.

Néanmoins, l'insécurité se concentre sur certains secteurs économiques et

sur certaines catégories sociales. Ces secteurs sont les services opérationnels aux entreprises comme la location ou la gestion des déchets, et l'hôtellerie-restauration, où l'insécurité de l'emploi atteint 28%. Les catégories sociales les plus touchées sont les jeunes (insécurité de 40%), les personnes en emplois peu qualifiés (27%), et les salariés de faible ancienneté. De plus, ces inégalités dans l'insécurité de l'emploi s'accroissent globalement.

Donc l'instabilité n'est pas la précarité, en particulier dans le domaine de l'emploi où l'instabilité augmente pour tous quand la précarité n'augmente que pour certains.

Risque sans instance révocatoire Les deux acceptions de la précarité, révocabilité et risque, ne se confondent pas. La première entraîne la seconde mais non l'inverse, sauf en généralisant le concept de révocabilité. En effet, l'incertitude face à l'avenir découle d'une absence de maîtrise des facteurs d'évolution de la situation. Ces facteurs peuvent consister en des instances, révocatoires (intentionnellement ou pas), ou en une combinaison d'événements irréductibles à l'action d'instances. Néanmoins, il est envisageable de considérer ces facteurs comme une instance révocatoire généralisée, que d'aucuns appelleront par ailleurs la providence ou le destin.

Castel (2003) associe d'ailleurs l'ancienne expression *« que Dieu vous garde »* à l'insécurité totale des temps d'avant les protections sociales généralisées. L'instance révocatoire ici seule impliquée dans la réussite ou la survie des personnes est une divinité dont l'omnipotence détermine le lien rigoureux entre leurs prières et la non-révocation de leur situation hautement instable. Cette précarité mystique qui renvoie à l'étymologie du terme en est la forme la plus absolue.

La notion de risque englobe la révocabilité, et celle-ci n'englobe pas celle-là, sauf à devoir recourir à la notion d'instance révocatoire généralisée. En conséquence, même si la notion de révocation en est à l'origine, nous considérerons que le sens principal de la notion de précarité est le risque, qui découle éventuellement de la possibilité de la révocation d'une faveur par une instance particulière.

1.1.1.2 Dépendance

La révocabilité suppose une dépendance à l'instance révocatoire, qui sinon, ne pourrait révoquer seule la faveur. Cette dépendance détermine l'action, que l'instance soit matérialisée ou bien généralisée. Nous laisserons de côté ce dernier cas qui peut aboutir à un comportement fataliste (cf. *Jacques le Fataliste* de Diderot) ou à une indifférence vis-à-vis de cette instance généralisée, ce qui revient à son absence. Nous retrouvons ici la deuxième ac-

ception de précarité : une instabilité menaçante sans qu'elle soit associée à une instance révocatoire.

Nous pouvons détailler l'application de cette notion aux domaines qui nous intéressent, à savoir les contrats intérimaires et la mobilité.

Dépendance formelle et réelle de l'intérimaire La dépendance peut prendre plusieurs formes ambiguës que le cas de l'intérimaire illustre. Le contrat d'intérim le lie à la fois à son agence et à l'entreprise utilisatrice où il effectuera sa mission. De cette double contractualisation pourrait émerger une double dépendance mais les intérimaires qui vantent la liberté permise par leur situation jouent à la fois de la concurrence entre les agences et de la multiplicité des entreprises utilisatrices pour refuser leur surexploitation.

Les agences d'intérim sont également censées les défendre dans leurs droits notamment en termes de sécurité car c'est l'agence qui devrait assumer les coûts liés aux accidents de travail. Les travaux pénibles ou dangereux sont effectivement souvent dévolus aux travailleurs précaires qui ne les subiront pas longtemps dans la même entreprise (Cingolani, 2005). Askénazy (2004) révèle d'ailleurs le transfert des accidents des grands groupes de construction de bâtiments et travaux publics (BTP) vers leurs sous-traitants.

Mais si la sécurité n'est pas en jeu, les agences d'intérim auront éventuellement intérêt à favoriser leurs clients plutôt que leurs salariés. Les intérimaires peuvent donc, dans certains cas, refuser ou interrompre une mission sans trop de représailles économiques de la part de leurs employeurs. Mais dans les faits, cette double dépendance salariale s'impose à eux lorsque la conjoncture économique limite les offres de mission.

De plus, comme le note Cingolani (2005), leur dépendance à l'employeur dans l'entreprise utilisatrice a une triple origine : non seulement ils sont en permanence menacés de l'interruption immédiate de leur mission, mais ils ne connaissent pas les modalités collective de résistance larvée aux rythmes de travail et ils n'appartiennent pas au collectif des travailleurs permanents qui ne les soutient donc pas. Cependant, les intérimaires peuvent aussi brandir la menace d'interrompre sur-le-champ la mission et laisser l'employeur gérer ses tâches urgentes en sous-effectif, comme le relate Martinez (2003).

En tout cas, la relation de dépendance caractéristique de la précarité n'est pas simplement la conséquence d'une forme de contrat de travail mais plutôt le fruit d'un rapport de forces économiques dans lequel les droits associés au contrat de travail jouent un rôle parmi d'autres éléments.

Dépendance aux systèmes de transport La dépendance à l'automobile et son pendant qu'est la dépendance locale aux réseaux sociaux et autres

ressources du quartier de résidence (Coutard *et al.*, 2002), ainsi que la captivité vis-à-vis des transports collectifs, constituent des formes de dépendance à des instances socio-techniques, qui, respectivement par la panne, la séparation, la grève, peuvent susciter la révocation d'une faveur, en l'occurrence une capacité de mobilité ou d'accessibilité aux aménités urbaines.

La forme paradigmatique de cette dépendance attachée aux systèmes socio-techniques est celle qui définit le monopole radical de Illich (1973). Nous en retirons l'idée que la dépendance a une double origine : la performance propre du monopole radical, et l'écrasement par lui de ses alternatives.

Quant à la dépendance locale, une forme en est la dépendance mutuelle des membres de la famille dans l'organisation de leurs agendas respectifs, notamment à cause de moyens ou compétences de mobilité inégalement partagés (par exemple, permis et voiture réservés au père ou aux parents) qui impose une *« mobilité collective »* (Le Breton, 2002).

Dépendance sans révocabilité Toutefois, si la précarité traduit une dépendance, éventuellement généralisée, la dépendance ne peut seule définir une situation précaire. Il suffit pour cela que l'instance dont une personne serait dépendante, ne puisse révoquer sa faveur.

Captivité sans précarité En ce sens, une captivité à des transports collectifs ne conduit à une précarité que dans la mesure où le service est susceptible d'être interrompu ou dégradé, ou bien que l'accès à ces transports devienne difficile ou impossible. Or, les suppressions de lignes sont rares précisément pour garantir l'accessibilité des personnes captives et sans doute parce qu'elles susciteraient une forte opposition des résidents qui sont bénéficiaires des dessertes, ne serait-ce que par la valeur foncière qu'elles ajoutent. De plus, une telle pratique rendrait justement précaire le recours aux transports publics et inciterait à la possession et donc à l'utilisation d'un véhicule individuel. La transformation récente du réseau francilien de bus nocturnes illustre la possible utilité de restructurations équivalentes sur le réseau diurne et donc en négatif la forte résistance à de telles opérations. La captivité n'est donc a priori pas une source de précarité.

1.1.1.3 Assistance

La notion de dépendance conduit à celle d'assistance. Ainsi, Simmel (1998) définit les pauvres en tant que catégorie sociologique par l'assistance qu'ils reçoivent ou devraient recevoir selon les normes sociales, ce qui revient à les définir par leur situation de dépendance, donc par la révocabilité et in

fine la précarité de leur situation. Ici, précarité et pauvreté correspondent effectivement.

Mais il s'agit d'une pauvreté et d'une précarité statutaires, définies par les normes sociales, c'est-à-dire par la réaction qu'elles suscitent. Elles diffèrent des définitions qui s'appuient sur les caractéristiques individuelles des pauvres ou précaires, et non sur le regard que la société porte sur eux, même si le choix savant de ces définitions représente un regard qui institue une norme sociale.

Concrètement, bien que la caractérisation des pauvres par l'assistance constitue une méthodologie pratique souvent utilisée (Le Breton, 2005a; Paugam, 1991), ces normes rendent invisibles les pauvres qui ne recourent pas aux structures d'assistance. Blin *et al.* (2004) citent les travailleurs pauvres, les pauvres intégrés et soutenus par l'entraide familiale, et enfin les déviants qui refusent l'assistance institutionnelle.

Assistés en Île-de-France Les personnes qui rentrent notamment dans la catégorie d'assistés sont les bénéficiaires directs et indirects des minima sociaux et des aides et indemnisations diverses. Les statistiques sur la pauvreté à partir de l'action des institutions nous renseignent par définition sur les précaires en tant qu'assistés. C'est le cas du recueil statistique relatif à la pauvreté et la précarité en Île-de-France (MIPES, 2005) réalisé par la Mission d'information sur la pauvreté et l'exclusion sociale en Île-de-France (MIPES), service de la collectivité régionale (tab. 1.1). Nous nous restreignons dans la mesure du possible à cette région qui constitue notre terrain d'enquête, pour réaliser les nécessaires cadrages statistiques. Une hiérarchie en termes de précarité peut être envisagée entre les différents statuts.

Aides non révocables De nombreux critères déterminent l'entrée dans la catégorie d'assistés. Certains concernent une grande part de la population[4]. Ainsi, les allocations versées par les caisses d'allocations familiales (CAF), qu'il s'agisse de minima sociaux, d'allocations familiales ou d'aides au logement, bénéficient à près de la moitié des franciliens, directement ou indirectement au sein d'un ménage aidé. De même, un quart des ménages habite dans une habitation à loyer modéré (HLM).

Nous remarquons que ces seuls critères ne sauraient être suffisants pour déterminer une dépendance précaire. La location d'un logement en HLM

[4]Pour déterminer les proportions qui suivent, nous avons rapporté les données fournies par la MIPES, sur l'année 2004, à la population francilienne au premier janvier de la même année. Celle-ci est estimée à 11,264 millions d'habitants et 4,510 millions de ménages, par l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), à partir du recensement de 1999.

Bénéficiaires d'une aide institutionnelle	Effectif	Part
Logement social		
Ménage en habitation à loyer modéré (HLM)	≅ 1 063 000[1]	24,9%
Allocations versées par la CAF		
Allocataire	1 817 115	16,1%
Allocataire (in)direct	≅ 5 200 000	46,0%
Allocataire à bas revenus	503 869	4,4%
Allocataire (in)direct à bas revenus	1 167 472	10,4%
Allocataire (in)direct à bas revenus (< 20 ans)	482 013	16,4%[2]
Allocataire parent seul	≅ 120 000	2,5%
Aide au logement	9 105 869	18,5%
Minimum social	484 150	4,3%
Minima sociaux		
Revenu minimum d'insertion (RMI)	214 389	1,9%
Allocation adulte handicapé (AAH)	93 403	8,3‰
Allocation de solidarité spécifique (ASS)	70 420	6,3‰
Allocation supplémentaire vieillesse (ASV)	45 942	4,1‰
Allocation parent isolé (API)	28 263	2,5‰
Allocation d'insertion	21 530	1,9‰
Allocation supplémentaire d'invalidité (ASI)	6 723	0,6‰
Allocation veuvage	1 050	0,09‰
Demandeurs d'emplois		
Demandeur d'emploi (catégorie 1 et 6 de l'ANPE)	628 254	5,6%
Demandeur d'emploi de longue durée (> un an)	202 556	1,9%
Contrats aidés et soutiens à l'emploi		
Contrat emploi solidarité (CES)	16 085	1,4%
Soutien à l'emploi des jeunes en entreprise (SEJE)	38 284	3,4‰
Trajet d'accès à l'emploi (TRACE)	12 361	1,1‰
Contrat initiative emploi (CIE)	13 112	1,1‰
Ménages sur-endettés		
Dépôt de dossier de sur-endettement	29 964	6,6‰[3]
Couverture médicale		
Couverture maladie univ. compl. (CMUC)	780 747	6,9%
Ayant-droits à l'Aide médicale d'État (AME)	135 432	1,2%
Urgence sociale		
Demandeurs d'hébergements d'urgence au 115	31 912	2,8‰
Demandeurs d'asile	21 728	1,9‰

TAB. 1.1 – Bénéficiaires d'une aide institutionnelle, en effectif et en part de la population francilienne en 2004

Source*: recueil statistique relatif à la pauvreté et la précarité en Île-de-France (MIPES, 2005)*

constitue même une dépendance peu révocable et finalement moins précaire par exemple que la location dans le parc privé. Il s'agit plutôt d'un indice de pauvreté puisque l'entrée dans ce parc est essentiellement soumis à des conditions de ressources. D'autre part, des familles très aisées peuvent aussi bénéficier des aides des CAF. Le critère des bas revenus, c'est-à-dire de revenus inférieurs au seuil de pauvreté défini en France à 60% des revenus médians, combiné au bénéfice d'allocations permet de mieux identifier des publics vraiment dépendants de ces aides, en l'occurrence un francilien sur dix dont 40% de moins de 20 ans.

Mais le caractère révocable des aides doit encore être avéré pour déterminer la précarité de ces populations, au sens d'un lien révocable de dépendance. Or, ces aides sont en général assises sur des droits associés à des statuts caractérisés en particulier par la faiblesse des revenus. Donc l'essentiel de ces aides sont significatives d'une certaine pauvreté mais pas d'une grande précarité. La couverture médicale des pauvres, la couverture maladie universelle complémentaire (CMU-C), comme celle des étrangers, l'aide médicale d'état (AME), indiquent également un niveau de dépendance et de pauvreté, économiques (peu de revenus) ou administratives (pas de papiers), mais ne semblent pas pouvoir faire l'objet de révocation. Il ne s'agit donc pas non plus de critères de précarité. Seule la possibilité de la restriction globale du droit à l'AME, au niveau législatif dans le cadre des réformes des politiques d'immigration, constitue éventuellement une source de précarité.

Aides révocables qui créent la dépendance Néanmoins, certains minima sociaux peuvent être révoqués. L'allocation de solidarité spécifique (ASS), versée aux chômeurs ayant épuisé leurs droits à indemnisation, est accordée pour six mois renouvelables à vie (Romanet, 2005) par les associations pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (ASSEDIC). L'ASS est associée aux mêmes exigences de recherche active d'emploi définies par les ASSEDIC et l'agence nationale pour l'emploi (ANPE), que les indemnisations chômage. La catégorie des demandeurs d'emploi indemnisés subissent donc la même précarité financière. Les demandeurs d'emploi non indemnisés, à peu près aussi nombreux que les indemnisés, ne subissent par contre pas la même dépendance financière, par définition. Ils bénéficient certes des services d'aide à la recherche d'emploi et à la formation de l'ANPE, mais ceux-ci ne sauraient fonder une dépendance à défaut d'être indispensables aux chômeurs. La révocation temporaire du revenu minimum d'insertion (RMI) est également possible comme des articles de presse en témoignent (Cyran, 2005a,b), pour défaut de présentation à des entretiens d'insertion sociale et professionnelle notamment.

Nous observons une continuité de traitement des bénéficiaires d'indemnités de chômage, d'ASS et de RMI, qui s'assimile à une remise forcée au travail. Cette logique qui subordonne le devoir d'assistance de la collectivité au devoir d'insertion du bénéficiaire correspond aux politiques américaines dites de *workfare* (Morel, 1996). Mais la succession temporelle des aides implique une hiérarchisation de leur niveau de précarité. Puisque le chômeur touche l'ASS à la fin de ses droits aux indemnités des ASSEDIC et qu'au non-renouvellement des ASS, il peut solliciter le RMI, le RMI, dans la mesure où il est également précaire, est constitutif d'une plus grande précarité que l'ASS qui l'est plus que les indemnités chômage. Mais dans les départements dont les conseils généraux ne cherchent pas à mettre au travail les érémistes quitte à supprimer leurs allocations, le RMI n'est pas en soi précaire mais il est par contre signe de pauvreté d'où peut éventuellement découler une grande précarité.

D'autres critères peuvent caractériser la précarité au travers de la dépendance. C'est le cas des situations de sur-endettement dans lesquelles les ménages, 6,6‰ en Île-de-France en 2004, voient leur dépendance aux institutions financières muter en ou se redoubler d'une dépendance aux institutions publiques chargées de réguler cette dépendance financière. Enfin, les aides à l'emploi ou à la recherche d'emploi constituent les déclinaisons de dispositifs d'insertion professionnelle qui instituent une dépendance à la fois financière, au travers des allocations qui visent la remise au travail, sociale par rapport à la normalité sociale du travail, et morale en tant que culpabilisation des *« pauvres non méritants »* (Morel, 1996). Les dispositifs d'insertion ne concernent pas ici que les érémistes mais désignent les aides à l'emploi réservées aux chômeurs bénéficiant de minima sociaux (RMI, API, ASS, etc.) ou ayant des difficultés particulières d'accès à l'emploi, selon l'expression des textes de loi, notamment jeunes peu qualifiés et chômeurs de longue durée. Ainsi, seul le tiers des 1,4% de franciliens employés en contrat emploi solidarité (CES) en 2004 touche le RMI. Le fait que ces contrats soient payés au SMIC (salaire minimum interprofessionnel de croissance) à mi-temps les placent à un même niveau de rémunération que le RMI. De plus, dans le cas des emplois aidés, une dépendance supplémentaire à l'employeur peut s'instaurer. C'est le cas par exemple du contrat d'insertion-revenu minimum d'activité (CI-RMA) dont l'annulation pour faute peut justifier la sortie du dispositif RMI et la perte des droits annexes. Mais ce contrat qui dépend de l'initiative des conseils généraux n'a encore été que très peu utilisé en Île-de-France.

La réalité de la précarité peut être cernée par encore d'autres critères de dépendance. Nous pourrions notamment nous intéresser à toutes les personnes prises en charge par des institutions médicales et médico-sociales, voire

à l'ensemble des institutions désignées comme *« disciplinaires »* par Foucault. Nous n'irons pas plus avant dans ce qui serait une interrogation sur la place du pouvoir dans les relations sociales constitutives des institutions, et sur la pertinence de la notion de précarité dans ce cadre.

1.1.1.4 Absence de projet autonome

Une notion connexe à la précarité comme rapport à l'avenir est l'absence de projet hétéronome que la précarité induit par de nombreux aspects.

Facteurs contrecarrant la projection La thématique de la dépendance concerne les moyens accessibles pour atteindre une fin, moyens dépendant justement d'une instance révocatoire. Le pendant de l'aliénation des moyens dans le domaine des fins est l'aliénation de sa liberté, du choix de sa finalité. Cependant, le choix des fins ne peut être directement révoqué par une instance. Ce sont les conditions rendant possibles ce choix qui peuvent être révoquées, à savoir les moyens d'agir et les moyens de se projeter dans l'avenir. Ainsi, une dépendance sur les moyens d'atteindre ses fins peut aboutir à une conformation de ses fins avec celles de l'instance révocatoire.

D'autre part, l'impossibilité d'anticiper peut empêcher l'élaboration de fins propres. Cette aliénation est alors le résultat de l'instabilité de la situation, du rapport particulier à l'avenir inscrit dans la précarité. L'indétermination du présent et l'aveuglement par rapport à l'avenir empêche la confiance en l'avenir et donc d'anticiper, de planifier, de se représenter l'avenir : c'est l'aliénation au présent sans projet ni histoire (Jauréguiberry, 2001). Paugam note ainsi la perte de confiance en soi, en sa capacité à affronter les difficultés, qui résulte du processus de précarisation.

Enfin, la fragilité aussi s'oppose à l'élaboration de projets. D'une part, la fragilité pousse à la réassurance, c'est-à-dire à rechercher les actions connues qui risquent donc moins de générer une instabilité fatale. Or, le projet se justifie par le changement qu'il apporte. Il conduit donc vers des situations moins maîtrisées, plus susceptibles d'être instables, que les personnes fragiles éviteront. D'autre part, la fragilité reflète la pauvreté de ressources, donc aussi la pauvreté de moyens à investir dans un projet qui n'a alors pas de raison d'être conçu à défaut de pouvoir être mis en œuvre. À moins d'être dupe de la vanité de ses propres projets utopiques.

Cela constitue l'impossibilité des projets autonomes donc la perte de l'autonomie au sens où s'avère impossible le choix de finalités, qui détermineraient des logiques d'action autonomes, bien que l'autonomie des logiques d'action ne puisse être a priori réduite à la poursuite d'une finalité. Cela peut même constituer une hétéronomie au sens où des finalités extérieures

s'imposeraient. L'incompatibilité de la précarité et de l'autonomie est également défendue par Zarifian (1999) dans son modèle de compétence.

Projection pour contrecarrer la précarité Cependant, l'avenir incertain peut au contraire exiger de l'autonomie dans la gestion de son instabilité, exiger une stratégie autonome, un projet appuyé sur une histoire qui seul permet une réactivité suffisante face à l'urgence (Aubert, 2001). De ce point de vue, la précarité des ressources n'empêche pas de les mobiliser dans un projet, ce qui la distingue bien d'une pauvreté en ressources. La *« flexibilité »* comme mode de gestion de la précarité par adaptation continue sans anticipation de l'avenir s'opposerait alors à la *« prospective »* comme anticipation des risques et des opportunités caractérisant l'avenir incertain.

Bien que la précarité traduise une dépendance vis-à-vis d'une instance révocatoire, éventuellement généralisée, elle n'induit pas nécessairement une absence de projet ou une hétéronomie. Nous prendrons en compte cette dimension connexe afin de l'estimer.

1.1.1.5 Risque et dépendances : autour de la notion de précarité

Les notions associées à la précarité peuvent être intégrées en un seul schéma conceptuel (fig. 1.1) qui articule ses composantes, ses facteurs majeurs dans le champ de la pauvreté et ses effets probables en termes de capacité de projection.

La précarité est constituée par un risque c'est-à-dire qu'il s'agit d'un rapport à l'avenir marqué par le risque. Le risque est la combinaison d'une fragilité et d'une instabilité. Le risque peut être aussi directement caractérisé par une dépendance à une instance que nous appelons révocatoire. En effet, la dépendance seule ne suffit pas à caractériser le risque. Il faut que l'instance dont une personne est dépendante, puisse révoquer ce qu'elle accorde. La possibilité de révocation institue l'instabilité. Et le fait que la révocation puisse être totale alors qu'il n'y a pas d'alternative, puisqu'il y a dépendance, institue la fragilité. D'où le risque.

D'autre part, de la précarité comme rapport à l'avenir découle une difficulté de construction d'un avenir autonome, ce que nous désignons ici simplement par le terme projet. L'instabilité brouille la visibilité vers l'avenir et s'oppose à son anticipation ; la fragilité incite à éviter le projet comme changement, c'est-à-dire comme facteur d'instabilité donc de risque ; et la dépendance détermine une forme d'hétéronomie en particulier dans l'élaboration des projets. Il faut toutefois rappeler que le projet peut être favorisé par la précarité en tant qu'outil permettant justement d'anticiper l'avenir

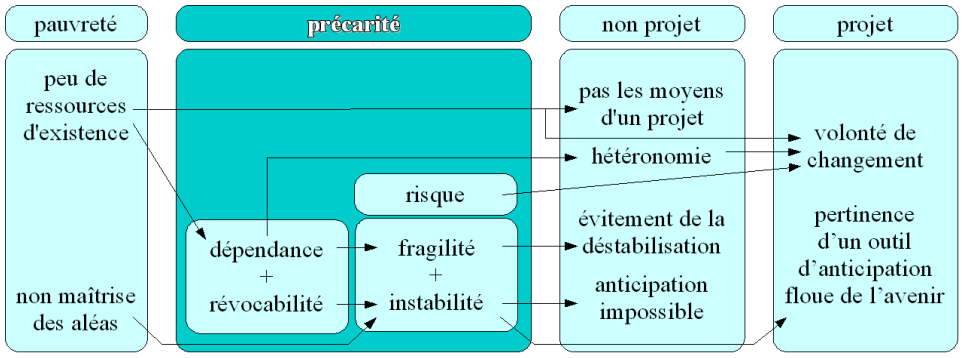


FIG. 1.1 – Schéma conceptuel de la précarité

de manière floue (Boutinet, 1990) et de préparer la sortie d'une situation de pauvreté, de risque et de dépendance.

Enfin, la pauvreté représente un fondement de la fragilité, de l'instabilité et de la dépendance, par faiblesse du niveau de ressources permettant respectivement l'éloignement de la situation actuelle des situations critiques, sa stabilité et le choix des sources. De plus, l'absence de moyens pour réaliser des projets incite à ne pas en élaborer du tout.

Nous détaillons néanmoins la multiplicité des relations possibles entre précarité et pauvreté.

1.1.2 Précarité ou pauvreté : de la richesse des notions

Les deux concepts de précarité et de pauvreté, mêlés par le sens commun, sont associés de manière variable selon les auteurs traitant de ces sujets.

1.1.2.1 Dépendance et assistance

Nous avons vu que Simmel définit la pauvreté par la relation d'assistance, ce qui la rapproche de la dépendance caractérisant, sans la définir, la précarité. Nous ne revenons pas sur la nécessaire distinction entre la définition qui s'appuie sur la norme sociale du devoir d'assistance, et celle fondée sur les éléments concrets, perçus ou réels, de dépendance.

Dans cette distinction entre précaires et pauvres, nous pouvons néanmoins relever que l'indépendance prend une dimension centrale dans la citoyenneté et que par conséquent, les pauvres ont longtemps été déchus de leurs droits civiques en tant que non-propriétaires potentiellement dépendants d'autrui (Castel, 2003), l'absence de propriété étant un manque de *« compétence »* pour un citoyen (Lasch, 1996). Ici, les pauvres sont vus comme des précaires.

1.1.2.2 Risque futur et maîtrise présente du risque

D'autre part, la pauvreté en ressources limite les moyens de maîtriser l'avenir et constitue en cela un facteur essentiel de précarité, essentiel car une situation de fragilité n'est pas risquée, donc pas précaire, si des ressources suffisantes permettent de maîtriser son évolution. Kornig (2003) suppose le niveau de diplôme, le réseau familial et professionnel et le sexe comme facteurs limitant l'effet de la précarité de l'emploi. Paugam (2000) définit quant à lui l'insatisfaction au travail, qui est de l'ordre de la pauvreté, comme précarité du travail associée à la précarité de l'emploi, liée au contrat de travail.

En d'autres termes, se définissent mutuellement la précarité de la situation -le risque- et la pauvreté des ressources -la capacité de maîtrise du risque. En tant que fondement dans le présent d'un rapport risqué à l'avenir, la pauvreté pourrait être intégrée au concept de précarité, mais il ne faudrait toutefois pas confondre la pauvreté en général, relative à la survie, et la pauvreté relative à la maîtrise du risque. De plus, la précarité est susceptible d'aboutir à la dégradation de la situation et peut donc conduire à l'augmentation de la pauvreté. C'est en cela que la précarité peut être comprise comme un antécédent de la pauvreté ou de l'exclusion. Elle rejoint alors le sens de vulnérabilité ou de fragilité.

Pauvreté potentielle Fragnière et Girod relèvent dans leur dictionnaire suisse de politique sociale l'utilisation de l'expression de pauvreté potentielle pour désigner la précarité. Ils ne la réduisent pas à la fragilité mais l'associent à l'instabilité. *« La notion de précarité comme « pauvreté potentielle » (donc distincte de la pauvreté) inclut l'idée d'instabilité (par exemple du revenu, lorsqu'il est sujet à oscillations imprévisibles) et de fragilité (manque de pouvoir contractuel, par exemple). »* Ce sont les deux composantes du risque distinguées supra d'après Harzo et Couty (2000).

Vulnérables Castel (1995) réalise la même distinction entre les précaires et les pauvres, qu'il nomme respectivement les *« vulnérables »* et les *« désaffiliés »*, selon leur niveau d'intégration par le travail et les réseaux sociaux. *« En schématisant : être dans la zone d'intégration signifie que l'on dispose des garanties d'un travail permanent et que l'on peut mobiliser des supports relationnels solides ; la zone de vulnérabilité associe précarité du travail et fragilité relationnelle ; la zone de désaffiliation conjugue absence de travail et isolement social. »* Il indique la continuation de cette différenciation du Moyen-Âge jusqu'à l'actuelle société salariale qui offre ses protections collectives aux travailleurs salariés. En effet, une partie, vulnérable, de la population bénéficie moins de ces protections parce qu'elle se trouve dans les zones

grises de l'emploi à savoir toutes les formes d'emploi qui dérogent à l'emploi stable à temps plein, et une partie, désaffiliée, n'en bénéficie pas parce qu'elle est en-dehors du marché de l'emploi.

La pauvreté et la précarité dépendraient donc du niveau de revenus et de protections, qui protègent respectivement contre la misère et contre le risque de misère. Protections qui évolueraient conjointement et pourraient être intégrées sur une même échelle de mesure sur laquelle on distinguerait les trois niveaux d'intégration, de vulnérabilité et de désaffiliation. Dans ce cas, la pauvreté ne serait pas une précarité car elle correspondrait à une absence totale de revenu et de protection qui ne pourrait donc être perdus. En effet, avoir une ressource, c'est souvent risquer de la perdre. Réciproquement, perdre une ressource, c'est aussi perdre ce risque. Un pauvre ne serait donc pas précaire dans le sens où il n'aurait rien à perdre. Toutefois, le fait qu'on puisse toujours perdre la vie relativise ce point de vue. Les sans domicile fixe nous rappellent ainsi que la grande pauvreté et la grande précarité se rejoignent quand la simple survie est en jeu.

Les travaux de Castel nous permettent de poursuivre la réflexion sur ces catégories de protections et de risques associés.

1.1.2.3 Protection par les biens, droits ou réseaux

Propriétés privée et sociale Dans son essai sur l'insécurité sociale, Castel (2003) souligne que celle-ci touche ceux qui ne sont ni protégés par la propriété privée, elle-même protégée par l'État-gendarme de la société libérale, ni protégés par la propriété sociale défendue par les collectifs conduits par les syndicats de salariés. Cette propriété sociale est essentiellement liée au statut de travailleur, puisqu'elle consiste en un droit du travail et une sécurité sociale au sens large, mais aussi à celui de citoyen, à savoir les services publics qui sont peu ou pas marchandisés. Nous notons que l'accès aux services publics peut dépendre d'autres ressorts que le droit lié à la citoyenneté, comme l'aide médicale d'état accordée aux étrangers autant pour le respect de leur dignité humaine que pour garantir la salubrité publique (MIPES, 2005).

Insécurités civile et sociale Castel considère conjointement l'insécurité civile et l'insécurité sociale. L'insécurité civile désigne la possibilité de l'agression de la propriété, sous-entendue privée. La propriété correspond ici au sens donné par Locke, c'est-à-dire à la vie, à la liberté et aux biens d'un individu. Elle recouvre en fait à la fois les menaces directes sur les personnes et les menaces sur leurs biens dont leurs moyens privés d'existence. Cette dernière menace contient donc une part de l'insécurité sociale ou risque social au

sens d'un risque de dégradation du statut social. Ce statut social multidimensionnel condense l'ensemble des rôles sociaux de travailleur, de parent, d'habitant, de citoyen, etc. Nous pouvons également inclure dans cette notion de propriété toutes les capacités incorporées, capacités physiques comme compétences ou connaissances. L'agression de ces biens incorporés aboutit à infliger à l'individu un handicap qui remet en cause son statut social.

Risques sociaux Nous pouvons donc distinguer la menace sur la vie ou la liberté, que nous nommerons insécurité civile, et la menace sur le statut social c'est-à-dire essentiellement, dans la société salariale, la menace sur les revenus du travail, l'emploi et les capacités à travailler, menace que nous nommerons insécurité sociale. La menace sur les biens et les capacités incorporées constitue donc soit un risque social s'ils déterminent le statut social et en particulier la capacité à travailler, soit un risque social de second degré sur des protections contre l'insécurité sociale, à savoir ici la propriété privée. La précarité que nous avons pris en compte dans notre étude se restreint aux risques sociaux ainsi définis, délaissant l'insécurité civile même si Castel a raison de souligner leur complémentarité et même leur co-occurrence notamment dans les quartiers défavorisés.

Protections communautaires En reprenant les catégories du court essai de Castel, nous négligeons les autres éléments protecteurs du statut, c'est-à-dire les autres ressources que les biens et les droits liés au statut de travailleur ou de citoyen. En particulier, Castel a évoqué le remplacement des protections rapprochées d'ordre communautaire par les protections collectives attachées à des droits catégoriels mais n'a pas insisté sur leur permanence. Les ressources fournies par la famille, la communauté, le voisinage, ou plus généralement les réseaux sociaux, sont pourtant cruciales pour la survie de ceux qui n'ont plus ni les biens ni les droits. Nous intégrerons donc en sus de la dichotomie entre protections par les propriétés privée et sociale, les protections communautaires.

Trois protections Cingolani (2005) définit la précarité d'abord par la discontinuité, à savoir celle de l'emploi, et estime l'intensité de cette précarité par le niveau de revenus et de protection sociale. Il distingue en fait l'instabilité, en insistant moins sur le risque de rupture que sur la rupture elle-même, et la fragilité caractérisée par le niveau de protections privée et sociale, les revenus étant un indicateur du stock de richesses c'est-à-dire du niveau de protection privée. La partie de la pauvreté qui détermine la maîtrise du risque correspond donc simplement au niveau de protections des trois types : biens,

droits, et réseaux.

1.1.2.4 Risques sur le statut selon les protections et la protection des protections

Les menaces qui pèsent sur les différentes formes de protection déterminent plusieurs aspects de la précarité que nous pouvons décliner suivant deux dimensions : le risque lié à l'absence de protection et le risque sur la protection, ou ce que nous avons appelé supra les risques sociaux de premier et second degré. Les précaires génèrent alors des stratégies de constitution mais aussi de protection de ces protections.

Les seules menaces sur les fondements du statut social à savoir le statut et les revenus lié à l'emploi ne suffisent pas à caractériser la précarité. Il faut en effet d'une part intégrer l'importance des protections et d'autre part leur propre précarité.

Risque de premier degré Le premier degré de risque social correspond en particulier à la précarité de l'emploi mais aussi à la fragilité psychique et physique rapportés à la dureté des conditions de travail, et plus généralement aux diverses ressources nécessaires au travail. Nous retrouverons dans cette catégorie les moyens et compétences nécessaires à la mobilité, la précarité des capacités de mobilité constituant une source directe de précarité. Les stratégies adaptées qu'elle génère la révèle en même temps. C'est le cas de l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement vers le travail, marginale à cause de la fatigue des déplacements et des risques de vol. De même la voiture-épave est-elle utilisée avec parcimonie pour les déplacements dont les utilisateurs ont jugé qu'elle s'impose. Nous reviendrons infra (cf. 1.2.3) sur les pratiques de mobilité des précaires, qui constituent l'objet central de notre étude.

Mais ce risque social de premier degré doit être modéré par le niveau de protection. La disposition de propriété privée notamment d'une propriété privée c'est-à-dire d'un logement voire de terres nourricières limite de fait la précarité. En ce qui concerne la propriété sociale, son absence, à savoir le non-respect du droit du travail, le travail au noir ou la non-accessibilité des services publics, génère le risque de perte du statut social en cas de perte du travail pour les personnes non-propriétaires. Enfin, l'absence des protections communautaires issues des réseaux sociaux ôte une protection même transitoire aux non-propriétaires qui n'ont plus ou pas encore de droits en cas de perte d'emploi, et risque de les conduire au dénuement. Cette absence apparaît parce que les autres modes de protection, dominants dans notre variante salariale de la société libérale, ont fait défaut. C'est donc cette

absence qui servira à désigner le défaut global de protection via les notions de désaffiliation ou d'exclusion.

Risque de second degré Le risque social de second degré désigne la menace sur les protections privées et sociales. La dégradation irrépressible des pavillons de grande périphérie toulousaine observée par Rougé (2005) implique une perte de biens patrimoniaux qui augmente considérablement la précarité des ménages qui y ont tout investi mais ne peuvent plus déménager sans tout perdre.

La possibilité de perdre la propriété sociale étant surtout attachée au statut de travailleur, elle concerne d'abord les travailleurs susceptibles de perdre leur emploi puis d'épuiser leurs droits afférents : épuisement des droits au chômage, insuffisance des droits à la retraite, etc. Mais les citoyens susceptibles de voir disparaître les services publics qui les desservent sont aussi dans ce cas. L'échelle temporelle de l'évolution de la desserte des services publics étant nettement plus grande que celle des contrats de travail, cette dimension apparaîtra peu dans notre analyse bien qu'actuellement les services publics soient précisément remis en cause en tant que tels. Pendant notre recherche, nous avons toutefois été témoin des difficultés de nombreuses structures qu'on peut considérer comme faisant partie d'un service public de l'insertion sociale et professionnelle et qui bénéficient de financements non pérennes dont la précarité peut effectivement se répercuter sur leur public, déjà précaire indépendamment de cela.

Enfin, le risque de perte des protections communautaires correspond au risque de perte de l'ultime degré de protection en cas de difficulté majeure. C'est pourquoi ces ressources ne seront qu'exceptionnellement sollicitées pour ne pas les dilapider comme nous le verrons plus loin dans le cas de la mobilité.

Nous devrons donc décliner le risque social suivant les trois dimensions de la protection du statut social, à savoir la propriété privée, la propriété sociale et les protections communautaires, ou encore les biens, les droits et les réseaux. De plus, nous devons distinguer les menaces sur le statut social renforcées par l'absence de ces protections et les menaces sur ces protections.

1.1.2.5 Système de protection

Cette complexité des degrés de protections ne s'arrête pas là et correspond à une complexité des degrés de risque. Nous pourrions en effet nous interroger sur les modalités de protections des trois systèmes de protections que nous avons détaillés. C'est d'ailleurs ce qu'a esquissé dans son essai Castel (2003) du point de vue macrosocial à propos de l'individualisation de la société et de l'exacerbation de la concurrence dans l'économie mondialisée,

afin de remonter à la source de la précarité pour, si ce n'est la tarir, au moins déterminer dans quelle mesure elle pouvait être jugulée.

Interaction entre statut et protections Du point de vue de l'individu, les trois types de protections évoqués ne jouent pas leur rôle indépendamment comme trois filets complémentaires voire redondants mais comme un système. En effet, elles maintiennent ou rétablissent le statut et les revenus grâce auxquels peut être consolidée une protection défaillante. Ainsi, en cas de chômage, non seulement la propriété sociale sera mobilisée, mais les biens privés seront aussi investis et les relations sollicitées pour retrouver un travail et donc les pleins droits qui lui sont associés. Réciproquement, la sphère professionnelle est un lieu majeur de constitution de réseaux sociaux, ce que montre la désaffiliation de certains chômeurs. Enfin, les revenus du travail, salaires directs plutôt que salaires différés de la propriété sociale, pourront être épargnés et consolider la propriété privée.

Indépendance des protections Par contre, les protections du statut social ne semblent pas directement se protéger les unes les autres. Seuls les liens et l'étendue des réseaux sociaux peuvent être renforcés par certains aspects de la propriété sociale comme le droit individuel aux soins gratuits abusivement utilisé par plusieurs personnes, ou par des biens personnels potentiellement mobilisables pour tous les membres d'une communauté. En fait, la faible interdépendance directe des trois types de protections renforce à la fois la pertinence de leur distinction et leur efficacité c'est-à-dire leur caractère protecteur. En effet, si, par exemple, les propriétés sociale et privée dépendaient du niveau de protection communautaire, la perte de cette dernière mènerait tout de suite à la désaffiliation et nous devrions assimiler les deux premiers types de protections à des modalités du troisième type. Les trois types de protections fonctionnent donc comme système compartimenté de ressources de maîtrise du risque social.

Faillite par interdépendance Les limites de ce système sont néanmoins patentes et apparaissent précisément dans la conjugaison des défaillances des divers types de protection. En particulier, d'après Cingolani (2005), le risque de chômage, risque social s'il en est, est plus important chez les personnes disposant de moindres qualifications, donc d'emplois moins qualifiés et moins rémunérés, c'est-à-dire chez ceux qui sont le moins à même de développer une protection à partir d'une propriété privée. Ce risque est plus important pour les personnes aux conditions de vie et de travail éprouvantes pour cette part de leur propriété qu'est leur santé. Ce risque est également plus important

chez les personnes travaillant avec intermittence, qui ne peuvent donc cotiser pleinement pour leurs droits et bénéficieront d'une moindre propriété sociale. Enfin, le chômage entraîne une fragilisation voire une rupture des liens conjugaux, familiaux et sociaux, c'est-à-dire de leurs protections communautaires. Et ces protections communautaires sont de toute façon moindres pour les personnes défavorisées, comme le montre, entre autres exemples, la reproduction scolaire défavorable aux enfants de non-diplômés (Baudelot et Establet, 1989).

1.1.2.6 Précarité multidimensionnelle

Nous verrons que certains responsables de structures d'insertion élaborent des schémas similaires à partir d'autres catégories de ressources. Dans son étude de cadrage de la mobilité des pauvres, Orfeuil (2004b) propose rapidement de compléter par la mobilité c'est-à-dire essentiellement la capacité de déplacement vers le travail, le système classique des fondements de l'intégration proposé par les auteurs qui étudient l'exclusion (Paugam, 1996). Dans ce cas, les quatre piliers de l'intégration socio-professionnelle, ou de l'exclusion, seraient le travail, le logement, la santé et la mobilité, chaque ressource concourant à maintenir le statut et le revenu des individus, c'est-à-dire à maîtriser le risque de dégradation du statut social.

Un responsable rencontré nous a expliqué qu'il y intégrait un cinquième élément : les loisirs. Nous pouvons les replacer dans nos propres catégories : le travail représente le fondement du statut social ; le logement et la santé sont deux éléments de la propriété privée qui servent non pas comme protection mais comme capacité à travailler et à avoir une place dans la société ; les loisirs ont pour but de rendre les réseaux sociaux plus indépendants du travail et donc de renforcer les protections communautaires ; et la mobilité est constituée d'un mélange de biens et capacités privées, de réseaux sociaux, et de services publics. Nous remarquons que les loisirs font précisément partie de la catégorie des protections détaillées plus haut. Il ne s'agit pas encore de déterminer la plus ou moins grande pertinence de ces constructions systémiques notamment dans leur articulation aux pratiques et capacités de mobilité, mais de relever le caractère généralisé de leur usage.

Au travers de ces descriptions complexes des ressources de maîtrise du risque social apparaît le caractère multidimensionnel de la précarité. Il existe donc un continuum entre les situations d'intégration et de désaffiliation marquées par différents degrés de risque social, selon que une ou plusieurs protections, biens, droits ou réseaux, sont pérennes, menacées ou défaillantes. D'où un lien direct entre la précarité du statut social et, d'une part, la pauvreté en protection de chaque type mais aussi, d'autre part, la précarité de ces

protections.

1.1.2.7 Composantes de la pauvreté et précarité

La pauvreté se définit par rapport aux capacités à tenir un statut social et à obtenir un revenu, et par rapport aux multiples protections contre le risque de dégradation de ces revenus et statut. Ainsi, nous identifions cinq composantes qui définissent le niveau de pauvreté et déterminent le niveau de précarité : les capacités personnelles et les conditions externes de maintien du statut, la propriété privée, la propriété sociale, les protections communautaires.

Les conditions externes de maintien du statut désignent l'environnement dans lequel la personne met en œuvre ses capacités propres de maintien du statut, en particulier du travail. Les capacités et moyens personnels forment les conditions internes de maintien du statut. Les deux composantes internes et externes sont nécessaires car il ne suffit pas d'avoir les qualifications de soudeur pour être soudeur : il faut trouver un emploi libre de soudeur. Même chose pour le leader révolutionnaire qui a besoin d'une conjoncture historique favorable à la révolution pour réaliser son statut de guide suprême. C'est dans ces conditions extérieures, typiquement les contrats de travail précaires, que se trouvent les principaux ressorts de la précarité des statuts. En effet, les capacités personnelles risquent surtout les aléas propres à la vie. Et les trois autres composantes forment les diverses protections contre cette précarité, qui sont donc moins des sources que des limitations de la précarité.

1.1.2.8 Dépendance due aux protections

Néanmoins, ces trois types de protections correspondent à des niveaux croissants de dépendance. Les biens privés sont par définition sous l'entière souveraineté de leur propriétaire. Ils ne supposent donc aucune dépendance au moment de leur mobilisation. Seule leur conservation suppose une certaine dépendance à l'État-gendarme, qui défend la suprématie libérale de la propriété privée à peu près sans condition, et à ses substituts privés que sont les sociétés de sécurité. La propriété sociale est attachée à des droits qui ont censément la force d'une propriété privée et ne peuvent être révoqués. En fait, pour les droits à l'allocation chômage, une dépendance apparaît dans l'imposition des comportements de recherche active d'emploi dont le non-respect peut en limiter l'attribution. Enfin, les protections communautaires suscitent des dépendances fortes car non médiatisées par une bureaucratie qui gère des catégories et non des individus. La communauté, enfin, fonctionne par contre à partir de relations inter-individuelles et peut toujours

imposer n'importe quelle norme individuelle de comportement, faute de quoi l'assistance risquerait d'être révoquée.

La potentialité d'une telle révocation institue donc une précarité dans les protections communautaires qui existe a priori beaucoup moins dans la protection par la propriété sociale, et s'avère inexistante pour la propriété privée. C'est précisément en tant que sources d'indépendance éloignée des anciennes protections communautaires que les penseurs de la modernité, attachés à l'indépendance des citoyens, ont tant défendu la propriété privée, puis la propriété sociale pour les non-propriétaires (Castel, 2003).

1.1.2.9 Handicaps

La pauvreté peut être définie comme un ensemble de précarités, c'est-à-dire d'insécurités par rapport à divers aspects de la vie. Ces insécurités correspondent à des handicaps par rapport à un niveau de ressources nécessaire pour garantir une sécurité normée (Gilles-Simon et Legros, 1997). La précarité peut dans ce cadre désigner non pas un handicap mais la situation d'une personne avec un nombre peu élevé d'handicaps, tandis que la pauvreté désigne un nombre élevé d'handicaps. Cette approche en termes d'handicaps, ou d'atouts ou de capitaux, permet l'évaluation du niveau de pauvreté. Les indicateurs alors utilisés peuvent être analytiques ou synthétiques. Il s'agit notamment dans le premier cas de la santé, du logement, de la formation, de l'emploi et de la sociabilité. Dans le deuxième cas, on trouve le revenu, le niveau de consommation, les conditions d'existence, le sentiment de manque, la participation à la vie sociale (Mignot, 2001).

Certaines catégories sociales sont caractérisées par un cumul de précarités, au sens de handicaps, qui leur fait subir une plus grande pauvreté ou précarité, notamment pour leurs déplacements dans l'espace public. Il s'agit en particulier des femmes (Milewski, 2005), des immigrés (Madoui, 2003; Costa-Lascoux, 1996; Begag, 1991; Minces, 1973), des jeunes (Kokoreff et Vulbeau, 1994), des personnes physiquement handicapées (Orfeuil, 2004b, pages 18-19), des personnes âgées et des personnes peu qualifiés.

Handicaps liés au genre Les rapports de genre déterminent les handicaps spécifiques aux femmes dans l'espace public. L'espace public est en effet un lieu d'expression des rapports de genre qui s'y affirment et y évoluent. La simple présence des hommes dans la rue ou leur prise de parole dans l'agora participent de la constitution d'une légitimité spécifiquement masculine à investir l'espace public, quand les femmes se voient enfermés dans leur espace légitime, domestique (Bourdieu, 1998). Ainsi, les nouveaux pères des ménages modestes ne renoncent pas à leur activité professionnelle, au

contraire des mères (Bressé et Galtier, 2006), même si des figures originales de pères émergent (Benoit, 2005). Pourtant, la confusion des identités masculine et professionnelle génère un handicap des hommes, paralysés face à la précarité du travail, tandis que les femmes peuvent s'appuyer dans la même situation sur une identité multiple moins précaire (Revel, 2000). Les femmes disposent aussi d'avantages propres mobilisables dans l'organisation de leur mobilité, tels que les *« compétences temporelles »* de gestion des temporalités multiples, multiples comme leurs identités (Bouffartigue, 2005).

La différenciation genrée de l'espace public se matérialise particulièrement dans les pratiques de mobilité, les femmes se déplaçant surtout à l'échelle du quartier pour pouvoir réaliser leurs tâches domestiques et familiales (Coutras, 1993). Mais, si les formes légitimes de mobilité féminine contraignent les femmes, celles-ci peuvent également les détourner et ainsi les remodeler. À l'échelle du quartier, la mobilité éventuellement simulée des jeunes femme légitime leur présence dans l'espace public, tandis que leur mobilité à l'échelle métropolitaine leur permet d'échapper aux normes locales, communautaires traditionnelles (Buffet, 2003). La légitimité masculine à l'appropriation des territoires publics les pousse paradoxalement à l'immobilité.

Les hommes semblent donc bénéficier d'une plus grande légitimité dans l'espace public, à savoir les territoires de mobilité quotidienne et la sphère professionnelle. Pourtant, les hommes précaires sont susceptibles de pâtir des normes identitaires leur enjoignant d'être hégémoniques surtout dans l'espace public. Le fait que les hommes demandent moins leur chemin que les femmes s'expliqueraient ainsi par le public aveu de faiblesse qu'une telle sollicitation représente (Connell, 1995).

Les femmes semblent donc pâtir de certains handicaps dans le domaine de la mobilité quotidienne, mais semblent à même de les dépasser voire d'en faire des atouts dans certaines situations. Finalement, l'appartenance d'une personne à une catégorie de population globalement désavantagée dans le domaine de la mobilité quotidienne doit être considérée comme un indice de handicap potentiel à prendre en compte pour évaluer son degré de précarité (cf. 3.2), mais pas comme un pur déterminant de sa précarité.

1.1.2.10 Pauvreté, précarité, exclusion

Le concept de précarité, en tant que rapport risqué à l'avenir, peut être un des éléments de la pauvreté. Pour Valtriani (1993), cette dernière comprend la précarité, la pauvreté économique et l'exclusion, ce qui lui permet de définir sept types de pauvreté comprenant un, deux ou trois de ses composantes. L'exclusion peut d'ailleurs être confondue avec la pauvreté, elle-même confondue avec la précarité. L'exclusion peut être comprise comme

une désaffiliation au sens d'une perte de liens sociaux, c'est-à-dire une pauvreté sociale. Cette pauvreté des ressources sociales peut d'ailleurs s'exprimer en terme de distension plutôt que d'absence de liens, à la manière du schéma du « feu de camp » dont l'éloignement représente le degré d'intégration sociale (Halbwachs, 1913). Elle peut aussi désigner l'exclusion du mode de vie dominant, c'est-à-dire à la fois la désaffiliation et des conditions d'existence anormales, ce qui revient à la pauvreté économique lorsque l'exclusion n'est pas choisie. En conséquence, nous assimilerons l'exclusion à une pauvreté socio-économique.

1.1.2.11 Précarité, pauvreté : de la richesse des notions

Nous considérons la précarité comme un certain rapport à l'avenir caractérisé par le risque, éventuellement fondé sur la dépendance. Nous y associons deux autres dimensions : l'absence de projet autonome comme possible conséquence de la précarité, et la pauvreté comme déterminant et effet de la précarité. La pauvreté et la précarité définissent les deux dimensions statique et dynamique d'une forme de misère au sens de difficultés socio-économiques. Nous pouvons donc les articuler diversement, soit en désignant dans la pauvreté les facteurs statiques d'une dynamique de paupérisation qui caractérise la précarité. Nous pouvons à l'inverse chercher dans différentes formes de précarités les processus qui entretiennent par un cercle vicieux la fixité d'une situation de pauvreté. Il est aussi possible de distinguer au travers de ces notions différentes phases d'un processus évoluant entre désaffiliation et intégration, auquel cas la précarité désigne la phase instable, dynamique, d'où il est possible de s'intégrer mais qui tend à la paupérisation, alors que la pauvreté désigne un des états stables qui peut prendre d'autres appellations. Enfin, la confusion des notions reste aussi une alternative.

Nous considérerons la pauvreté non comme un état mais comme la somme des facteurs statiques qui déterminent le processus sous-jacent à une situation de précarité car nous voulons focaliser notre analyse sur cette notion dynamique. Et nous nous intéresserons aux cinq composantes de la pauvreté : les capacités, les conditions de travail et d'exercice du rôle social, les biens, les droits, les réseaux.

Nous avons articulé les composantes conceptuelles de la précarité entre elles et avec la pauvreté. Mais faute d'une prise en compte de la nature des multiples formes de précarité, ce que l'on peut appeler les précarités, cette notion ne sera pas opératoire car elle recouvrirait l'ensemble des situations qui implique un risque, alors que le risque est l'essence même de la vie en tant que somme de processus, comme nous le rappelions supra (cf. 1.1.3.1) avec Castel (2003).

1.1.3 Précarités

Derrière l'univocité du schéma conceptuel proposé pour décrire la précarité (cf. 1.1.1.5) se cache une diversité de dimensions à prendre en compte pour l'identification et l'évaluation (cf. 3.2.1) de la précarité. Nous avons commencé à les détailler en précisant les façons dont la précarité et la pauvreté s'imbriquent ou s'articulent. Nous poursuivons maintenant cette démarche de caractérisation appliquée des précarités.

1.1.3.1 Posture face au risque perçu

La relativité du risque renvoie à la subjectivité de la précarité et interroge la nécessité d'une prise en compte de la perception par les personnes précaires elles-mêmes.

Omniprésence et relativité du risque La précarité est une notion relative définie par un certain rapport à l'avenir et au risque. Un événement improbable, tout d'abord négligé, pourra ainsi correspondre à un niveau de risque élevé et donc à une précarité importante. La précarité dépend donc de l'interprétation sociale ou individuelle des risques. Dans une société du risque (Beck, 2001) qui considère impossible le risque zéro et abaisse toujours le niveau de risque acceptable en même temps que les mesures de sécurisation sont renforcées, la précarité est généralisée. Comme le relève même Castel (2003), *« la vie est un risque »* et le risque zéro est un fantasme même pas souhaitable. La précarité dépend d'une définition préalable du risque qui est toujours relatif.

En particulier, dans le domaine de la mobilité, le risque et la précarité sont omniprésents et multidimensionnels car la mobilité suppose le passage du temps, donc le changement et la possibilité d'une dégradation de la situation. Si la précarité affecte toutes les dimensions de la mobilité dans l'espace concret (quotidienne, résidentielle, touristique, migratoire) et a fortiori dans les espaces abstraits (professionnelle, sociale), une question est de savoir si ces multiples dimensions sont liées fortement ou pas. Le caractère plus ou moins multidimensionnel constituerait une façon d'appréhender la relativité du risque.

Pauvreté relative ou absolue La relativité s'applique différemment à la pauvreté qui participe pourtant à la précarité. À première vue, la pauvreté individuelle peut ainsi être relative ou absolue.

Elle peut être définie relativement, par rapport aux fins des personnes, fins qui définissent leurs besoins en ressources et donc leur manque. Cette notion

de manque nous renvoie précisément à l'exemple caricatural du drogué dont le manque sera dénigré par tout le monde sauf par la personne sevrée elle-même qui placera au contraire la quête d'une dose, en tête de ses priorités, quitte à tuer ou mourir. Derrière l'irrationalité du manque qui apparaît dans ce dénigrement, c'est la relativité de la pauvreté (ici en drogue) qui doit être soulignée. Et un risque de pauvreté relativement cruciale définit une précarité relativement extrême.

La pauvreté peut également être définie par rapport à un besoin nécessaire à la survie donc jugé indépendant de l'arbitraire de la volonté individuelle et du regard de la société. Néanmoins, cette définition absolue dépend de la société, du mode de vie, de l'environnement. Finalement, les tentatives d'étude de la pauvreté comme objet sociologique présupposent sa catégorisation qui résiste à toute objectivation, d'où le choix de Paugam (1991) de reprendre la notion « d'assistés » avancée par Simmel.

Pauvreté et précarité objectives ou subjectives Enfin, la précarité et la pauvreté peuvent être objectives ou subjectives, c'est-à-dire fondées sur les caractéristiques objectives des pauvres ou précaires, ou sur leur perception de leurs propres pauvreté ou précarité. À titre d'exemple, le public en insertion rencontré par Le Breton (2003a) combine à la fois des caractéristiques de pauvreté individuelles, objective (une pauvreté économique) et subjective (une identité négative), et sociales, objective (une condition d'assisté) et subjective (un statut d'assisté).

Encore une fois, l'existence de deux dimensions complémentaires tend à renforcer la relativité de la précarité et de la pauvreté si elles ne sont caractérisées que dans une des deux dimensions.

Précarité perçue La difficulté de fonder et d'évaluer objectivement le risque fait de sa perception par la personne précaire une dimension importante de la précarité. Nous reprendrons ici les remarques de Kornig sur la précarité de l'emploi. D'une part, la précarité subjective, évaluée en termes de confiance en l'avenir et de capacité à rebondir, aboutit à de vastes catégories de précaires, ce qui correspond à un sentiment généralisé d'insécurité et à une société du risque : en 1997, quatre Français sur cinq ont le sentiment d'avoir un emploi incertain (Kornig, 2003). Notons que la capacité à rebondir fait implicitement référence au concept de résilience abusivement réduit à une capacité d'adaptation sociale, vertu individuelle révélée par la réussite, alors que la résilience recouvre diverses modalités psychiques de gestion, et jamais d'effacement, de traumatismes passés, sous l'influence prégnante de l'environnement (Tisseron, 2003).

Pertinence du risque estimé de licenciement Deux enquêtes citées par Paugam (2000) indiquent l'évaluation par les salariés de leur précarité d'emploi, en fonction du risque estimé de licenciement dans les deux années à venir, en 1986 et 1995. Dans les deux enquêtes, une large majorité de salariés considèrent qu'ils ne vont probablement pas être licenciés et la part de ceux qui supposent qu'ils vont l'être demeure stable, passant de 11,6% à 13%. Mais le nombre des personnes incertaines augmente significativement de 14% à 25%. L'augmentation de la précarité des emplois se traduit donc subjectivement comme une incertitude et une incapacité d'anticiper, et moins comme une anticipation de la fin de l'emploi au-delà duquel il est difficile de prévoir l'avenir risqué.

En effet, la précarité du contrat n'induit pas mécaniquement la conviction d'un proche licenciement. Même parmi les personnes en contrats à durée déterminée (CDD), 31% considèrent qu'elles ne vont probablement pas être licenciées dans les deux ans, ce taux étant de 64% pour les personnes employées en contrats à durée indéterminée (CDI). Cela traduit peut-être une confiance démesurée dans les promesses d'embauche. Ou encore une confiance nécessaire pour accepter un travail insatisfaisant. Néanmoins, dans la même enquête de 1995, environ 8% des employés en CDI ont été embauchés après un CDD dans la même entreprise, et 4% après un contrat d'intérim. Donc l'espoir d'être embauché à la fin du CDD n'est pas si vain. Cela nous montre encore une fois que la précarité de l'emploi ne découle pas simplement de celle du contrat.

De plus, la même enquête révèle une corrélation très forte entre le risque estimé de licenciement et le déclin économique de l'entreprise. Nous en concluons avec Paugam que la précarité subjective de l'emploi constitue un indicateur potentiellement plus pertinent que la simple nature du contrat de travail. Elle tend en effet à se rapprocher de la précarité objective de l'emploi par une analyse renseignée depuis l'intérieur de l'entreprise, même si elle comporte ses propres biais.

Précarité et normalité D'autre part, la posture par rapport au risque perçu qualifie fortement la précarité et détermine ses effets. Le fait de considérer le risque comme normal et de l'accepter comme tel, par exemple dans le cadre du marché de l'emploi des jeunes, sera moins anxiogène et perturbant que le rejet d'un risque anormal. Ce rapport subjectif au risque et à la normalité de la précarité influe directement les stratégies et les comportements. En l'occurrence, les jeunes refusant l'étape des emplois précaires du marché local accepteront une surmobilité géographique vers un marché du travail plus étendu et sélectionneront des postes correspondant plus à leurs attentes dans

une stratégie d'insertion professionnelle plus ambitieuse (Wenglenski, 2003). Le choix d'un mode de vie précaire, tel celui des intermittents du spectacle, amène notamment à son acceptation comme normalité, à la différence de la précarité subie, celle consécutive d'un accident de la vie par exemple. La précarité indifférente, c'est-à-dire insignifiante, constitue une troisième posture qui peut par exemple émerger pendant une période d'attente sans enjeu et bornée de manière sûre (Kornig, 2003). C'est aussi le point de vue fataliste suscité par une démoralisation extrême et une perte de confiance totale en l'avenir qui immunise du risque : la fuite fataliste dans les stages d'apprentissage s'oppose ainsi aux stratégies de carrière réalistes et révèle différentes *« structures de la conscience temporelle »* (Pialoux, 1979).

Malgré l'importance de cette dimension, nous n'intégrerons pas la subjectivité de la perception de la précarité par la personne précaire, en choisissant de focaliser l'évaluation sur les éléments les plus objectivables et donc les plus comparables, les dimensions de la précarité exigeant une part importante d'interprétation de l'enquêteur n'étant pris en compte que dans l'analyse des pratiques de mobilité.

1.1.3.2 Précarités du contrat, de l'emploi, de la vie

Entre la désignation de la précarité caractéristique des plus pauvres et l'évocation de la précarité consubstantielle à la vie, le terme de précaires tend à évoquer spécifiquement les personnes dont le contrat de travail est précaire, en particulier intérim, stage, CDD, contrat de travail saisonnier. L'importance de la sphère professionnelle dans la société salariale (Castel, 1995) place effectivement la précarité des contrats au cœur de la précarité en général. Mais l'articulation entre les champs de réalisation de la précarité doit être précisée.

Précaires professionnels Le cas très particulier des *« professionnels de l'intérim »*, étudiés par Kornig (2003), permet de relativiser le lien intuitif fait entre la précarité du contrat d'emploi et les autres dimensions de la précarité.

Cette catégorie d'intérimaires désigne les intérimaires sélectionnés par leurs agences pour leurs compétences professionnelles et gérés par elles de manière préférentielle. Ils travaillent plus, touchent de meilleurs salaires, sont mobilisés pour les missions sensibles, bénéficient d'avantages en nature, s'identifient à leur agence comme si leurs contrats étaient à durée indéterminée et comme s'ils travaillaient effectivement dans leur agence et non dans des entreprises utilisatrices. Ces intérimaires connaissent la précarité de l'emploi liée à la nature de leur contrat. Néanmoins, ils ne semblent pauvres en rien. De fait, ces intérimaires ne se considèrent pas comme précaires.

Cette précarité limitée correspond en réalité à l'absence de protection juridique contre le licenciement, mais cette pauvreté juridique est compensée par une richesse dans tous les domaines de la vie. En particulier ils disposent d'une richesse en termes de compétences professionnelles renforcées par l'expérience des missions pour l'agence qui a créé des liens réciproques d'attachement pratique (en termes d'habitudes de mode de vie) et symbolique, d'où des liens de confiance donc d'engagement fort quoique non contractuel. En fait, la précarité contractuelle de leur emploi n'induit même pas la précarité de leur emploi, consolidé par d'autres liens.

Précarité restreinte Cet exemple nous rappelle l'importance de distinguer la précarité, qui par défaut désigne la précarité en général qui prend en compte tous les domaines de la vie, de la précarité dans un domaine restreint comme la sphère professionnelle, a fortiori dans le domaine encore plus restreint du contrat de travail. Nous insistons donc sur le fait que le contrat de travail ne détermine pas la précarité de l'emploi (Lefresne, 2001) qui ne détermine pas la précarité. Les statuts non précaires ne protègent pas de la précarité de l'emploi : c'est le cas des personnes en CDI dont les conditions de travail les poussent à la démission (Le Guilledoux, 2003) ou des patrons de petites ou moyennes entreprises (PME) fragilisés au travers de la vulnérabilité de leurs entreprises (Kornig, 2003), par exemple patrons érémistes (Briole et Rascol-Boutard, 2001). D'autre part, un emploi précaire ne conduit pas à une précarité générale si l'emploi est un aspect accessoire de la vie, grâce à d'autres sources de revenus et d'autres projets de vie en particulier.

Précarité ou pauvreté du travail Nous devons également préciser la notion de précarité de l'emploi vu son importance dans le champ de la précarité.

Si Paugam (2000) parle de précarité du travail pour l'insatisfaction au travail, nous parlerons plutôt dans ce cas de la pauvreté du travail. L'insatisfaction au travail ne constitue qu'un facteur d'instabilité par démission ou par insatisfaction de l'employeur. Cette insatisfaction ne doit pas être négligée mais intégrée aux autres dimensions de la pauvreté qui concourent au renforcement de la précarité.

La précarité du travail correspondrait plutôt au risque lié au changement de poste et de conditions de travail, c'est-à-dire à l'exercice de la flexibilité interne (Coutrot, 2003) : horaires flexibles par exemple par annualisation, heures complémentaires de temps partiel acceptées parce que le seul salaire contractuel est insuffisant, polyvalence déqualifiée. La flexibilité externe (ibid.), à savoir contrats atypiques très courts (« travail jetable » (Filoche,

1997)), turn-over choisi par les salariés en CDI à cause de mauvaises conditions de travail ou de harcèlement, sous-traitance, est quant à elle associée à la précarité de l'emploi, au sens du lien entre l'employeur et l'employé, ou entre le client en situation de monopsone et le sous-traitant avec ses employés. Ce lien ne repose pas exclusivement sur la nature du contrat de travail, comme nous l'avons vu.

Les deux contrats que Cingolani (2005) expose comme les figures typiques de la précarité, le temps partiel et l'intérim, correspondent en fait à deux aspects de la précarité dans la sphère professionnelle : la précarité de l'emploi et la précarité du travail, c'est-à-dire les flexibilités interne et externe, le chômage de masse permettant la flexibilité externe qui justifie d'âpres conditions de travail dont la flexibilité interne est une forme.

Précarité et urgence Enfin, similairement à la distinction entre les précarités d'emploi et de vie qui s'appuie sur un changement d'échelle problématique, l'échelle temporelle de la menace envisagée définit une autre dimension de la précarité.

Nous notons avec Kornig (2003) que l'insertion professionnelle des jeunes se fait structurellement sous le signe des emplois précaires, entre stages et petits boulots. Cette précarité professionnelle, lorsqu'elle n'est pas compensée par un soutien familial, induit une précarité générale. Néanmoins, elle se conclut souvent par une intégration socio-professionnelle. Il faut ici distinguer les différentes échelles temporelles de la précarité qui est un rapport à l'avenir plus ou moins lointain. La précarité peut exister par rapport à une échéance éloignée sans exister à court-terme. L'avenir plus lointain ne présente pas la même intensité de risque car s'ouvre a priori à beaucoup de possibles, heureux ou malheureux.

Par conséquent, toutes choses égales par ailleurs, la proximité temporelle de la menace rend le risque, donc la précarité, plus intense. Suivant cette dimension temporelle, l'extrême en est l'urgence. Ainsi, la précarité d'un employé en CDI menacé de licenciement diffère de celle d'un employé en CDD mais non licenciable, mais il semble difficile de les comparer sur ces seuls termes.

Le caractère général ou plus restreint de la précarité doit donc être bien précisé pour éviter de confondre les formes de précarité touchant au contrat de travail, à la relation économique, aux conditions de travail, à l'emploi du temps, à la vie quotidienne.

1.1.3.3 Importance de la précarité du contrat

La précarité du contrat constitue un facteur majeur dans notre étude car elle est un indicateur bien renseigné dans de nombreuses enquêtes statistiques et elle est à la fois au fondement de la précarité de vie de nombreux salariés, et au fondement de pratiques de gestion de la main-d'œuvre qui imposent une mobilité très flexible.

Explosion des emplois précaires Paugam (2000) réalise une analyse de l'émergence de la précarité dans la sphère professionnelle. L'augmentation des contrats de travail précaires est très importante depuis les années 1980. Ils ont été multiplié par 2,7 entre 1982 et 1998, date à laquelle ils sont près de 2 millions, d'après les enquêtes *Emploi* de l'INSEE. Cela représente environ 10% de l'emploi salarié en 1998. Évidemment, en termes de flux, ces contrats courts prennent une place bien plus importante que les emplois stables. Ces contrats ici considérés comme précaires par Paugam sont les CDD (46% des emplois précaires), les contrats d'intérim (21%), les stages et les contrats aidés (20%), ainsi que les contrats d'apprentissage (13%). Seuls ces derniers ont stagné sur cette période tandis que les stages et contrats aidés étaient multipliés par plus de 5, et les CDD et l'intérim environ par 3 et même 4 sur la période 1982-2003 à partir des chiffres donnés par Delgado (2005).

Cette tendance exposée par Paugam s'est poursuivi. À partir de données actualisées par le syndicat Force ouvrière (FO), Delgado (2005) note l'intensification de la précarité dans l'emploi salarié. D'une part, 39% des emplois créés entre 1995 et 2003 ont été des emplois précaires, c'est-à-dire des CDD ou des contrats intérimaires. La part de l'emploi salarié de ces deux types de contrats précaires est donc passée de 7,6% en 1995 à 11,4% en 2003. De plus, l'intensification de la précarité touche aussi l'emploi précaire, tout au moins l'intérim dont la durée moyenne des missions passe de 85 à 74 heures entre 1995 et 2003.

Néanmoins, la part de travailleurs en contrats stables dans la population active (Cingolani, 2005) a stagné entre 1954 et 2003, variant de 60% à 59% avec un pic à 72% entre 1971 et 1975. L'explosion des contrats de travail précaires ne concerne en fait que la sphère salariale. Dans l'ensemble de la population active, la part des non-salariés a décru en même temps que celle des salariés précaires, y compris les chômeurs, a crû. Finalement, le développement considérable de la précarité salariale cache peut-être une transformation des formes de la précarité liée au travail, la discrète précarité découlant de la dépendance économique laissant la place à celle, plus visible, de la relation de dépendance salariale, surtout si elle s'inscrit dans un contrat. Néanmoins, nous pouvons supposer que la conjoncture économique globale

détermine largement la précarité réelle des travailleurs, et que celle-ci s'est donc dégradée depuis la fin du quasi plein-emploi des trente glorieuses.

Contrats précaires et chômage Les emplois précaires prennent également de l'importance alors que le chômage augmente parce que ces emplois deviennent de plus en plus une étape nécessaire entre le chômage et l'emploi stable, voire deviennent le seul segment du marché de l'emploi accessible à certains chômeurs peu qualifiés ou de longue durée. Une part de plus en plus grande des chômeurs sort du chômage par ce type d'emplois plutôt que par un emploi stable. En 1997, 15% des chômeurs de l'année précédente avaient un emploi stable, et autant avaient un emploi précaire, alors qu'en 1983, le rapport était de 4 en faveur de l'emploi stable, précisément 28% et 7% (Paugam, 2000). De même, trois chômeurs sur cinq arrivent d'un emploi précaire (Delgado, 2005).

La précarité du contrat de travail apparaît donc comme un élément incontournable de l'analyse de la précarité, à cause du développement fulgurant de ces contrats et à cause du lien fort qu'il entretient avec les situations de chômage qui génèrent à la fois pauvreté et précarité.

*

La caractérisation et l'évaluation de la précarité des populations enquêtées ou susceptibles de l'être s'appuieront sur la prééminence du contrat de travail dans la définition de la précarité mais aussi sur ses nombreuses autres dimensions. Cette analyse s'appuiera sur un cadre conceptuel qui décompose le risque qu'est la précarité en instabilité et fragilité ou dépendance à une aide révocable, et qui l'articule à l'absence de projet autonome, comme effet possible, et surtout à la pauvreté, comme facteur global de précarité. Nous avons également décomposé ce concept de pauvreté, en capacités, conditions de travail et d'exercice du rôle social, biens, droits, et réseaux, afin de bénéficier d'un cadre le plus rigoureux possible pour intégrer des données très hétérogènes.

1.2 Précarité et mobilité

Après avoir décomposé le concept de précarité, il s'agit maintenant d'articuler ses différentes dimensions à la mobilité quotidienne. Cela revient à comprendre quelles contraintes génère la précarité mais aussi quelles ressources elle rend accessibles et à quelles compétences elle correspond, ceci afin de comprendre les stratégies et les pratiques spécifiques des précaires.

Le cas particulier et peu étudié des précaires très mobiles constitue l'objet d'étude de notre recherche. Un effort de cadrage fondé sur des études qualitatives et quantitatives s'impose pour estimer les pratiques de mobilité des personnes précaires et en déduire l'existence d'une population à la fois précaire et mobile. Nous devons d'abord préciser ce que recouvre la mobilité qui nous intéresse, la mobilité flexible, avant d'en chercher les traces dans les pratiques des précaires.

1.2.1 Mobilité flexible

Nous explorons la mobilité quotidienne des personnes précaires et mobiles parce qu'elle recouvre un paradoxe. Si la pauvreté conduit vers l'immobilité et que réciproquement la mobilité constitue un capital qui aide à sortir de la pauvreté, les pauvres ne devraient pas pouvoir être très mobiles, et surtout pas mobiles d'une façon censée permettre la sortie de la pauvreté. Cette mobilité comme capital est la mobilité non routinière qui ouvre les horizons de mobilité et autorise la mobilisation de toutes les ressources accessibles dans la ville. Cette mobilité nous intéresse donc en tant que reflet d'une capacité d'utilisation des réseaux de transport et de la ville en général. Nous la qualifions de « flexible ».

Nous pouvons relever des critères qui identifient une telle mobilité. Il nous faudra alors déterminer dans quelle mesure ces critères font système et peuvent être imbriqués en un outil opératoire d'évaluation de la flexibilité des précaires.

1.2.1.1 Critères de mobilité flexible

Deux dimensions se complètent pour définir la mobilité dite flexible : l'intensité et l'efficacité, c'est-à-dire l'investissement des moyens et la maîtrise des territoires. Nous nous intéressons donc ici à la mobilité effective comme indice d'un potentiel de mobilité, mais pas aux autres indices de ce potentiel.

Investissement L'intensité de l'investissement se mesure d'abord en termes temporels et monétaires : c'est le temps et le coût de déplacement. Le nombre et la fréquence des déplacements en constituent des indicateurs synthétiques. Un indicateur semble tout à fait pertinent pour estimer cet investissement. Il s'agit du ratio entre le temps de déplacement et le temps d'activité (*travel time ratio*), défini par Dijst et Vidakovic (2000). Ce ratio indique la propension à se soumettre au déplacement pour une activité donnée. Les chercheurs en déterminent un mode de calcul (le temps d'activité comprend le temps de

déplacement donc le ratio varie de 0 à 1), l'appliquent à une enquête néerlandaise et concluent que ce ratio prend deux types de valeurs, entre 0,4 et 0,5 pour les activités contraintes et entre 0,2 et 0,3 pour les activités facultatives. La stabilité relative de ce ratio pour des activités à même niveau de contrainte donc exigeant a priori un même niveau d'investissement, le désigne bien comme un indicateur pertinent du niveau d'investissement dans la mobilité. De plus, il permet d'estimer ce niveau pour chaque activité donc de produire une analyse fine de l'investissement pour chaque type d'activité, pour différentes tranches horaires ou différents lieux. La déclinaison de ce ratio temporel en ratio monétaire pourrait également constituer une variante intéressante.

Étendue L'étendue de l'espace-temps pratiqué est aussi un critère d'investissement dans une mobilité exigeante, mais elle peut dans certains cas constituer en plus un critère de maîtrise de territoires et temporalités divers. Boulahbal (1995) mentionne les différents indicateurs pratiques qui traduisent ce critère pour l'espace. À la mesure du périmètre ou de la surface du polygone englobant les déplacements, elle privilégie la mesure de la plus grande portée des déplacements par rapport au domicile pour sa simplicité algorithmique et sa facilité d'interprétation intuitive. Des équivalents temporels ou spatio-temporels peuvent être trouvés en considérant le temps comme une troisième dimension spatiale, et en prenant néanmoins en compte le caractère absolu des horaires décalés. En effet, autant l'étendue spatiale est surtout relative au domicile, autant l'étendue temporelle est aussi absolue par rapport au rythme physiologique et solaire.

Maîtrise D'autres critères correspondent seulement à la maîtrise de la mobilité. Le taux de chaînage des déplacements, dont le calcul est aussi précisé par Boulahbal (1995), traduit l'efficacité de la chaîne des déplacements. Il indique le nombre de trajets qui ont été évités en enchaînant les activités les unes après les autres sans passage inutile par le domicile, nombre rapporté au nombre maximal de trajets inutiles pour devenir un taux variant de 0 à 1. Deux autres types de critères reflètent la complexité de la mobilité à défaut de son efficacité, la complexité étant bien un indice de maîtrise et donc potentiellement d'efficacité.

Complexité Il s'agit d'une part de la structure des programmes d'activités et de déplacements qui peut présenter un niveau plus ou moins élevé de complexité qu'il s'agit ensuite de normaliser sur une même échelle de mesure, éventuellement par l'intermédiaire de typologies de programmes. De multiples

critères peuvent alors être utilisés pour effectuer cette normalisation. S'y trouve la multipolarité des déplacements c'est-à-dire la multiplicité des pôles, les pôles étant les lieux d'activités récurrents autour desquels se structurent les itinéraires et qui se réduisent en général au domicile et au lieu de travail (Boulahbal, 1997). Une réflexion sur la valorisation des fenêtres temporelles (*time window*), c'est-à-dire sur l'imbrication des activités les unes dans les autres, est aussi possible. Schwanen et Dijst (2003) ont ainsi élaboré une typologie en six types pour caractériser les journées travaillées en fonction du temps passé au domicile et au travail.

Adaptabilité Il s'agit d'autre part de l'adaptabilité de la personne mobile qui permet d'estimer la complexité de sa mobilité. Cette adaptabilité apparaît surtout au travers de la diversité de ses pratiques. La variabilité des destinations et des horaires peut en effet être renseignée mais les enquêtes transports exposent plutôt une image statique des déplacements d'une journée. Dans ce cas, seule la diversité de ces destinations et horaires peut être relevée. Il faut noter l'existence de rares enquêtes qui embrassent les déplacements faits pendant un mois, précisément pour appréhender les variations aux échelles supérieures à la journée. De même est intéressante la diversité modale autrement dit la multimodalité au sens de la pratique de différents modes de déplacement y compris de l'intermodalité (plusieurs modes pour un même trajet).

1.2.1.2 Intégration des critères en un indicateur de flexibilité dans la mobilité

Flexibilité Les deux types d'indicateurs identifiés, qui évaluent la maîtrise de la mobilité ou l'investissement dans la mobilité, permettent de cerner ce que nous appellerons une mobilité « flexible ». En définissant la flexibilité comme l'adaptation continue aux contraintes exogènes, la mobilité flexible est celle qui permet une telle adaptation permanente. Cela correspond à la mobilité nécessaire pour se rendre sur des lieux de travail changeants, mais aussi pour adapter son emploi du temps aux horaires contraints changeants. D'où l'intérêt de la notion de fenêtre temporelle entre activités contraintes, qui décrit la marge de manœuvre temporelle que la flexibilité est censée s'accaparer. Les précaires « flexibles », au sens de leur mobilité flexible, sont donc ceux qui réussissent à utiliser les marges de manœuvre temporelles que leur laissent leurs a priori nombreuses contraintes spatio-temporelles inflexibles, ceci afin de satisfaire les autres contraintes moins fortes ou moins temporellement ancrées.

Maîtrise dans la flexibilité Dans le cadre de la réflexion sur la définition de la mobilité flexible et ses indicateurs, nous ne distinguons pas les deux modalités antagonistes de la flexibilité : d'une part, l'adaptation aux exigences de l'urgence sans prospective l'orientant et la modérant (Bindé, 2002), et d'autre part, la non-soumission à l'urgence mais l'adaptation continue à un projet via une anticipation stratégique qui permet la hiérarchisation des contraintes et la planification des activités.

Si la flexibilité synchronique face à l'urgence et la flexibilité diachronique pour maintenir la continuité du projet s'opposent, elles induisent aussi bien l'une que l'autre des déplacements traduisant un investissement dans la mobilité et sa maîtrise. Il faut en effet différencier les pratiques de mobilité observées et les pratiques vécues qui peuvent pourtant révéler une plus ou moins grande maîtrise des emplois du temps. Mais, mis à part une question ad hoc dans une enquête spécifique, c'est plutôt l'entretien qui permet d'étudier cet aspect de la maîtrise dans la flexibilité.

Choix et association des critères La flexibilité peut être évaluée à partir des deux types d'indicateurs, indicateurs de maîtrise et d'investissement. Les modalités concrètes de cette opération imposent l'identification des critères possibles en fonction des enquêtes disponibles, puis une sélection des critères évitant les redondances et enfin un choix de mode de cumul des critères sélectionnés. Les possibilités sont très grandes et renvoient à la variété des systèmes d'aide à la décision.

Une contrainte peut d'ores et déjà être formulée. Il s'agit de la prise en compte des deux types de critères que sont l'investissement et la maîtrise. En effet, les déplacements à l'échelle du voisinage des insulaires peuvent être d'une grande complexité mais n'imposer qu'un faible investissement. De même, les trajets routiniers de longue distance impliquent un fort investissement mais s'accommodent d'une non-maîtrise des réseaux. Nous parlerons dans ce dernier cas de personnes mobiles, c'est-à-dire mobiles mais non flexibles. Or ces deux types de mobilité s'accommodent d'horizons de mobilité limités et figés à l'opposé de la mobilité que nous qualifions de flexible et qui permet l'appropriation de la ville.

Donc, une première contrainte dans le choix des indicateurs est de cumuler la mesure de l'investissement et celui de la maîtrise des déplacements.

Échelle temporelle de l'analyse de la flexibilité Une deuxième contrainte est la prise en compte des échelles auxquelles peut s'exprimer la flexibilité. En effet, la variabilité des déplacements à l'échelle de la journée n'est a priori pas la même qu'à l'échelle de la semaine, du mois, de l'année, pour prendre

des périodicités usuelles inscrites dans les temps sociaux.

Les critères d'intensité et d'étendue dépendent aussi de l'échelle choisie. L'étendue parcourue sur une journée n'est pas la même que sur une année, et les indices qu'elle donne sur le degré de flexibilité dans ces deux cas ne sont pas équivalents. De même, l'intensité des déplacements peut être ramenée à des indices de fréquence mais doit surtout être définie sur une période de mesure donnée. Ainsi, les différents critères énumérés pour évaluer la flexibilité se déclinent à chaque échelle temporelle en autant d'indicateurs de flexibilité.

A priori, la flexibilité à l'échelle de la journée est la plus importante dans notre indicateur global de flexibilité, car elle impose les plus grandes contraintes et révèle donc la plus grande capacité, c'est-à-dire le plus grand potentiel, de mobilité. Néanmoins, la mesure de la flexibilité aux échelles supérieures est indispensable pour mettre en évidence une mobilité moins exigeante a priori mais liée à une grande adaptabilité qui n'apparaîtrait pas nécessairement aux petites échelles.

La dimension de l'échelle temporelle doit donc être aussi prise en compte dans l'évaluation de la flexibilité. Toutefois, l'application de ces diverses préconisations sur les modalités correctes de mesure de la mobilité flexible se heurtera à la variété et à la précision des données disponibles. Dans le cadre de notre enquête qualitative, nous devrons composer avec les données éparses obtenues pendant les entretiens, sans passation de questionnaire. Dans les enquêtes statistiques existantes et potentiellement réutilisables, nous nous heurtons à la même inadaptation des données par rapport au cadre formel que nous venons de tracer.

1.2.1.3 Mobilité flexible dans les enquêtes statistiques

Enquêtes sur les transports Plusieurs enquêtes statistiques permettent d'évaluer la mobilité flexible. Si aucune ne détient tous les indicateurs mentionnés, ce sont les enquêtes *Transport* qui s'avèrent les plus riches. Il s'agit des enquêtes nationales sur les transports (ENT), la dernière ayant eu lieu en 1994 et la prochaine étant annoncée pour 2007, ou régionale comme l'enquête globale transport (EGT) en Île-de-France, la dernière datant de 2001.

Elles fournissent en particulier des localisations spatio-temporelles très précises sur tous les trajets d'une journée, et indiquent le mode et le motif de déplacement. Elle permettent de calculer le *travel time ratio* puisque ces enquêtes précisent les horaires de début et de fin de trajet dont on peut déduire la durée des activités intermédiaires nécessaire à ce calcul. Elles permettent donc aussi d'évaluer les différentes formes de l'étendue spatio-temporelle et d'étudier la structure des programmes d'activités.

Pertinence de la variabilité des lieux de travail Seule la variabilité des pratiques n'est pas prise en compte. En fait, elles permettent d'estimer cette dimension de manière binaire et restreinte aux lieux de travail, en précisant si la personne enquêtée a ou pas des lieux de travail variables.

À partir de l'ENT, Boulahbal (1995) montre que les 6% de personnes qui travaillent en lieu non fixe sont effectivement des personnes très flexibles par rapport au reste de la population, à savoir les actifs travaillant dans un lieu fixe, les étudiants, et les personnes ayant des activités non obligées. Cette flexibilité est avérée en termes de temps journalier de déplacement, de nombre de déplacements, de portée des déplacements, et de chaînage des déplacements. La variabilité semble donc un critère de mobilité flexible pertinent mais difficile à utiliser car absent des enquêtes ou restreint à un indicateur binaire.

Massot *et al.* (2006), qui ré-utilisent cet indicateur dans leur analyse de la mobilité liée au travail, montrent en plus que, dans l'EGT de 2001, les actifs les plus mobiles, en termes d'investissement, sont les personnes qui vont travailler à la fois sur leur lieu de travail fixe et sur un ou des lieux de travail variables. Ils montrent également que la variabilité des lieux de travail a augmenté entre les ENT de 1982 et de 1994, passant de 16% à 24% des actifs. Cela constitue une raison supplémentaire de s'intéresser à cette dimension.

Importance structurante de la mobilité liée au travail De plus, Massot *et al.* rappellent la pertinence de l'étude de la mobilité liée au travail pour décrypter l'évolution de la mobilité quotidienne.

À partir des ENT, ils soulignent la part importante des déplacements liés au travail, déplacements domicile-travail ou professionnels, chez les actifs ayant travaillé le jour de l'enquête, part même légèrement croissante entre 1982 et 1994. Ainsi, en 1994, près de la moitié du temps et de la distance de transport, respectivement 44% et 46%, ainsi que 38% des déplacements, sont liés au travail.

De plus, la catégorie des actifs occupés semble pertinente pour l'analyse des mobilités flexibles car ce sont ces personnes qui s'investissent le plus dans la mobilité, au sens où leurs déplacements sont plus nombreux et plus longs en durée comme en distance. De surcroît, elles représentent 40% de la population.

Étant donné son poids et ses contraintes qui découlent de celles du travail, la mobilité liée au travail semble donc structurer à la fois la mobilité des actifs occupés et l'ensemble des flux urbains.

Enquêtes sur l'emploi du temps Un autre type d'enquêtes permet aussi d'évaluer la mobilité flexible : les enquêtes *Emploi du temps*. Elles permettent a priori des recherches plus précises sur la structure des programmes d'activité puisque les personnes enquêtées doivent renseigner leur emploi du temps sur un carnet au fur et à mesure de leur journée. De plus, elles doivent aussi remplir un semainier qui offre une vue de leurs horaires hebdomadaires de travail, variabilité et diversité d'horaires dont on peut déduire une variabilité et une diversité des déplacements.

Néanmoins, les trajets sont moins bien renseignés que les autres activités. L'observation des programmes d'activité révèle en effet que les déplacements sont souvent oubliés. Mais, plus important, la dimension spatiale des activités donc des trajets est absente des carnets journaliers, ce qui rend cette enquête beaucoup moins intéressante que les enquêtes sur les transports pour étudier la mobilité flexible.

Mais la possibilité de l'étude de la mobilité flexible ne suffit pas puisque nous nous intéressons à celle des précaires. Nous avons donc besoin simultanément d'indicateurs pertinents de précarité.

1.2.2 Flexibilité et précarité

1.2.2.1 Insaisissable flexibilité des précaires

Rare co-occurrence des critères de précarité et de mobilité flexible L'utilisation des enquêtes statistiques pour estimer la réalité de l'existence des précaires à la mobilité flexible, que nous nommerons « précaires flexibles », n'est pas aisée et impliquerait un travail spécifique. En effet, les enquêtes sur les transports, les plus riches pour évaluer la mobilité flexible notamment en termes spatiaux, ne possèdent presque pas d'indicateur sur la précarité.

Ainsi, l'EGT permet de déterminer la pauvreté de l'individu et de son ménage via les revenus, les dépenses de logement, la superficie du logement. Mais la précarité ne peut être estimée que par le statut professionnel qui distingue les chômeurs, les inactifs et les différentes catégories d'actifs, salariés ou indépendants, dans le secteur privé ou public. Enfin, la durée hebdomadaire de travail permet d'identifier les personnes en temps partiel, qui, si leur ménage est pauvre, le subissent certainement et doivent accepter les heures complémentaires que leur employeur leur propose.

Flexibilité des intérimaires L'ENT distingue en plus les différents contrats précaires et permet donc une étude de cette dimension cruciale bien que restreinte de la précarité. (Gallez *et al.*, 1997) ont réalisé l'étude de l'évolution de la mobilité à partir des ENT qui fait ressortir la spécificité de la mobilité

des intérimaires. Ceux-ci ont la mobilité à grande échelle des cadres très qualifiés, à l'opposé des petits boulots de proximité associés aux autres statuts précaires (CDD, temps partiel, apprentissage), tandis que, contrairement aux cadres, le statut d'intérimaire est souvent associé à de faibles qualification et rémunération et génère majoritairement une précarité de conditions d'existence (Kornig, 2003).

En plus de cette mobilité à longue distance, les intérimaires ont également des affectations donc des destinations a priori variables. Cette variabilité n'est toutefois qu'un fort a priori puisque la durée maximale des missions peut être utilisée à plein, comme cela semble le cas dans les grands groupes industriels qui ont intégré l'intérim comme période d'essai et de sélection des futurs salariés en CDI (Lizé et Lochet, 2006). Et la durée légale maximale d'emploi des intérimaires pour une même mission varie, selon le motif du recours à l'intérim, de 9 à 24 mois, voire n'est pas du tout définie, d'après l'article L124-2-2 du code du travail. Enfin, la succession des missions peut se faire au sein d'une même zone d'activités. Néanmoins, l'intérim semble apparemment caractérisé par une mobilité beaucoup plus flexible que les autres statuts précaires.

Variabilité des lieux de travail et contrats précaires Grâce aux ENT étudiées par Massot *et al.* (2006), la variabilité des lieux de travail, que nous supposons présente dans l'intérim, peut servir d'indicateur de flexibilité à corréler aux statuts d'emplois précaires. Il s'avère que la précarité du contrat n'est pas significativement liée à la variabilité des lieux de travail. Les actifs en CDI à temps partiel ou complet sont entre 21% et 22% à travailler dans des lieux variables, alors que c'est le cas de 25% des CDD, et 20% des autres précaires, à savoir, intérimaires, apprentis et stagiaires. La différence n'est pas très importante mais de surcroît, les intervalles de confiance à 5% définissent d'importantes erreurs probables au-dessus et au-dessous des valeurs estimées, de 5,5 et 8 points respectivement pour les CDD et pour les autres contrats précaires. Si l'investissement des intérimaires dans la mobilité est aussi important que celui des cadres, d'après (Gallez *et al.*, 1997), il semblerait donc que ce soit le seul lien avéré entre précarité contractuelle de l'emploi et mobilité flexible.

Mais il faut relativiser la portée de ces résultats sur les intérimaires car la variabilité des lieux de travail décrit probablement la variabilité des lieux de travail dans une même mission et non la variabilité des lieux de missions de l'intérimaire en tant qu'employé de l'entreprise de travail temporaire. De plus, les intérimaires ont été comptabilisés avec les stagiaires et les apprentis dont la variabilité est peut-être beaucoup moins grande et nous avons

remarqué que l'intervalle de confiance était pourtant encore très important. Nous devons donc réserver nos conclusions sur la flexibilité des intérimaires. Mais cela révèle la faiblesse de l'effectif des personnes en contrat précaire dans l'échantillon de l'ENT qui constitue une faiblesse de l'enquête elle-même pour étudier finement les effets de la précarité des contrats de travail.

Variabilité des lieux de travail et statut professionnel Alors que la précarité du contrat n'aurait donc pas d'effet, l'analyse de la variabilité des lieux de travail démontre l'importance du facteur du statut professionnel. Près de la moitié des chefs d'entreprise et des actifs à leur compte travaillent dans des lieux de travail variables, et le tiers travaillent à domicile. Par opposition, dans les autres catégories c'est-à-dire les salariés du public et du privé qui ne dirigent pas une entreprise, les trois-quarts travaillent dans un lieu fixe hors du domicile, et seulement un cinquième dans un ou des lieux de travail variables.

Derrière ce facteur se cache une division entre les personnes chargées de fonctions de pilotage et d'exécution, les premières étant plus flexibles que les dernières. Mais cette division en fonction du niveau hiérarchique laisse la place, entre 1982 et 1994, à une différenciation selon le statut d'emploi, c'est-à-dire entre les indépendants et les salariés. Dans les deux cas, les catégories les plus flexibles semblent les moins précaires, même si la relation n'est pas stricte puisque les ouvriers de l'artisanat par exemple ont des lieux très variables.

Les précaires flexibles n'apparaissent donc pas dans ces enquêtes.

1.2.2.2 Flexibilité horaire des différentes professions

Nous allons néanmoins tenter de révéler malgré tout l'existence de précaires flexibles en utilisant la flexibilité horaire comme indicateur.

Confusion entre flexibilité et précarité La précarité peut en effet être appréhendée au travers de la flexibilité. Les deux notions sont proches et se recouvrent dans la conjonction de la précarité de l'emploi du temps et de la flexibilité subie des horaires, qui implique une flexibilité des déplacements liés au travail. Précisément, c'est dans la restriction à la stricte dimension temporelle que ces notions se rapprochent et peuvent même être confondues.

Il faut toutefois distinguer la flexibilité choisie ou plus modestement maîtrisée, de la flexibilité subie au sens de non maîtrisée, qui détermine l'instabilité donc la précarité. La précarité de l'emploi du temps est une part de la précarité de travail, que nous avons déjà distinguée de la précarité de l'em-

ploi, elle-même constituant une part importante de la précarité de vie mais non strictement déterminante.

La flexibilité subie des horaires de travail constitue donc un indice de précarité et de mobilité flexible.

Horaires de plus en plus flexibles Les enquêtes qui fournissent des indicateurs précis sur la flexibilité des horaires, voire sur leur caractère subi, permettent donc d'estimer la précarité à défaut de critères plus directs et pertinents.

C'est le cas des enquêtes *Conditions de travail* de la direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (DARES), de 1978 et 1998, et de l'enquête *Emploi du temps* de l'INSEE réalisée en 1999, que de Coninck a exploitées dans le cadre de la recherche coordonnée par Massot *et al.* (2006).

Les enquêtes sur les conditions de travail révèlent la diversification importante des types d'horaires, les horaires identiques tous les jours restant majoritaires mais ne concernant plus que la moitié des salariés en 1998, au lieu des deux tiers vingt ans plus tôt.

De plus, parmi les horaires différents d'un jour à l'autre, ce sont les horaires imposés aux salariés qui augmentent le moins, c'est-à-dire les horaires alternants ou variables fixés par l'entreprise. Mais la maîtrise des horaires varie selon le statut professionnel, puisque cela concerne la moitié des cadres d'entreprise contre à peine 10% des employés et 5% des ouvriers.

Si la flexibilité se développe, elle reste subie et donc source de précarité pour les catégories les plus touchées par les autres aspect de la précarité.

Professions précaires à horaires flexibles L'enquête *Emploi du temps* permet de définir la structure du temps de travail et ainsi déterminer quelles professions connaissent une flexibilité des horaires. En les croisant avec d'autres indicateurs, il est alors possible d'estimer dans quelle mesure les travailleurs de chaque profession peuvent être des précaires flexibles. De Coninck distingue six groupes de professions caractérisés par leur structure d'emploi du temps de travail.

Les entrepreneurs, a priori peu précaires, ont des semaines chargées, de plus de 56 heures contre moins de 46 pour les autres, qui les font travailler tard et tôt. La variabilité observée des horaires entre individus correspond peut-être à une variabilité des horaires de chaque individu justifiée par la pression qu'exerce le travail sur l'emploi du temps. En ce sens, ils seraient flexibles. Les enseignants, non précaires puisque fonctionnaires, ont des horaires au contraire très légers mais très variables et éclatés. Toutefois, il s'agit sans

doute plus d'une diversité que d'une variabilité horaire individuelle. Leur mobilité serait donc flexible en termes de nombre de déplacements, et de dispersion et de diversité des temps de déplacements. Leur flexibilité serait donc importante au moins en termes temporels. Les employés qualifiés et les ouvriers de l'artisanat ont plus souvent des horaires diurnes réguliers. Ils sont peut-être précaires mais pas flexibles.

Flexibilité des travailleurs nocturnes Un ensemble de professions représentant 20% des actifs est caractérisée par le travail de nuit. Il s'agit des ouvriers de l'industrie, des transports et de la logistique, des policiers et des militaires. Ils sont peut-être précaires, surtout les ouvriers, mais leur flexibilité est liée au travail de nuit, non variable car en roulement. Les horaires de travail très décalés déterminent une mobilité intense, c'est-à-dire réalisée à des moments très différents, à cause des roulements qui imposent trois horaires de déplacement, ou étant donné que même les personnes qui ne travaillent que la nuit doivent se déplacer aussi le jour pour assurer les autres obligations de leur vie quotidienne.

Flexibilité permanente dans les services aux personnes Enfin, les professionnels des services aux personnes forment un dernier groupe correspondant à 10% des actifs. Ils sont plutôt précaires puisqu'il s'agit des infirmières, des employés de commerce, des femmes de ménage. Leur précarité ressort dans le fait qu'ils sont peu libres de déterminer leurs horaires, qui sont dépendants de la demande. Cette demande fluctuante impose par conséquent une flexibilité d'horaires, qui sont à la fois irréguliers et étalés sur toutes les tranches de la journée, y compris la nuit. Le secteur des services aux personnes semble donc définir la catégorie de professions la plus susceptible de comprendre des travailleurs précaires flexibles.

Précarité généralisée dans les services aux personnes Le secteur des services à la personne est essentiellement constitué de la garde des personnes et de l'entretien de leur cadre de vie, mais aussi et de plus en plus d'assistances informatiques, juridiques ou administratives. Le rapport du Commissariat général du plan (Bentoglio, 2005) y confirme la précarité des statuts et l'émiettement de l'emploi. Fin 2003, le demi-million de salariés rémunérés via le Chèque emploi service travaillaient en moyenne 8,8 heures par semaine, et les trois-quarts étaient rémunérés moins qu'un tiers-temps. Entre sous-emploi et travail non déclaré estimé à 60% pour ce secteur, la précarité rejoint ici la pauvreté.

Il existe trois statuts plus ou moins précaires : le gré à gré dans lequel

les clients sont directement employeurs, l'emploi mandataire où l'entreprise ou l'association met le travailleur à disposition des clients qui restent employeurs, et l'emploi prestataire où le travailleur est salarié par l'entreprise ou l'association qui le met à disposition. Cette dernière forme de contrat permet, à défaut de les garantir, une stabilité d'emploi, voire des formations continues et le déroulement d'une carrière, tout en proposant aux clients un service à la qualité garantie, mais la concurrence sur les prix pousse de nombreuses entreprises à rémunérer les salariés à la journée aux dépens de la qualité de l'emploi et du service (MACIF, 2006).

Intérim et services aux personnes La conjonction de précarité et de flexibilité consubstantielle à la nature composite et variable des missions de services à la personne les rapproche des missions intérimaires dont nous avons déjà relevé l'intérêt pour notre problématique (cf. 1.2.2.1). Certaines entreprises de travail temporaire tentent d'ailleurs de rentrer sur le marché des services à la personne mais Bentoglio (2005) considère que l'absence des avantages fiscaux, les surcoûts de gestion de ces structures et leur faible maillage par rapport aux besoins limitera ce rapprochement.

Croissance des services aux personnes Ce secteur semble un objet d'étude d'autant plus intéressant qu'il est en forte expansion. Les effectifs augmentent depuis 1990 de 5,5% par an. Cette tendance devrait se poursuivre étant donné l'augmentation prévisible à la fois de la population âgée dépendante, du niveau de vie moyen, du nombre de familles monoparentales et du travail féminin. De plus, l'État encourage son développement dans le cadre de sa politique de l'emploi.

1.2.2.3 Flexibilité horaire des différents contrats de travail

Statut contractuel à horaires flexibles L'enquête *Emploi du temps*, analysée par Cottrell *et al.* (2002), révèle que la régularité et la prévisibilité des horaires ne dépend en général pas de la forme du contrat de travail. L'exception notable à cette règle est l'intérim dans le sens attendu pour ce type de contrat flexible.

En effet, les intérimaires ont des horaires moins réguliers et moins prévisibles, autrement dit, plus instables, que les CDI et CDD, à temps plein ou partiel. De plus, ils subissent des rythmes de travail plus contraignants et ont moins d'autonomie dans l'organisation de leurs horaires que les CDI, le CDD occupant une position intermédiaire.

Donc, la précarité d'emploi plus grande de l'intérim s'accompagne bien d'une précarité du travail au sens d'une instabilité et d'un déficit d'autonomie

dans les horaires et les calendriers de travail. Mais ce lien constitue une exception parmi les formes particulières d'emploi que sont aussi les CDD et le temps partiel.

Sous-catégories flexibles d'intérimaires Néanmoins, l'intérim est composé de situations diverses et leur analyse respective montre que la précarité du travail se concentre sur une minorité d'entre eux.

En effet, Cottrell *et al.* isolent une classe majoritaire comprenant 70% des intérimaires, associée aux hommes adultes ouvriers de l'industrie, et qui présente des contraintes assez proches du CDI à temps plein. La spécificité de l'intérim provient en fait d'une classe minoritaire comprenant 17% des effectifs, marquée par le profil de jeunes de moins de 25 ans et le travail posté. Deux autres classes sont formées, pour l'une, par les intérimaires âgés travaillant dans le BTP, et pour l'autre, par les intérimaires qualifiés et autonomes, qui pourrait d'ailleurs correspondre aux professionnels de l'intérim étudiés par Kornig (2003).

Pertinence de l'étude des intérimaires L'analyse par classe des différentes formes particulières d'emplois montre en fait que leur précarité de travail n'est inscrite que dans des sous-populations minoritaires et que, mis à part l'intérim, ces sous-populations se rapprochent entre elles plus qu'avec les sous-populations majoritaires respectives.

Le statut contractuel apparaît donc comme un critère moins pertinent que d'autres critères socio-économiques pour identifier la précarité du travail, sauf pour l'intérim, ce qui justifie la différenciation effectuée par Paugam (2000) entre précarité d'emploi et précarité du travail (cf. 1.1.3.2).

Il paraît donc pertinent de rechercher les précaires flexibles parmi les intérimaires et surtout parmi les jeunes en travail posté.

1.2.2.4 Limites de l'analyse de la flexibilité horaire

Dimension temporelle de la flexibilité L'utilisation du critère de la flexibilité des horaires nous permet d'identifier des professions ou des statuts intéressants pour notre étude mais la non-prise en compte de la dimension spatiale apparaît rédhibitoire pour pousser l'analyse plus loin.

En effet, la notion de flexibilité est associée à celle d'horizon de mobilité lointain, tout au moins souple et susceptible d'être repoussé. En prenant en compte la dimension temporelle de la mobilité, nous avons implicitement considéré que l'horizon de mobilité n'est pas que spatial mais aussi temporel, c'est-à-dire qu'une ville en deux moments différents peut être aussi différente qu'en deux lieux.

Mais cette dimension strictement temporelle nous semble bien moins riche de diversité que l'espace, même en intégrant le fait que la ville nocturne change en grande partie de populations, d'activités, de géographie, et de pratiques de mobilité associées à des modes de transport spécifiques (Jouffe, 2002).

Limites des enquêtes L'analyse rapide des différentes enquêtes montre donc ses limites qui correspondent à la faiblesse des enquêtes statistiques par rapport à la complexité des deux notions multidimensionnelles que nous avons construites : la précarité et la flexibilité.

Ces limites ne peuvent être repoussées que par la définition d'un faisceau d'indicateurs dont la conjonction fait sens, alors que chacun ne peut être interprété seul. Il s'agit en effet de se rapprocher de notions qui traduisent surtout des pratiques vécues que les critères objectifs des enquêtes statistiques peinent à restituer.

De la même façon que Bonvalet (2002) a étudié les pratiques de sociabilité vis-à-vis des proches parents en construisant la notion plurielle de famille-entourage à partir de plusieurs indicateurs statistiques, il serait envisageable d'élaborer une conjonction d'indicateurs à même d'appliquer un questionnement riche sur les précaires flexibles.

Nous ne réaliserons pas ce programme. Nous ne recourrons donc à l'analyse d'aucune enquête statistique régionale ou nationale pour caractériser la mobilité des précaires. Nous privilégierons d'une part l'analyse des enquêtes et recherches quantitatives et qualitatives existantes (dans la suite de ce chapitre), et d'autre part l'enquête auprès des populations supposées précaires flexibles (dans les chapitres suivants) en nous contentant d'évaluer leur flexibilité à partir des indicateurs dédiés (cf. 3.2.2). Nous réaliserons également une enquête par questionnaire mais seulement auprès de populations précaires non flexibles (cf. annexe C).

1.2.3 Pratiques des précaires flexibles

À partir de la déconstruction de la notion de précarité (cf. 1.1.1.5), nous pouvons rechercher l'effet des différentes composantes de la précarité sur la mobilité, dans les nombreuses études traitant de la pauvreté, de la précarité ou de la mobilité quotidienne. Nous y relèverons alors l'existence ou l'absence des populations que nous nommons précaires flexibles, selon les critères que nous avons définis supra (cf. 1.1 et 1.2.1).

Les indices de précarité les plus répandus étant ceux de la pauvreté, nous pouvons d'abord nous intéresser à la mobilité des pauvres, pauvres identifiés par de bas revenus ou par des catégories sociales censées leur correspondre.

1.2.3.1 Faible mobilité des bas revenus

Orfeuil (2004a) détaille la mobilité des pauvres selon de multiples critères à partir de l'ENT de 1994.

Effet du revenu L'observation de la mobilité locale de semaine en fonction des revenus des ménages révèle une indexation forte sur le revenu, de l'investissement dans la mobilité. Le nombre, la durée, la distance, la vitesse des déplacements, et la part modale de la voiture baisse continûment avec le revenu pendant que la part de la marche augmente. Seules les parts modales des deux-roues et des transports en commun évoluent peu.

Absence de l'automobile La place de l'automobile paraît cruciale pour expliquer les différences de pratiques de mobilité. Un peu moins de la moitié des membres des ménages très pauvres c'est-à-dire gagnant moins de 11 500 euros par an (euros de 2002) n'ont pas le permis, et un peu plus de la moitié ne sont pas motorisés, alors que dans les ménages riches gagnant plus de 31 000 euros, respectivement 10% et 4% des personnes sont dans ces situations.

Faible mobilité aussi vers le travail De même, l'investissement dans la mobilité vers le travail dont nous avons déjà noté le caractère structurant croît avec les revenus. Le taux de chômage et de sous-emploi plus important chez les ménages plus pauvres ne suffit donc pas à expliquer leur relativement faible mobilité.

Les ménages très pauvres qui vont travailler se déplacent en moins de temps (21 contre 25 minutes), moins loin (12 contre 17km) et plus souvent dans leur commune de résidence (dans 47% des cas contre 27%), que les ménages riches. D'autre part, les ménages très pauvres utilisent moins la voiture (part modale de 52% contre 74% pour les ménages riches) au profit des autres modes, c'est-à-dire la marche (18% contre 7%), les deux-roues (11% contre 3%) et les transports urbains en commun (16% contre 11%), le train étant uniforme entre 3% et 5% de part modale.

Différenciation entre pauvres et très pauvres Les ménages très pauvres de moins 11 500 euros font montre d'un même niveau d'investissement dans la mobilité que les ménages pauvres gagnant entre 11 500 et 19 000 euros, mais se distinguent d'eux doublement.

D'une part, ils n'utilisent pas tout à fait les mêmes modes, en particulier ils sur-utilisent les deux-roues et les transports en commun que les ménages pauvres utilisent au même niveau que les ménages plus riches.

D'autre part, les ménages les plus pauvres travaillent plus souvent que les ménages juste pauvres dans leur commune de résidence, 47% ménages contre 40%. Cette différence est cohérente avec la moindre utilisation de la voiture au profit des modes doux et des transports en commun, dont la moindre vitesse explique le maintien de la durée de déplacement. Mais l'identité des distances moyennes amène un paradoxe qui ne peut être éclairci que par l'observation de la distribution des distances, en séparant les personnes travaillant dans leur commune et les autres.

Précaires donc peu mobiles La mobilité des pauvres, en termes d'investissement, de répartition modale, et d'équipement automobile, suit donc très fortement le revenu, même si des seuils peuvent apparaître entre les ménages pauvres et très pauvres notamment pour la proximité des emplois et la répartition modale. Le fait qu'ils aient ou pas un emploi ne joue pas sur la structure de la mobilité. Par contre, l'absence de l'automobile semble marquer leur mobilité.

Les précaires, dans la mesure où ils sont pauvres, devraient donc être moins mobiles que les populations plus aisées, même s'ils travaillent. Par contre, les précaires qui disposent d'une automobile pourrait faire preuve d'une sur-mobilité. En fait, ils utilisent avec une grande parcimonie leurs voitures précaires, abîmées et non assurées (Chevallier, 2001).

1.2.3.2 Mobilité des ouvriers franciliens

Ouvriers comme pauvres Au lieu de nous intéresser à la mobilité des pauvres caractérisés par leurs niveaux de revenus, nous pouvons élargir le spectre des études pertinentes à analyser en interrogeant la mobilité des catégories sociales qui pourraient être désignées comme précaires, parce que plus précaires que les autres. Nous appréhendons alors dans une classification la catégorie dont les indicateurs de précarité sont les plus élevés et nous l'assimilons abusivement à un groupe de précaires c'est-à-dire à un groupe défini à partir d'une évaluation de la précarité de chacun de ses membres.

Parmi les catégories socio-professionnelles telles que l'histoire de la statistique les a construites, la catégorie pertinente serait les ouvriers, parce qu'ils ont les plus faibles revenus, les plus faibles niveaux de qualification, et qu'ils sont sur-représentés dans les emplois précaires.

En particulier en Île-de-France en 2001, 26% des manœuvres et des ouvriers spécialisés et 17% des ouvriers qualifiés sont pauvres, alors que 12% des employés et 4% des autres catégories professionnelles le sont (INSEE, 2006). D'après l'enquête *Emploi* 2006 de l'INSEE, les ouvriers ont aussi un taux de

chômage supérieur, qui atteignait 12,5% en 2005 supérieur à celui des employés, 10,3%, et nettement supérieur à celui des professions intermédiaires, 5,5%, et des cadres, 4,5%.

Bref, la catégorie des ouvriers est celle qui désigne le mieux les pauvres et s'oppose à celle des cadres qui correspond le mieux aux riches.

Localisation, motorisation et inégalités d'accès à l'emploi Wenglenski (2003) a réalisé une étude de la mobilité potentielle des ouvriers et des cadres franciliens vers l'emploi.

Les lieux de travail et d'habitat ouvriers sont sur-représentés dans la grande couronne alors que ceux des cadres se concentrent sur Paris et sa banlieue occidentale. Les emplois ouvriers sont donc plus dispersés et dans des zones moins bien desservies par les réseaux de transport en commun. De surcroît, les ménages ouvriers sont moins motorisés. En conséquence, les actifs ouvriers ont accès en moins d'une heure de temps de transport à une plus faible part de leur marché de l'emploi que les cadres. Le plus fort contraste apparaît entre les cadres parisiens qui ont accès en au plus une heure à 87% des emplois franciliens de cadres, et les ouvriers de grande couronne, pour qui ce taux chute à 26%.

La pauvreté associée à la catégorie socio-professionnelle des ouvriers détermine donc des désavantages dans l'accessibilité à l'emploi régional via la localisation subie des emplois, la localisation résidentielle contrainte, et la motorisation limitée.

Homogénéisation de la flexibilité Les ouvriers vont travailler presque aussi loin que les cadres, d'après l'ENT de 1994. Ce rattrapage devient même un dépassement en Île-de-France puisque les distances de déplacements des ouvriers vers le travail (14,8 km) sont supérieures à celles des cadres (13,9 km) en 2001[5]. Pour les évolutions à l'échelle nationale, Gallez *et al.* (1997) lient ce fait à la relocalisation des emplois et à la saturation du budget-temps de transport des cadres. En effet, l'augmentation de la distance de leurs trajets domicile-travail alors que celle des cadres stagnaient peut nous fournir une piste d'interprétation. Cette évolution de la mobilité quotidienne est à associer au phénomène d'étalement des emplois et des logements, respectivement vers la petite couronne et vers la grande couronne dans le cas de l'Île-de-France.

Les cadres avaient un temps de transport vers le travail plus important que les ouvriers ce qui se justifiait par un gain salarial plus important grâce à

[5]Ces chiffres et les suivants portant sur les EGT de 1983 et 2001 ont été aimablement calculés par Laurent Proulhac.

des salaires plus différenciés ainsi que par une capacité financière à déléguer certaines tâches de la vie quotidienne. Or, ils n'ont pas augmenté leur temps de transport avec le mouvement d'étalement urbain des résidences et des emplois. Certes, ce mouvement les a moins touchés que les ouvriers, mais ils avaient peut-être déjà atteint un niveau maximal d'investissement dans le transport, que ce soit en termes de temps, d'argent ou de fatigue. Le fait que les ouvriers aient atteint un seuil équivalent d'investissement temporel serait effectivement cohérent avec une interprétation en termes de saturation.

De plus, les cadres réalisent autant de déplacements journaliers que les ouvriers, soit 3,7, alors qu'ils en réalisaient 4,5 contre 3,5 en 1975. La structure de leurs motifs de déplacements est également tout à fait similaire à celle des ouvriers, plus proche même qu'à toute autre catégorie sociale. Leurs pratiques de mobilité se sont donc normalisées vis-à-vis de ces indicateurs et reflètent les évolutions de leurs métiers.

A contrario, les ouvriers ont augmenté significativement leurs distances de déplacement. Ce fait traduit la moindre congestion des réseaux en grande couronne et une augmentation importante de la motorisation : les ménages ouvriers passaient de 0,75 à 1,14 voiture par ménage entre 1976 et 2001, alors que les ménages de cadres régressaient de 1,3 à 1,28.

Mais en Île-de-France, le temps de transport des ouvriers a aussi augmenté de 109 à 114 minutes entre 1983 et 2001 alors que celui des cadres stagnait à 110 minutes. Plus précisément, cette augmentation porte exclusivement sur les déplacements de retour au domicile, dont l'augmentation des distances (8,6 à 11,3 km) semble découler de celle des déplacements vers les lieux de travail (11,6 à 14,8 km), notamment vers les lieux de travail variables (3,4 à 4,3 km). Ce serait donc une flexibilité spatio-temporelle accrue de la mobilité liée au travail qui pousserait à l'augmentation totale du temps consacré au transport. Cela suggère que les ouvriers ont adapté leur temps de transport à l'éloignement des emplois vis-à-vis de leur localisation résidentielle.

Les ouvriers seraient donc autant voire plus flexibles que les cadres en termes d'investissement dans leur mobilité.

Ils le seraient aussi en termes de maîtrise de leur mobilité puisque, en 2001, les déplacements des ouvriers franciliens vers les lieux de travail variables dépassent en durée (18 minutes) et en distance (4,3 km) ceux des cadres (11 minutes et 2,9 km). Ils rattrapent même ceux des artisans, commerçants et chefs d'entreprise pourtant toujours plus flexibles (18 minutes et 4,9 km).

Alors que la catégorie des ouvriers correspond aux plus pauvres, elle apparaît de plus en plus flexible et autant voire plus flexible que les autres catégories socioprofessionnelles notamment celle des cadres qui représente les plus riches c'est-à-dire les moins précaires.

Luxe de la proximité Berger (2006) corrobore cette analyse en remarquant que la proximité est un luxe réservé aux conjoints de cadres.

En effet, les conjoints non cadres de cadres travaillent beaucoup moins loin que les conjoints des autres catégories sociales, notamment au sein de la population qui réalise des navettes domicile-travail longues (supérieures à 15 km). Seuls les conjoints de cadres, c'est-à-dire les personnes les moins contraintes des ménages les plus aisés, peuvent se permettre de choisir un emploi proche de leur domicile.

Autrement dit, seules les personnes qui en ont les moyens financiers peuvent refuser la flexibilité imposée par l'emploi. Ce n'est donc pas la pauvreté qui entraînerait la faible mobilité et la proximité mais au contraire plutôt la richesse. Ou bien, le fait d'avoir un emploi serait déjà un signe de richesse permettant de ne pas subir l'immobilité.

En effet, ces analyses statistiques aux échelles régionale et nationale cachent les comportements de mobilité spécifiques de catégories de populations plus fines comme les chômeurs, les personnes en insertion ou les sans domicile fixe.

1.2.3.3 Faible mobilité ou mobilité risquée

Plusieurs catégories sociales peuvent être considérées comme pauvres ou précaires. C'est en particulier le cas des chômeurs dont le rapport aux risques liés à la stigmatisation ou à l'autonomie les rapproche en particulier des personnes handicapées et des parents. L'étude des pratiques vécues de ces catégories nous permet d'interroger leur rapport au risque qui est la composante essentielle de la précarité et en particulier le rapport au risque que recèle la mobilité elle-même.

La mobilité est en effet un changement, changement de lieu source de changements dans d'autres domaines de la vie quotidienne, et en cela elle porte de nombreux risques. Pour les professionnels de l'insertion professionnelle rencontrés par Blin *et al.* (2004), la mobilité nécessaire au déplacement vers l'emploi constitue même un indicateur du risque que représente l'accès à un nouvel emploi dans la vie d'un chômeur.

Risque de la mobilité ou de l'immobilité Deux stratégies de mobilité sont relevées par Harzo et Couty (2000) chez les utilisateurs des transports en commun : les mobiles coûte que coûte et les sédentaires contraints, les premiers s'opposant notamment aux derniers par la pratique de la fraude dans les transports en commun. Ce sont surtout des jeunes et des hommes dans le premier cas, surtout des femmes de plus de 30 ans dans le deuxième cas.

Certains acceptent le risque d'une mobilité délictueuse (fraude, voiture non assurée et sans contrôle technique) ou fragile (épave roulante) et d'autres choisissent la dépendance locale au prix du chômage pourtant précarisant. Le cas de ceux qui restreignent leur mobilité à la marche mais, du même coup, leur aire d'emploi, apparaît intermédiaire (ibid.), cas plus proche du modèle de la proximité des sédentaires, mais autorisant dans certains cas des déplacements de grande envergure (Mignot, 2001).

Via les pratiques modales de chômeurs de la région lyonnaise (Harzo et Rosales-Montano, 1997), nous retrouvons ces deux postures face au risque généré par l'entrée dans le chômage, à savoir le choix de la mobilité risquée ou celui de l'immobilité risquée.

D'une part, le maintien ou le choix du mode automobile et du mode de vie actif associé traduit l'acceptation ou la dénégation du risque financier, éventuellement en arguant de sa rentabilité, ce qui constitue une réduction de la dissonance cognitive. Cette prise de risque constitue, il est vrai, une option économiquement rationnelle puisqu'elle ouvre des aires de recherche d'emploi beaucoup plus vastes que les autres modes et que l'automobilité est une exigence pour de nombreux employeurs.

D'autre part, le risque peut susciter une adaptation de la mobilité, par un report modal vers les transports en commun. Cette adaptation peut aller jusqu'au renoncement à la mobilité (Briole et Rascol-Boutard, 2001). Un tel renoncement, assumé voire délibéré, ne provient pas seulement de l'inadéquation des transports en commun mais d'une anticipation inhibante de l'échec. Autrement dit, le premier obstacle rencontré dans la mobilité devient le signe annonciateur d'une longue série d'obstacles face à de faibles avantages potentiels, et l'inadéquation ponctuelle des transports collectifs est alors généralisée à tous les usages, ce qui inhibe leur utilisation.

Risque de stigmatisation et quête de l'autonomie Le choix du risque de l'errance, plutôt que celui de l'actualisation de la dépendance à autrui, se retrouve dans la préférence des handicapés, notamment des illettrés, pour le déplacement sans assistance stigmatisante, le cas échéant avec errance, mais non sans succès (Sanchez et Velche, 1999). L'errance offre d'ailleurs, en plus de l'apparence de l'indépendance, un apprentissage des lieux et de la mobilité.

Le même dilemme se pose pour les parents d'enfants de neuf à douze ans qui devraient les confronter au risque de la mobilité non assistée pour développer leurs compétences de mobilité, donc leur indépendance et leur sécurité dans la mobilité, ainsi qu'une socialisation précoce (Kaufmann et Flamm, 2002).

Risques à court ou long terme La mobilité génère son propre risque sur les personnes démunies et en cela déjà précaires. Cela n'empêche pas certaines d'entre elles de la préférer à l'immobilité et d'assumer le surcroît de risque et de précarité associé.

Elles peuvent anticiper un avenir amélioré, sortie du chômage ou acquisition d'autonomie dans le déplacement, c'est-à-dire en général accession à l'autonomie. Plus simplement, ces personnes peuvent aussi viser à préserver leur statut social d'une précarité, c'est-à-dire d'un risque de dégradation, qui consiste essentiellement en un handicap et une dépendance corporels ou socio-économiques. Qu'il y ait anticipation et quête de l'autonomie ou pas, le choix de la mobilité risquée est celui d'un accroissement de la précarité pour en orienter la dynamique et ainsi en sortir.

Deux niveaux de risque apparaissent ici clairement en termes d'horizons temporels : le choix du risque à court-terme de la mobilité vise à limiter ou retourner le processus de paupérisation à plus long terme inscrit dans le mode de vie précaire.

Arbitrages stratégiques entre échelles temporelles Les différents rapports aux multiples horizons temporels du risque qui se traduisent par la mobilité ou l'immobilité sont soumis à des contraintes et se construisent comme des arbitrages aux différentes échelles temporelles.

Le maintien de la mobilité s'accompagne ainsi de tactiques de réduction, hiérarchisation et groupement des déplacements (Harzo et Couty, 2000). La configuration de la dépendance locale correspond à une tactique selon Mignot (2001) mais aussi à une perte de pouvoir stratégique de changer les facteurs d'immobilité.

Nous reviendrons infra (cf. 2.3.4) sur l'articulation des échelles temporelles à propos de la définition des stratégies et tactiques comme concepts analytiques. Nous la délaissons maintenant pour détailler les configurations de vie mobile ou immobile des précaires.

1.2.3.4 Tension vers l'insularité des précaires mobiles

La mobilité des personnes aux conditions de vie précaires a été spécifiquement étudiée par Le Breton (2005a). Son concept d'insularité qui décrit la configuration de vie des précaires non flexibles nous sert à caractériser celle des précaires mais flexibles.

Insularité, configuration des pauvres peu mobiles Le Breton parle donc d'insularité pour cette configuration stable des pauvres peu mobiles,

qui certes leur offre des ressources spécifiques pour compenser leur pauvreté économique mais pas pour sortir de leur quartier ni de leur situation.

Il distingue quatre catégories de population parmi les insulaires, différenciées par leur expérience et leurs contraintes de mobilité géographique. Les femmes isolées avec enfants subissent l'impossible conciliation de leurs vies familiale et professionnelle, étant donné la fragmentation de cette dernière. Les femmes immigrées doivent assumer le rôle d'un mari parti ou décédé sans aucune expérience dans le travail ni dans la mobilité, leur immigration subie ne leur étant d'aucun secours. Les hommes peu ou pas qualifiés désapprennent à parcourir les espaces lointains de l'ancien travail. Les jeunes maîtrisent leur territoire restreint mais au-delà se retrouvent incapables de se déplacer.

L'analyse catégorielle nous renvoie vers la notion de handicaps qui constituent autant de précarités au fondement d'une certaine forme de pauvreté marquée par l'immobilité.

Pratiques territoriales des insulaires Mais au-delà d'une somme de handicaps, la précarité des insulaires se décline en différentes pratiques de mobilité en fonction des territoires. Plus précisément, leur rapport au territoire est triple.

D'une part, les territoires du proche sont les *« territoires de l'assurance »*, où les ressources sont connues et accessibles notamment parce que le stigmate de la pauvreté agit moins, sauf en quelques zones qui créent alors des micro-ségrégations. D'autre part, les déplacements qui dépassent le proche se font sans appropriation territoriale, que ces déplacements soient contraints (*« mobilités de l'astreinte »*) ou choisis (*« mobilités de l'aventure »*). Enfin, certains territoires imprègnent la représentation spatiale des insulaires sans pourtant que ceux-ci ne les parcourent. Ainsi, les *« territoires du deuil »*, de l'expérience traumatique, sont connus mais évités, structurant par là les mobilités réelles. Au contraire, les *« mobilités par procuration »*, comme celles du conjoint, et les *« mobilités utopiques »* de réalisation d'improbables projets suscitent l'appropriation de territoires néanmoins inconnus.

Insularité, configuration des précaires non flexibles Les difficultés de mobilité des insulaires constituent donc un ressort de leur précarité puisqu'en dehors du proche et du virtuel, leurs mobilités, choisies comme subies, sont toujours risquées. De plus, ces rares mobilités sans appropriation territoriale ne repoussent pas leur horizon de mobilité assurée. En ce sens, il ne s'agit pas d'une mobilité flexible.

Par conséquent, les insulaires décrits par Le Breton correspondent parfai-

tement aux précaires non flexibles selon nos propres définitions. De plus, la spécificité de cette population, engagée dans des structures d'insertion socio-professionnelle qui leur fournissent des aides à la mobilité, nous fait supposer que la plupart des personnes en difficulté socio-économique rentre aussi dans la catégorie des précaires peu flexibles. Cette remarque nous intéresse particulièrement dans notre recherche des terrains pertinents d'enquête (cf. C.2).

Insularité, piège pour les précaires flexibles Néanmoins, certains précaires flexibles apparaissent dans la recherche de Le Breton. En effet, il nous laisse seulement deviner la dynamique du phénomène d'insularité au travers des tensions statiques de la configuration insulaire. Ces tensions consistent en la conjugaison d'une faible capacité de mobilité et de ressources éloignées inaccessibles, qui pousse à se satisfaire des ressources locales. En sus de ces éléments statiques, Le Breton évoque rapidement un phénomène de désapprentissage et des mobilités qui s'avèrent insoutenables.

Le désapprentissage concerne les précaires peu flexibles qui, à force de ne pas pratiquer les territoires et les réseaux techniques de la mobilité, désapprennent et oublient les savoir-faire nécessaires ainsi que leur confiance en soi tout aussi nécessaire. Cette entropie de la capacité de mobilité augmente encore la précarité des précaires non flexibles.

Les mobilités insoutenables, quant à elles, désignent les déplacements réguliers, longs, pénibles et dans des territoires inconnus. Ils sont réalisés bien qu'ils exigent un investissement important et une maîtrise des territoires inconnus à explorer, c'est-à-dire une grande flexibilité. Mais ils sont interrompus au bout d'un moment parce qu'insoutenables, à cause de la fatigue physique et psychologique que les déplacements et les contraintes organisationnelles imposent à la personne et à son éventuel couple ou famille. Ces mobilités sont celles de personnes précaires mais mobiles, c'est-à-dire « mobiles-malgré-tout », même si cela ne dure pas. La sape des ressources personnelles et sociales par la « mobilité-malgré-tout » pousse à revenir dans l'insularité.

Mobilité-malgré-tout des précaires flexibles menacés par l'insularité Finalement, trois situations auraient donc pu être distinguées pour expliciter le processus d'évolution de la précarité avec les pratiques de mobilité : la mobilité-malgré-tout vers les ressources lointaines, l'insularité comme mobilisation exclusive des ressources du quartier, et l'enfermement avec délitement du lien social voire la perte du logement. Si l'insularité est une situation précaire car menacée par l'enfermement, la mobilité-malgré-tout l'est également car elle tend vers l'insularité avec le risque supplémentaire du découragement lié à l'échec et de l'épuisement des ressources familiales

locales. Elle apparaît donc bien précaire même si elle contient la possibilité d'une évolution vers l'insertion professionnelle et donc l'intégration au sens de Castel.

Derrière la stabilité apparente du mode de vie insulaire, configuration de la précarité non flexible, apparaissent bien des précaires flexibles, mobiles-malgré-tout, menacés par le piège de l'insularité.

Menace sur les sans-domicile mobiles-malgré-tout Ce retour à l'immobilité des précaires flexibles correspond à la mobilité spécifique des sans-domicile décrits aussi par Le Breton (2005b). Un mouvement de mobilité à longue distance pour migrer vers des villes a priori économiquement plus accueillantes se poursuit au sein de ces villes par une mobilité quotidienne importante entre les abris temporaires y compris les centres d'hébergements d'urgence dont ils sont expulsés au matin, les lieux de quémandage, et les lieux ressources pour la vie quotidienne, alimentation, douche, habillement.

L'enquête francilienne ad hoc de l'INSEE réalisée en 2001 dans les hébergements d'urgence et sur les lieux de distribution alimentaire (Baroukh, 2004) a de plus révélé qu'un tiers des sans-domicile rencontrés ont un emploi et qu'un autre tiers a effectué au cours du mois précédent des démarches de recherche d'emploi. Pour ces personnes, la sphère professionnelle contraint aussi leur mobilité à une flexibilité qui tient autant à la diversité des lieux et horaires imposés qu'à la variabilité des domiciles. Cette dernière peut toutefois être modérée, par exemple si la personne active loue durablement une chambre d'hôtel.

À une mobilité à grande échelle succède une importante mobilité urbaine mais celle-ci peut se réduire au prix de l'abandon des ressources éparpillées, au risque de l'immobilité totale et fatale. Cette mobilisation des ressources locales par une mobilité piétonne se rapproche de l'insularité mais la difficulté des déplacements, la dispersion de ces ressources locales dans la ville et la faiblesse ou l'absence des réseaux informels notamment familiaux en font plutôt une mobilité-malgré-tout à plus petite échelle spatiale. Nous retrouvons donc une forme de mobilité-malgré-tout de précaires flexibles, menacés directement par l'enfermement et la mort.

1.2.3.5 Flexibilité des précaires et ancrage dans le territoire

Deux études (Blin *et al.*, 2004; Pillon, 2006) s'intéressent explicitement aux effets de la précarité sur le rapport à l'habitat, donc sur les logiques de fixation dans le logement, le quartier ou le territoire opposée à une hypothétique mobilité.

Appropriation différenciée des espaces locaux Pillon (2006) s'intéresse aux intérimaires, travailleurs précaires s'il en est, et observe leur relation au logement. Leur rapport à l'espace dépend d'abord du rythme du travail pendant les missions de plusieurs jours. Mais, entre deux missions c'est-à-dire dans l'attente d'une proposition de mission qui peut survenir à tout moment, le rapport à l'espace proche diffère selon les individus et plus précisément selon leur capacité à maîtriser le marché du travail qui dépend de dispositions non professionnelles comme la situation familiale ou les réseaux amicaux.

Entre deux missions, certains restent chez soi pour s'y ressourcer alors que certaines femmes fuient l'image de femme au foyer lié au logement et vont chercher un temps pour soi ailleurs. Le logement peut aussi être vécu comme espace d'isolement, d'attente et d'angoisse. L'intérim se caractérise en effet par le report de projets ce qui se retrouve dans ces situations où toute activité finalisée, par exemple changer une ampoule, devient impossible. Le temps du quartier reprend les mêmes logiques : libre circulation épanouie, déambulation inquiète, ou bien fuite de l'image de chômeur vers d'autres quartiers ou par le repli dans le logement.

Ces rapports variés à l'espace, logement ou quartier, semblent médiatisés par des différences de vécu du temps domestique, et sur le rapport au temps et à l'avenir. La pleine précarité que vivent les intérimaires en attente de mission leur impose donc un rapport au temps et à l'espace qui se traduit par une grande mobilité pour certains, et par un enfermement et une incapacité à se projeter pour d'autres.

Influence des choix d'ancrage sur la flexibilité Blin *et al.* (2004) se sont quant à eux intéressés aux précaires du monde de l'insertion. Ils notent que ces précaires sont plus ou moins flexibles mais surtout que leur mobilité quotidienne s'articule avec différentes logiques de mobilité résidentielle. Il peut s'agir d'un renoncement à la mobilité résidentielle, d'une stratégie temporaire d'ancrage, ou d'une mobilité opportuniste. Ces précaires s'enracinent dans le territoire pour y trouver des ressources face à l'instabilité de l'emploi, mais, que cette fixation soit immuable, conditionnelle voire éphémère, ils déterminent conjointement leur mobilité vers l'emploi en fonction des choix qu'ils ont réalisés en termes d'ancrage territorial et de projets de vie.

Là encore, la mobilité constitue un risque dont l'évaluation suppose la prise en compte de multiples échelles, notamment celle des projets familiaux, professionnels et résidentiels. Cette échelle influe directement sur la manière dont la précarité façonne la mobilité quotidienne et en particulier son niveau de flexibilité. Nous la prendrons en compte dans la notion de stratégie qui

fera partie de nos outils d'analyse (cf. 2.3.4).

1.2.3.6 Assignation territoriale et pauvreté

La mobilité des précaires voire des précaires flexibles peut également être caractérisée en identifiant la précarité par certaines de ses composantes internes ou connexes (cf. 1.1.1.5) : dépendance territoriale et sociale, hétéronomie, absence de projet.

Au sein du territoire, la dépendance aux ressources locales du quartier définit une dimension particulière de la précarité. Elle a également des effets spécifiques sur la mobilité quotidienne.

Captivité et dépendance locale La configuration d'impuissance stratégique et d'enfermement évoquée supra (cf. 1.2.3.3) puis nommée insularité peut être qualifiée de dépendance locale. Coutard *et al.* (2002) distinguent ainsi les pauvres en ville dont l'immobilité résulte d'une absence de besoins de mobilité, et les pauvres périurbains dont l'immobilité trahit une absence de moyens de mobilité donc une captivité vis-à-vis des ressources locales. La principale de ces ressources est le réseau familial et amical qui permet par exemple une mutualisation de la voiture, mais impose par conséquent une mobilité collective donc une *« mobilité dépendante »* selon l'expression de Le Breton (2005a).

Les modalités de la dépendance locale peuvent toutefois s'appliquer diversement sur des populations proches. Alors que Turgy (2002) constate l'immobilité et l'inactivité liée à la sous-motorisation des périurbains d'une communauté de communes du Nord-Pas-de-Calais, Faivre (2003) souligne que l'offre urbaine et la tradition de mobilité réduite y compris pour les motorisés permet une dépendance locale non stigmatisante voire choisie par des jeunes et des actifs.

L'analyse quantitative des déplacements franciliens valide cette étude qualitative. Un jour donné, quel que soit le niveau de services aux ménages offert par une ville, une part constante de sa population (7%) ne se déplace pas (Motte, 2006). Les différences d'accessibilité aux services et de motorisation semblent donc s'équilibrer pour laisser une part fixe des habitants choisir l'immobilité, reflet d'une dépendance locale à l'échelle d'une journée. Cette forme de dépendance répondrait donc à des logiques et à des choix spécifiques, qui ne se réduiraient pas à la non-motorisation et à la captivité.

***Spatial mismatch*, immobilité et pauvreté** Alors que les mêmes difficultés à savoir l'éloignement des emplois aux domiciles (le *spatial mismatch*) aboutissent plutôt à une dépendance automobile aux États-Unis et

au Royaume-Uni, la dépendance locale laisserait aux populations pauvres des quartiers français relégués, l'alternative entre l'ancrage local et l'assignation territoriale, c'est-à-dire entre la revendication d'une valorisation des ressources locales et une incapacité à sortir de son territoire local (Fol, 2005). Lévy (1999b) défend aussi l'hypothèse d'une causalité entre la faible capacité de mobilité, c'est-à-dire la captivité, et la pauvreté. Ce lien et le fait que *« dans les groupes sociaux les plus démunis, les individus sont tributaires de réseaux de sociabilité personnels déployés sur de faibles distances »* renforcent *« la thèse d'une utile auto-suffisance des quartiers »* qui se traduit par un *« enferme[ment] dans une désastreuse immobilité »*.

Néanmoins, Fol (2005) souligne l'intensité des débats sur l'importance de cet effet de la mobilité déficiente sur la pauvreté. Ainsi, l'hypothèse du *spatial mismatch* est-elle contredite par des auteurs américains qui relèvent l'importance du marché local de l'emploi. Aux États-Unis, si la plupart des emplois peu qualifiés sont bien situés en périphérie, les centres-villes détiennent 20% des offres d'emplois peu qualifiés à cause du fort taux de rotation de ces emplois précaires. De plus, plusieurs études anglo-saxonnes démontrent l'absence d'effet de l'accessibilité à l'emploi en transports en commun sur la chance de retrouver un emploi, à la différence des caractéristiques individuelles et familiales et de la disposition d'une voiture. Et même si l'effet du *spatial mismatch* est avéré, d'autres facteurs comme le manque de formation ou la discrimination raciale jouent un rôle au moins aussi important.

Effet de quartier sur la mobilité Plus directement, Fol cite une enquête de Bordreuil (1997) qui conteste la spécificité des pratiques de mobilité des habitants des cités, censées créer un effet de quartier, source supplémentaire d'exclusion en particulier par perte des capacités de mobilité et d'information. Les habitants des quartiers nord de Marseille, les jeunes notamment, s'avèrent ainsi plus mobiles que leurs voisins habitant dans des pavillons. Seul le stigmate de leur origine géographique les pénaliserait. En ce qui concerne l'Île-de-France, Kokoreff et Vulbeau (1994) ont observé l'appropriation différenciée du réseau de transports en commun par les jeunes de banlieue, qui n'est pas totale mais pas nulle non plus.

L'affirmation de l'immobilité des pauvres, de ses causes et du lien entre immobilité et pauvreté doit donc être nuancée.

1.2.3.7 Dépendance sociale et mobilité

La dépendance locale s'appuie donc notamment sur la proximité de réseaux sociaux dont les personnes précaires sont dépendantes.

Proximité généralisée de la famille Ces ressources familiales locales ne sont toutefois pas réservées à une minorité de personnes enfermées dans un territoire. À partir d'une enquête de 1996 réalisée sur la France entière, Bonvalet (2002) signale ainsi que 51% des personnes ayant des proches parents se trouvent dans la même commune que l'un d'eux, ou dans une commune limitrophe. Ce taux ne descend qu'à 30% pour les personnes ayant au moins un parent dans leur commune, et à 14% pour le même quartier. Cette proximité peut traduire l'effet de la contrainte ou du hasard des trajectoires résidentielles, mais reflète en tout cas l'avantage qu'ont les personnes à s'installer près de leurs proches parents, pour mobiliser leurs ressources familiales.

Recherche de logement et d'emploi limitée Le réseau de parenté est donc une ressource importante, notamment dans le domaine de la recherche d'emploi (Vignal, 2003). La dépendance institutionnelle et sociale des assistés apparaît en effet aussi pendant la recherche de logement ou d'emploi. Ainsi, les hébergements temporaires trouvés dans les réseaux sociaux déterminent la possibilité de repousser l'horizon géographique de recherche d'emploi (Gallez *et al.*, 1997). De même, le fait que 47% des érémistes déménagent chaque période de deux ans (Paugam, 1996) révèle une dépendance sociale. Ils doivent en effet s'appuyer sur des solutions temporaires trouvées grâce à leur réseau de sociabilité parce que le marché du logement se ferme aux personnes ne disposant pas de caution, donc aux personnes avec des liens sociaux faibles et instables.

Dépendance aux faibles liens forts Pourtant, les liens peu contraignants sont valorisés parce qu'associés à la mobilité et à la performance (Briole et Rascol-Boutard, 2001). Il faut en fait distinguer les faibles appartenances par perte du lien social et de la capacité à maîtriser sa vie quotidienne, des faibles appartenances avec liens nombreux mais changeants qui correspondent au modèle de la mobilité généralisée analysé par Bourdin (2003). Granovetter (1973) signale pourtant que les couches sociales défavorisés ont tendance à se replier, surtout en période d'insécurité économique, sur les liens forts, au sens des liens avec les proches, amis et parents. Un affaiblissement des liens faibles, au sens de professionnels, restreint alors les opportunités d'embauche au mode de recrutement local par recommandation familiale.

La contradiction entre Granovetter et Briole et Rascol-Boutard sur l'importance des liens faibles ou forts provient peut-être d'une différence de population, les érémistes rencontrés par Briole et Rascol-Boutard étant éventuellement plus sujets au déracinement familial et territorial. Il s'agit peut-être simplement de l'expression différenciée d'un même phénomène, à savoir l'af-

faiblissement global des liens sociaux, au sens où Briole et Rascol-Boutard parleraient en fait de l'affaiblissement des liens forts conjugué à l'absence de liens forts chez les érémistes.

Parcimonie révélatrice de dépendance La dépendance vis-à-vis de ces réseaux apparaît lorsque cette ressource est sans alternative. Mignot (2001) mentionne le cas des personnes pauvres sollicitant leurs proches pourtant pauvres, pour non pas faciliter mais permettre certains déplacements très occasionnels. Ces personnes, qui limitent aux mobilités indispensables sans alternative le recours à cette ressource rare, révèlent par leur parcimonie leur dépendance extrême. Une multiplicité de ressources de mobilité suscitera des comportements différents vis-à-vis de la même ressource sociale, l'utilisant plus souvent et abondamment ou en concurrence avec les autres ressources dans une logique d'optimisation économique ou d'habitude et non d'économie de la ressource.

La dépendance sociale, c'est-à-dire familiale, amicale et institutionnelle, détermine doublement la mobilité quotidienne. D'une part, elle limite le champ de recherche de logement et d'emploi qui sont les pôles des déplacements quotidiens, ce qui peut contraindre aussi bien à une mobilité forcée entre pôles éloignés qu'à une insularité. D'autre part, elle se traduit par une mobilité collective et parcimonieuse à cause de la dépendance vis-à-vis des moyens de transport.

1.2.3.8 Hétéronomie institutionnelle et mobilité ambivalente

L'hétéronomie détermine également les formes de la mobilité quotidienne des précaires.

La gestion institutionnelle des créations d'entreprises par des érémistes de l'Hérault suscite un rite d'intégration hétéronome bien qu'il s'agisse de projets autonomes. Briole et Rascol-Boutard (2001) le décomposent en trois stades : séparation, latence et agrégation. La séparation est une gestion collective et impersonnelle, qui ignore purement et simplement le projet. La latence ou liminarité correspond à des épreuves d'inculcation des valeurs collectives (compétition, utilitarisme, rationalité instrumentale) et à une revalorisation critique personnelle. Le rapport de l'institution au manager érémiste est alors ambivalent. Le stade de l'agrégation intègre pleinement l'individu en effaçant son passé. Ce processus d'intégration consiste essentiellement en l'imposition des finalités collectives au érémiste dont les projets ne sont reconnus et l'autonomie retrouvée qu'une fois son statut normalisé.

La mobilité géographique exigée des managers érémistes a une valeur symbolique et intervient dans le rite de légitimation du projet et dans ce-

lui, déjà détaillé, d'intégration sociale du porteur. Pourtant, leur *« mobilité cognitive »*, c'est-à-dire leur capacité de modulation de leur projet, suscite non seulement une reconnaissance sociale mais également une défiance des experts vis-à-vis d'un projet instable. S'exprime ici l'ambivalence du stade de latence lors du rite d'intégration, même ambivalence que celle du loueur vis-à-vis des liens faibles, censément valorisés. Dans sa dimension d'instabilité et de disponibilité permanente, cette tare sociale constitue pourtant une compétence professionnelle recherchée chez les jeunes (Pialoux, 1979). Afin d'introduire la notion de compétence qui sera explorée infra (cf. 2.1), nous remarquons ici que, par conséquent, la précarité ne peut être traitée comme un facteur de compétence ou d'incompétence par elle-même.

L'hétéronomie peut donc déterminer la flexibilité des créateurs d'entreprise de manière à rassurer ou convaincre les financeurs de leurs projets. Une fois le projet lancé, cette dépendance normative peut encourager l'évolution de la mobilité qui, d'après Briole et Rascol-Boutard, croît ou décroît, que le projet rencontre le succès ou l'échec, via une prospection lointaine des marchés ou via leur recentrage sur le local.

1.2.3.9 Instabilité menaçante et absence de projection spatio-temporelle

La précarité a aussi des conséquences sur la capacité à anticiper l'avenir et à construire et porter des projets, derniers éléments que nous avons associés à la précarité.

Lien entre projet et mobilité Cette incapacité à la projection temporelle peut être associée à une incapacité à la projection spatiale. C'est ce que propose Rémy (1996) en faisant découler le projet d'une maîtrise du réseau d'échanges, d'où la nécessité d'une mise à distance spatiale des territoires de la vie quotidienne, ce que permet une mobilité facilitée. De plus, alors que le projet permet l'individuation, c'est-à-dire la singularisation de l'individu, à l'inverse, l'absence de projet ou l'impossibilité de le concrétiser peut facilement induire un processus d'exclusion, donc une pauvreté des relations sociales. Donc d'après Rémy, l'incapacité à se projeter dans l'espace induit la difficulté à se projeter dans le temps qui conduit à la pauvreté sociale, source de précarité, que nous avons déjà liée à la difficulté de la projection dans l'avenir. Parmi ces notions interconnectées, nous allons surtout interroger le lien entre la précarité et l'absence de projection spatio-temporelle qui est au fondement de la mobilité.

Instabilité et mobilité dans l'urgence Briole et Rascol-Boutard (2001) associent l'instabilité, traduite par un logement insalubre, des activités informelles et un doute de soi, à une organisation à court-terme intégrant au plus le surlendemain. Le moyen-terme est alors repoussé dans la future urgence, les tâches n'étant pas hiérarchisées à l'avance. Briole et Rascol-Boutard expliquent aussi par la grande pauvreté cette gestion particulière du temps comme un compte en banque presque vide, toujours menacé par le déficit. L'organisation personnelle se doit d'être efficace, donc systématique, donc intègre. Le rejet des aléas pousse alors à rejeter toute anticipation du long-terme parce que floue.

Motivation et immobilité subjective L'absence de projet professionnel combinée à la sédentarité peut correspondre à la conservation d'une position sociale satisfaisante, ou bien au contraire à un déclassement social. Dans ce cas, des travailleurs sociaux parlent d'*« immobilité subjective »* (Briole et Rascol-Boutard, 2001), corrélant par cette expression, immobilité géographique et absence de projet professionnel. Amaouche *et al.* (2001) citent aussi des acteurs communaux de l'aménagement en proche banlieue parisienne qui affirment que *« le ressort de la mobilité est la motivation »*, motivation que l'on peut reformuler en termes de projet et de projection dans un avenir, plus ou moins proche, plein d'opportunités. L'immobilité pour absence de besoins de mobilité (Coutard *et al.*, 2002) correspond bien à une absence de motivation et de projet. Nous reviendrons infra (cf. 2.2) sur la notion de motivation.

Horizon spatial limité Nous pouvons faire correspondre l'absence de projection dans le temps et dans l'espace. La projection dans un espace restreint s'observe dans les mobilités effectivement limitées mais aussi dans les aires de recherche d'emploi. D'après l'enquête dunkerquoise de Harzo et Couty (2000), l'intensité et la persistance de la pauvreté réduit le périmètre de recherche d'emploi, en même temps que sa fréquence et que l'acceptation et la conservation de l'emploi. Se conjuguent donc une fermeture aux opportunités d'emploi, éventuellement de plus en plus dégradées, et une fermeture de l'horizon spatial des possibles acceptés par les chômeurs.

La précarité dans sa nature d'instabilité menaçante réfrène les projections aussi bien temporelles que spatiales, aussi bien les projets ou l'organisation du lendemain que les déplacements, les deux dimensions étant intrinsèquement liées au travers de la mobilité.

Finalement, parmi les composantes de la précarité, la dépendance locale notamment dans sa dimension sociale et l'absence de projection dans l'avenir

conduisent à une mobilité non flexible des précaires, c'est-à-dire à l'insularité, tandis que l'hétéronomie institutionnelle peut au contraire imposer la flexibilité.

1.2.4 De la caractérisation conceptuelle à l'exploration empirique du paradoxe des précaires flexibles

Deux notions multiples Afin d'interroger les pratiques de mobilité atypiques des personnes démunies, nous avons respectivement déconstruit et construit deux notions multidimensionnelles, la précarité et la flexibilité au sens de la mobilité flexible.

La précarité en tant que rapport risqué à l'avenir semble plus pertinente que la pauvreté pour interroger le rapport à la mobilité qui impose la dimension temporelle. Puisque les deux notions se recoupent partiellement, nous nous centrons sur la précarité et observons les effets de la pauvreté au travers de ce prisme, d'autant plus que les nouvelles formes de pauvreté tendent à être analysés comme des formes ou des conséquences de la précarité (Cingolani, 2005). La déconstruction de cette notion de précarité la constitue en risque, c'est-à-dire une conjonction de fragilité et d'instabilité, qui peut éventuellement provenir d'une dépendance et apparaître surtout comme telle. Cette notion s'articule dans ces diverses composantes d'une part à la pauvreté, notamment la pauvreté en protections des trois types, biens, droits et réseaux, d'autre part à l'absence de projet autonome.

La définition de la flexibilité découle par contre, non pas de la déconstruction d'une pré-notion, mais d'une volonté de cerner les pratiques de mobilité associées à une appropriation de la ville et de ses aménités, autrement dit à un horizon de mobilité large et susceptible d'être repoussé par l'exploration. Le terme de flexibilité décrit ainsi l'adaptabilité des pratiques de mobilité aux contraintes extérieures au champ des déplacements. La flexibilité correspond donc au croisement d'un investissement dans la mobilité avec la maîtrise de cette dernière, dans les dimensions temporelle et surtout spatiale.

Identifier les précaires flexibles À partir de ces définitions, nous avons cherché à identifier les précaires flexibles. L'utilisation d'enquêtes statistiques nécessite des faisceaux d'indicateurs pour pallier le hiatus entre des enquêtes ne permettant pas la construction d'indicateurs sur l'ensemble des dimensions des deux notions et des notions multiples mieux décrites par des pratiques vécues. Un certain nombre de recherches permettent néanmoins de dresser un portrait des précaires flexibles qui ne peuvent être attachés à une catégorie particulière mais apparaissent dans diverses populations plus ou moins

flexibles.

L'intérim et les services aux personnes désignent certainement des secteurs d'activité où se trouvent des précaires mobiles. Mais les intérimaires dans l'attente de missions peuvent aussi bien déambuler dans le logement et le quartier, s'y enfermer, ou les fuir. Certains semblent mobiles et épanouis, tandis que d'autres restent enfermés dans l'espace et le temps, incapables de réaliser des projets. Les personnes accueillies par des structures d'insertion peuvent également être très ou pas du tout flexibles, vers l'emploi cette fois. Cette mobilité différenciée s'articule souvent à des arbitrages sur les projets de vie.

Les pauvres, définis par leurs bas revenus, même ceux qui travaillent, sont moins mobiles que les plus riches, ceci apparemment en lien avec des différences considérables de motorisation. Néanmoins, les ouvriers semblent aller travailler aussi loin que les cadres. Ils ne seraient donc pas moins flexibles. Au contraire, ce serait les cadres qui auraient plutôt les moyens de la proximité. Dans l'analyse de la mobilité des pauvres, deux schémas apparaissent en fait : la mobilité risquée et l'immobilité risquée, c'est-à-dire la précarité flexible et la précarité non flexible. Ces pauvres, notamment ceux qui habitent les quartiers relégués, en banlieue en France ou au centre aux États-Unis, doivent donc gérés la précarité générée par les pratiques de mobilité quelles qu'elles soient.

Ainsi s'opposent les insulaires, dont les rares explorations hors de leur territoire restreint ne suscitent pas d'appropriation territoriale nouvelle, et les mobiles-malgré-tout qui restent menacés par le piège de l'insularité. Les sans-domicile appartiennent à cette dernière catégorie mais sont directement menacés par l'immobilité totale et fatale. Parmi les insulaires, deux postures, contrainte et choix, se superposent : d'une part, l'assignation territoriale contrainte par la dépendance locale, le *spatial mismatch* et les effets de quartier, et d'autre part, l'ancrage au territoire hérité ou choisi pour les ressources exclusives qu'il offre. Quelle que soit la posture dominante, la dépendance locale se traduit par une mobilité collective parcimonieuse et une mobilité professionnelle et résidentielle proche du quartier, génératrice de courts déplacements.

Vers les terrains d'enquête Cette esquisse du phénomène des précaires flexibles nous suggère que nous pouvons les retrouver dans la plupart des populations précaires. Une voie consiste donc à rechercher les populations les plus précaires et à y identifier les individus les plus flexibles. Néanmoins, le caractère structurant de la mobilité liée au travail (cf. 1.2.1.3) nous incite à restreindre la recherche des flexibles chez les personnes subissant les

contraintes des déplacements liés au travail. Ainsi, le monde de l'insertion socio-professionnelle constitue une filière d'exploration intéressante pour rencontrer des personnes précaires, mais l'insertion par l'activité économique présente l'avantage de conjuguer cette précarité aux contraintes liées au travail, fussent-elles partielles et modérées par l'assistance des institutions.

L'autre voie est celle de la recherche de la flexibilité. Les travailleurs de certains secteurs, à savoir l'intérim et les services à la personne, ont été identifiés comme a priori très flexibles et potentiellement précaires. Il s'agit alors de déterminer les populations précaires au sein de ces secteurs pour avoir de grandes chances de trouver un grand nombre de précaires flexibles. La combinaison des deux voies est évidemment bienvenue. C'est le cas des structures d'insertion par l'activité économique qui proposent des missions de nature intérimaire à leur public, à savoir les associations intermédiaires (AI) et les entreprises de travail temporaire d'insertion (ETTI).

*

La réponse à la première hypothèse posée par notre problématique, à savoir l'existence d'un lien entre précarité et mobilité, impose non seulement une définition opératoire des termes, mais également la désignation d'un terrain d'enquête où trouver ces paradoxaux précaires flexibles. Le travail préparatoire d'exploration des terrains potentiels (placé en annexe C) nous conduira des structures d'insertion aux agences d'intérim. Nous évoquerons le choix principal de ce lieu d'enquête dans l'exposé de la méthodologie (cf. 3.1).

La réponse à la deuxième hypothèse, à savoir la multiplicité des dimensions influant les pratiques de mobilité des précaires flexibles, au-delà du seul effet de la précarité, exige la construction d'un appareillage conceptuel adapté pour lire et interpréter cette mobilité complexe. Là encore, notre recherche exploratoire auprès des structures d'insertion initiera notre réflexion sur le choix d'un outil d'analyse de la mobilité paradoxale des précaires.

Chapitre 2

Outils pour lire la mobilité des précaires : compétence, motivation, stratégie

Exigeant paradoxe Le paradoxe de la mobilité flexible des précaires suggère qu'entrent en jeu des facteurs peu explorés dans les analyses existantes des pratiques de mobilité quotidienne. Or, nous avons posé comme ambition problématique de cette recherche la caractérisation des liens entre précarité et mobilité, et en particulier la mise en évidence des dimensions complémentaires à la précarité qui différencient la mobilité des précaires.

Ce examen minutieux des pratiques de mobilité exige le choix d'une grille d'analyse clairement définie et suffisamment consistante c'est-à-dire construite sur un système conceptuel cohérent et complet.

Enjeux opérationnels du choix des outils Outre des enjeux théoriques, ce sont des enjeux sociaux associés à la mobilité des précaires qui portent l'intérêt de cette recherche. Face à une injonction à la mobilité et à la flexibilité professionnelle, la question est de savoir si les précaires disposent de ressources pour leur permettre une intégration socio-professionnelle, et de déterminer comment leur donner accès à celles qui leur manquent.

Ces enjeux nous imposent donc de prévoir la mobilisation opérationnelle des conclusions de notre analyse, et par conséquent d'anticiper la forme des résultats fournis par les outils choisis pour interpréter les pratiques de mobilité des précaires. De fait, ce type de formulation des enjeux opérationnels nous orientent vers la construction d'un outil d'analyse des capacités de mobilité, de la même manière que les structures qui se préoccupent d'agir sur la mobilité des précaires placent la capacité de mobilité au centre de leurs interrogations problématiques.

Apport de l'exploration de la mobilité des précaires non flexibles Nous allons initier notre démarche de conceptualisation de cet outil en nous appuyant sur l'étude exploratoire de nos possibles terrains d'enquête (cf. annexe C). Celle-ci nous a donné l'occasion de déceler les concepts pertinents pour l'analyse de la mobilité des précaires non flexibles, potentiellement applicables aux précaires flexibles.

Nous pouvons mobiliser, d'une part, le discours et les pratiques des responsables de structures que nous avons rencontrés, et d'autre part, un questionnaire distribué auprès du public d'une association d'insertion.

Problématiques capacités de mobilité En l'occurrence, les responsables interrogés problématisent l'enjeu de la mobilité de leur public autour de la notion de capacité. Ils mettent en effet l'accent sur la pénurie de moyens de transport, voiture ou transports publics, et constatent éventuellement les difficultés d'usage de ces moyens quand ils existent, ce qui a déjà été observé par Le Breton (2003b) dans les mêmes types de structures. Ils mettent ainsi en avant les capacités matérielles, physiologiques et cognitives de leur public. Cela se traduit par exemple dans le questionnaire que nous avons repris pour une enquête quantitative mais qui est à l'origine un outil de diagnostic d'une de ces structures (cf. C.1.5). Ce diagnostic porte ainsi sur les besoins et pratiques de mobilité, mais surtout sur différentes catégories de capacités de mobilité.

La prégnance de l'enjeu opérationnel de l'aide à la mobilité désigne certainement en grande partie la capacité de mobilité comme concept central de la réflexion de ces structures. Leur objectif n'est effectivement pas la connaissance scientifique mais une forme d'intégration socio-professionnelle, qu'il s'agisse de structures d'insertion ou d'agences d'intérim. Elles sont amenées à déterminer quelles aides elles pourraient fournir, donc quelles ressources seraient adaptées à leur public, et finalement dans quel système de capacités ces aides s'inscriraient.

Questionnaire révélateur du rôle des compétences L'autre apport de cette exploration des terrains d'enquête est la réalisation et l'analyse d'un questionnaire centré sur les pratiques et les capacités de mobilité. Il a été réalisé auprès de personnes globalement précaires et non flexibles, mais les résultats nous suggèrent des pistes pour notre objet de recherche, les précaires flexibles.

Nous avons ainsi révélé le rôle particulier des capacités cognitives parmi les différents types de capacitées de mobilité. En effet, seules les capacités cognitives incrémentales spécifiques à la mobilité motorisée paraissent sta-

tistiquement liées aux pratiques de mobilité, en l'occurrence aux mobilités associées au travail (cf. C.1.6.2). L'accessibilité aux réseaux de transport et les capacités matérielles ou physiologiques ne discriminent pas les pratiques de mobilité de notre échantillon. La spécificité de ce dernier compte beaucoup dans ces résultats, qui présentent de nombreuses limites méthodologiques (cf. C.1.5), et dont il faut donc modérer la portée. Néanmoins, ce rôle éminent des capacités cognitives nous enjoint de préciser le cadre d'analyse des mobilités des précaires flexibles, et de nous intéresser à la notion de compétence plutôt qu'à celle de capacité.

Valorisation du rôle de la motivation par les responsables rencontrés Nos rencontres avec les responsables de structures susceptibles d'être enquêtées nous ont apporté une autre piste pour déterminer l'outil pertinent pour lire la mobilité des précaires flexibles. Ainsi, plutôt que de recourir à la notion de compétence de mobilité, ils focalisent sur la notion de motivation leurs explications des différences de mobilité parmi leur public.

L'usage de cette notion polysémique doit d'abord être clarifié. Cependant, du fait de son succès auprès des professionnels de l'intégration socio-professionnelle des précaires, elle émerge a priori comme le possible socle d'une grille pertinente d'analyse de leur mobilité. Cet autre apport de notre exploration des terrains d'enquête sera développé infra (cf. 2.2).

Il constituera un des trois moments de la démarche de conceptualisation d'un appareillage analytique adapté à la lecture de la mobliité des précaires flexibles.

Démarche de conceptualisation d'un appareillage analytique Nous détaillerons d'abord une grille d'analyse construite sur le concept de compétence à partir de sa déconstruction théorique, générale et appliquée à la mobilité quotidienne (cf. 2.1). Les faiblesses propres à cette approche nous conduiront à interroger dans un deuxième temps la pertinence de la notion de motivation, notamment formulée comme compétence cruciale par les responsables des structures sollicitées (cf. 2.2).

Ce double travail analytique nous fournira des décompositions de ces concepts et la mise en évidence de leurs limites, ce qui nous permettra de gérer avec prudence ces deux notions récurrentes dans les discours et parfois utiles dans les argumentations. De plus, nous en extrairons aussi des caractérisations articulées des capacités, compétences, ressources et moyens de mobilité. Celles-ci seront utilisées pour des développements ponctuels au sein de l'analyse des choix de mobilité, et surtout dans son prolongement opérationnel, l'identification des ressources déterminantes et des services en-

visageables de soutien des précaires.

Finalement, l'appréhension des motivations aboutira à la focalisation du questionnement sur les raisons d'agir, donc sur les systèmes de rationalités sous-jacents aux comportements, puis sur les stratégies (cf. 2.3). Nous exposerons alors la grille des trois échelles spatio-temporelles d'anticipation stratégique, qui structurera effectivement notre analyse des pratiques de mobilité en tant que choix de mobilité.

2.1 Compétences et capacités

Mobilité potentielle Nous cherchons à caractériser les pratiques de mobilité des précaires flexibles. Pour cela, nous pouvons nous intéresser à la fois aux pratiques effectives et aux potentialités de leur réalisation. La mobilité effective peut être observée directement, ou bien au travers d'indicateurs liés aux effets de la mobilité, ou encore par le discours des personnes mobiles qui sont les témoins privilégiés de leurs pratiques. La mobilité potentielle quant à elle impose la mise en place d'un modèle de la mobilité de façon à déterminer quand, où, comment et dans quelle mesure elle est possible. La dimension virtuelle nous intéresse particulièrement étant donné que c'est le contraste entre les pauvres mobiles et immobiles qui a suscité nos interrogations et que nous voulons tenter d'expliquer.

Capacité de mobilité flexible Or, un modèle explicatif émerge rapidement et formalise une première hypothèse : les pauvres mobiles le sont parce qu'ils en sont capables. Cette hypothèse repose sur l'idée que les pauvres sont par définition dans une situation peu enviable qu'ils souhaitent quitter. Par suite, s'ils le pouvaient, ils la quitteraient, et en l'occurrence feraient montre d'une grande mobilité voire d'une certaine flexibilité, caractéristique de la situation des non-pauvres. Donc, seuls ceux qui la quittent sont capables de la quitter. Autrement dit, la différence de mobilité effective se trouve dans la différence de mobilité potentielle. Tout le ressort explicatif est alors concentré dans la modélisation de cette mobilité potentielle, c'est-à-dire dans le modèle de potentiel de mobilité, ou capacité de mobilité. Nous allons donc détailler les concepts permettant de construire un modèle de capacité de mobilité.

Pertinence de la notion de compétence de mobilité Or, l'analyse du questionnaire que nous avons diffusé auprès d'une population précaire et non flexible a montré la pertinence explicative d'une catégorie particulière de capacités parmi une liste de notions non étayées. Il s'agit des capacités

cognitives, désignées dans le questionnaire comme des compétences de mobilité. Elles apparaissent plus liées aux pratiques que les moyens matériels, que les capacités physiques et que les affects liés à la mobilité, que nous avons aussi nommées capacités affectives. Nous devons d'abord clarifier les notions de compétence, de capacité, et autres équivalents, avant de les appliquer au champ de la mobilité.

2.1.1 Déconstruction du concept de compétence

La compétence n'est que marginalement appliquée à la mobilité quotidienne. L'étude de la pertinence du concept de compétence de mobilité passe d'abord par la déconstruction de la compétence dans un cadre général.

2.1.1.1 Cadre minimal de définition de la compétence

La notion de compétence fait l'objet d'un traitement poussé dans le domaine des sciences de la gestion. Elle est en cela très liée au modèle de la compétence comme modèle de qualification professionnelle ayant vocation, selon ses défenseurs, à remplacer le modèle du poste de travail. La gestion des compétences pour la production ainsi que la gestion des ressources humaines par les compétences participent d'une définition de cette notion orientée vers l'amélioration du fonctionnement de l'entreprise. Nous commencerons la recherche d'une définition convenable de la compétence en commençant par le concept forgé par les sciences de la gestion. Les chercheurs en sciences de la gestion constatent la multiplicité des nuances attachées au concept de compétence et tentent d'en faire ressortir des traits communs, sans unanimité là non plus. Sans reprendre le travail d'un chercheur plutôt que d'un autre, mais à partir notamment du répertoire de définitions établi par Foucher *et al.* (2003), le concept minimal de compétence peut se caractériser sous la forme d'un triplet : ressource, objectif et situation.

Triple caractérisation La compétence est d'abord un savoir pragmatique, c'est-à-dire un savoir dans le cadre de l'action, ce qu'on appelle un savoir-faire. C'est même un savoir finalisé c'est-à-dire orienté vers l'accomplissement d'un objectif. On pourra ainsi dire que la compétence est un savoir-agir, au sens d'un savoir-faire finalisé. Cependant, la compétence n'est pas une capacité effective d'action, mais seulement un constituant de cette capacité. Nous distinguons ici le savoir et les ressources que ce savoir mobilise. La compétence n'est qu'une potentialité à associer aux ressources nécessaires qui forment avec elle une capacité effective d'action. Les ressources se distinguent donc du savoir-faire mais celui-ci ne se définit que par rapport à

elles. La compétence est donc un savoir qui peut satisfaire une contrainte d'objectif étant donné un certain niveau de ressources. L'objectif ainsi défini se comprend comme la contrainte essentielle, l'action visée en elle-même, mais aussi toutes les contraintes qui rendent cette action difficile et nécessitent donc une compétence pour les dépasser. La difficulté de la distinction entre contraintes et ressources réside dans le fait que disposer d'une ressource constitue une contrainte implicite d'utilisation de cette ressource. Néanmoins, la contrainte réside d'abord dans le but, puis la ressource accessible résout ou pas cette contrainte mais n'en constitue pas une nouvelle. L'éventuelle difficulté d'utilisation de la ressource ne fait que révéler la contrainte de l'objectif dans la mesure où elle ne permet pas de la dépasser facilement. C'est pour cette raison que nous parlerons d'objectif et non de contraintes, car l'objectif désigne les contraintes qui justifient l'action ainsi que les contraintes qui la rendent difficile mais pas les contraintes secondaires soulevées par les ressources. Le terme d'objectif correspond bien au fait que c'est l'élément premier qui fonde l'action donc la compétence. Dans le même ordre de questions terminologiques, au lieu de parler de ressources, nous pourrions utiliser le terme « moyens » corrélativement à la fin que décrit l'objectif. Néanmoins, les moyens décrivent des ressources instrumentalisées par l'individu qui lui seraient donc plutôt extérieures, alors que le corps apparaît comme la première des ressources mobilisées. Cette question sera reposée infra (cf. 2.1.2.2) mais pour l'instant le terme le plus général sera préféré.

Cet équilibre entre contraintes et ressources atteint par le savoir-faire se généralise dans la prise en compte de l'entièreté de la situation. La compétence est en effet un savoir situé, qui ne peut devenir capacité effective d'action que dans une situation donnée. L'objectif à atteindre ainsi que les ressources accessibles constituent des éléments de la situation mais celle-ci est plus large que ces constituants essentiels de la compétence. En reprenant une analyse déjà faite (Zarifian, 1999), la situation dans son entièreté comprend le cadre et le contexte, les ressources et les repères (« constituants de la situation »), les problèmes à résoudre et les enjeux qu'ils représentent (objectif problématisé), l'initiative du sujet agissant et les interactions avec les autres acteurs ainsi que le dispositif d'évaluation (il s'agit de compétence et de situation professionnelles). Dans cette terminologie, les objectifs se formulent en problèmes et intègrent leurs propres implications. Les ressources (et repères) sont à mobiliser dans un cadre plus ou moins contraignant et dans un contexte plus ou moins lisible. Enfin, la spécificité et l'autonomie des acteurs interagissant rend possible la modification de l'ensemble de la situation.

Nous définirons la situation, à comprendre ici par défaut dans son sens restreint, comme l'ensemble des éléments et caractéristiques de la situation

au sens large qui rendent cette situation inédite, non reproductible et irréductible à une liste de caractéristiques. Il s'agit donc d'éléments et de caractéristiques contingents qui peuvent néanmoins s'avérer déterminants dans la réussite ou l'échec d'une action. Lorsque Boullier (non daté) décrit la capacité des usagers à un service comme leur capacité à s'adapter au contexte, il souligne le caractère toujours situé de l'action mais aussi que, indépendamment de l'objectif et des contraintes structurantes qui justifient et cadrent l'action, indépendamment des ressources accessibles et des capacités à les instrumentaliser, la capacité déterminante est l'adaptation au contexte, c'est-à-dire à la configuration particulière des contraintes, ressources et capacités, seulement partiellement et vaguement conjecturable car grandement contingente. Cette adaptation à la situation constitue le processus par lequel l'action et la compétence se réalisent simultanément. La compétence ainsi constituée ne peut être remobilisée, du fait qu'elle ne perdure pas telle quelle mais existe seulement dans et par l'action (qu'on la considère comme une capacité incarnée ou comme une abstraction), et surtout du fait que la situation ne se reproduira pas exactement identiquement, alors que c'est bien la situation qui reconstitue à chaque fois une nouvelle compétence, y compris à partir des traces des compétences passées.

Il est envisageable de redéfinir objectifs et ressources en contraintes positives et négatives afin d'y intégrer tous les éléments constitutifs de la situation. Néanmoins, nous préférons conserver la spécificité irréductible de chaque situation dans un concept de façon à ce que les deux autres concepts bénéficient d'un caractère plus général et ne soient pas trop irrévocablement liés à une situation donnée. De surcroît, un flou pragmatique, au sens où la nature inédite de l'action concrète le rend nécessaire, reste attaché à chacun de ces concepts.

Compétence et performance La compétence est un savoir-faire pour un objectif avec des ressources dans une situation. Cette univocité apparente des quatre catégories recouvre en fait une relation floue entre types de catégories aux caractéristiques approximatives. La compétence est définie pour un type d'objectif avec un type de ressources dans un type de situation. C'est ce flou qui rend la compétence opératoire puisque une situation peut être très récurrente mais ne se reproduira jamais vraiment exactement. Il paraît toutefois pertinent de donner une limite à ce flou pragmatique. Par exemple, on distinguera conceptuellement des compétences satisfaisant des niveaux de performance sensiblement différents pour un même type d'objectif. De même on n'assimilera pas des compétences mobilisant des niveaux de ressources différant sensiblement, même dans le cas où le moins (de ressources) est contenu

dans le plus (de ressources), car le savoir nécessaire pour maîtriser le plus ne contient ni n'est contenu a priori par le savoir nécessaire pour maîtriser le moins.

Le fait d'identifier une compétence par son seul objectif consiste en fait à désigner une classe de compétences qui se distinguent d'abord par les ressources qu'elles mobilisent, puis qui se réalisent dans une situation.

Certains auteurs (Falzon, 1989) identifient ces caractéristiques aux constances structurelles identifiées dans des situations similaires. La faculté de formuler des phrases jamais entendues auparavant révèle cette irréductibilité de la compétence à la trop simple reproduction des schémas appris par la formation ou l'expérience. Chomsky a donné le nom de compétence a cette faculté de génération de structures langagières non apprises et en a fait la question fondamentale de sa grammaire, générative précisément.

Le cadre définitoire de la compétence semble bien posé malgré la multiplicité de ses acceptions et de ses usages. Mais de nombreuses difficultés limitent la consistance et le caractère opératoire de la notion.

2.1.1.2 Indétermination des fondements ontologiques d'une décomposition

La première difficulté repose dans l'indétermination des fondements ontologiques d'une décomposition de la notion de compétence. En effet, dans l'effort de caractérisation de la compétence, nous avons délaissé l'essence de la compétence qui a été désignée par le terme de savoir-faire. Ce cœur, de nombreux auteurs (Foucher *et al.*, 2003) tentent d'en extraire des composantes en soulignant presque à chaque fois que le savoir-faire en constitue, non une somme, mais une combinaison articulant les composantes de manière adaptée à la situation et donc innovante.

Les composantes diffèrent peu selon les auteurs. Nous pouvons les classer en cinq catégories :

- savoir-être : « trait », « personality variable », qualités, savoir-être, savoirs relationnels et sociaux, attitudes, comportements orientés, valeurs, éthique, savoir non cognitif (affectif, caractériel, éthique) ;
- savoir-faire : « skill », savoir-faire, intelligence pratique, savoirs méthodologiques, aptitudes, capacités d'action, « abilities », habiletés ;
- savoir théorique : savoir, « knowledge », expérience, formation, qualification, savoirs théoriques, connaissances ;
- intégration : combinaison, « transfer to new situations », innovation, sélection, mobilisation et transfert de savoirs, « organisation and planning » ;

– volonté : « motive », « self-image », volonté, vouloir-faire, initiative, responsabilité, engagement.

Les termes anglais (cités avec des guillemets) n'ont pas été traduits car la traduction pose un problème. Par exemple, « compétence » se traduit par « competence » ou par « skill » qui a une connotation proche de « savoir-faire », lui-même traduisible par « know-how ». Autrement dit, les découpages sémantiques ne se correspondent pas forcément dans les deux langues.

Trois savoirs élémentaires et une capacité d'intégration Le découpage entre savoir (théorique) et savoir-faire est classique et correspond à la distinction faite entre la connaissance scientifique formalisée et l'expérience quotidienne (reprise par Boullier (non daté)). Il est souvent complété par un autre type de savoir parfois nommé savoir-être, parfois seulement décrit comme des attitudes ou des comportements intégrés. Par exemple, une définition de l'intelligence (Morfaux, 1980) distingue les intelligences abstraite, pratique et sociale, cette dernière se référant à la capacité à diriger des hommes. Vu le rôle central du respect des différents codes sociaux pour la plupart des travailleurs, la distinction du savoir-être comme compétence spécifique, que l'on pourrait vulgairement appeler savoir-vivre, paraît séduisante car opératoire. Néanmoins, la consistance propre de ce troisième concept et ses liens avec les deux premiers, ne sont pas bien déterminés. En effet, il est rattaché à la fois à un savoir formalisé (éthique), à un savoir-faire (dans le domaine des relations humaines) et à des attributs psychologiques (qualités et traits de caractère) supposés immuables, inaliénables et en pratique considérés comme innés. Le savoir-être peut en effet être assimilé à une combinaison d'autres savoirs (Olivier, 1998). Il peut aussi définir une sorte de compétence autant sociale que professionnelle, élargie à l'adhésion aux valeurs d'une organisation, mais indépendante de l'action et du contexte. La catégorie des compétences sociales n'est pas pertinente car une compétence est toujours en partie sociale au sens où elle mobilise des savoirs multiples qui se fondent sur un « savoir social », une « culture » (Zarifian, 1999), mais ne l'est jamais complètement (au sens de générique), puisque nous avons défini la compétence comme finalisée et située. Bien qu'utile pour décrire le rapport à l'organisation (Bellier, 1998), cette notion s'avère floue en tant qu'élément de compétence et décalée en tant que type de compétence.

Deux composantes ou plus étant distinguées, chaque auteur en identifie alors une autre : la capacité d'intégration de ces diverses composantes. Il s'agit de faire de l'ensemble des composantes utiles un tout opératoire vis-à-vis de l'objectif. Il s'agit aussi d'effectuer cette adaptation en fonction de la situation, c'est-à-dire sélectionner les ressources pertinentes, les transférer

à la situation, les ajuster et les combiner. Cela recouvre une part de création, différente de la stricte mobilisation des savoirs emmagasinés, que l'on nommera innovation ou invention.

Structuration ésotérique La structuration de ces composantes est problématique. La décomposition de la compétence en deux niveaux (composantes et composantes intégrées adaptées) est affinée par Lanier (Foucher *et al.*, 2003) en quatre niveaux : trois niveaux de savoir-faire de complexité et de spécialisation croissante (habiletés, capacités et compétences) tous associés à un niveau de savoirs théoriques.

La structuration de l'intelligence dans son ensemble pose aussi question, en l'occurrence dans le champ de la psychologie cognitive qui s'efforce d'analyser les processus mentaux. Morfaux (1980) évoque trois structures explicatives concurrentes : un *« pouvoir général d'adaptation unique dans son fond et sa nature »*, une diversité d'*« aptitudes particulières »*, ou un mélange de ces deux types d'intelligence. Les tests de performance intellectuelle ont permis par analyse statistique factorielle d'isoler un facteur général d'intelligence commun à toutes les performances car celles-ci sont corrélées positivement entre elles. Puis par analyse multi-factorielle, non pas un mais plusieurs facteurs primaires sont isolés. Étant eux-mêmes corrélés positivement, des analyses secondaire puis tertiaire ont permis de déterminer un modèle factoriel hiérarchique de l'intelligence établi par Carroll en 1993 : une vingtaine de facteurs primaires, huit facteurs secondaires (dont notamment la mémoire et les intelligences visio-spatiale, fluide et cristallisée, cette dernière désignant le langage et l'organisation des connaissances) et un facteur tertiaire.

Cependant, même si des processus cognitifs élémentaires ont également été mis en évidence, la psychologie cognitive n'est pas encore parvenue à fournir des modèles intégrant l'ensemble des processus mentaux et expliquant les performances globales mesurées par des tests (Lautrey, 2001).

Sans critiquer a priori cette construction conceptuelle qui ne vise d'ailleurs pas forcément à décrire une réalité, sa subtilité révèle la difficulté à représenter l'architecture interne d'une compétence, donc le risque intellectuel de se perdre dans ses dédales. L'intérêt de la notion de compétence comme processus analysé dans ses sorties (la performance) et non par ses entrées (fondements psychologiques) est d'ailleurs clairement revendiqué (Mc Clelland in Foucher *et al.*, 2003). La compétence définie comme composante de la performance et analysée au travers de cette performance permet ainsi d'éviter une exploration psychologique ésotérique pour les praticiens et les chercheurs en gestion. L'analyse de la structuration des compétences cognitives, du niveau physiologique le plus bas au niveau le plus complexe, constitue en effet

d'abord un champ des sciences cognitives, champ dont les résultats peuvent ensuite enrichir la recherche en sciences de la gestion comme en sociologie. Tenter de s'approprier les objectifs de la psychologie cognitive notamment, risque de n'aboutir qu'à de la pseudo-science cognitive.

2.1.1.3 Statut de la volonté

En plus des difficultés de distinction et d'articulation des quatre premières composantes de la compétence, la nature de la cinquième composante autour de la volonté interroge la consistance de ce schéma conceptuel. Elle se situe en effet au cœur de la compétence mais recouvre des dimensions psychologiques usuelles et floues.

Cette composante a trait à la volonté, à l'intention de l'acte permis par la compétence et les ressources. On peut considérer que l'intentionnalité est comprise dans l'existence d'un objectif qui doit être un objectif pour la personne compétente. La précision de cette dernière composante viserait à ne pas réduire l'objectif de la personne à celui de la structure dans laquelle elle inscrit son action, cet objectif devant être approprié et se traduire par une volonté propre.

Toutefois, plusieurs auteurs associent à cette volonté une intensité qui dépasse la simple intentionnalité pour rentrer dans le domaine de la motivation. Ainsi, ce qui renforce cette motivation jusqu'à en faire une détermination, comme par exemple l'image de soi et de son rôle social, ce qu'on peut appeler l'identité, rentre dans cette catégorie. Les raisons d'agir, incitations, promesses, contraintes ou menaces, rendent la volonté d'agir robuste face aux obstacles et aux contraintes inhibantes. La confusion entre élément moteur de la compétence, raisons d'agir externes et simple contexte d'exercice de la compétence pose un problème de définition de la volonté parmi les composantes de la compétence.

La compétence peut être définie indépendamment de toute velléité d'action. Cependant, en sciences de la gestion et en sociologie du travail, les auteurs insistent sur l'existence de la compétence dans et par l'action et considèrent l'initiative du sujet (Zarifian, 1999) comme une condition cruciale de l'exercice de la compétence. Dans ce cas, la volonté d'agir peut être considérée comme une simple condition nécessaire pour rentrer dans le cadre ainsi défini de la compétence.

Mais cette condition intègre alors la définition de la compétence qui serait donc un savoir-agir (pour un objectif, avec des ressources, dans une situation) associé à un vouloir-agir. En particulier, une distinction pourrait être faite entre le savoir-agir, le vouloir-agir et les ressources mobilisées pour l'action (que l'on pourrait éventuellement appeler le pouvoir-agir mais le terme pou-

voir est trop ambigu). La capacité d'action, c'est-à-dire la capacité effective d'action, inclurait les trois éléments. La faculté (du latin *facultas*, de *facilis* : facile) serait une capacité facultative, c'est-à-dire dont la transformation en capacité effective ne dépendrait que d'une volonté d'action. La faculté comprendrait alors le savoir-agir et les ressources pour l'action, indépendamment du vouloir-agir. On a vu que la compétence pourrait être définie comme un savoir-agir associé à un vouloir-agir, indépendamment des ressources.

La volonté d'agir peut également être associée à l'ensemble des éléments composant la compétence, c'est-à-dire caractérisant le savoir-agir. La volonté et les facteurs la renforçant serait donc mobilisés et intégrés en un savoir-faire finalisé et situé.

On peut aussi donner un statut un peu différent à la volonté. Nous avons énoncé plus haut que la compétence est un savoir qui peut satisfaire une contrainte d'objectif étant donné un certain niveau de ressources. Cela définissait ce savoir comme une capacité potentielle d'action au sens d'une capacité d'action à actualiser par l'accès aux ressources. Il aurait fallu préciser que ce savoir déterminait une capacité potentielle objective, c'est-à-dire existant indépendamment de la pensée. C'est la capacité potentielle subjective, c'est-à-dire la perception par la personne de sa capacité potentielle, qui détermine alors la volonté d'action. Autrement dit, l'intention d'agir naît de la perception des obstacles, capacités, menaces et promesses liés à l'action, et la compétence fait partie des capacités. On notera que l'image de sa propre compétence est une part de l'image de soi, donc une part d'identité, influencée par les autres aspects de son identité, influençables par les normes sociales.

La volonté d'action peut néanmoins rentrer dans ce qu'on a appelé, en la confondant d'abord avec le savoir-agir, la capacité potentielle objective. Elle constitue en effet un élément objectif, d'ailleurs indispensable, de cette capacité bien qu'il s'agisse d'une représentation, d'une perception subjective. D'ailleurs, cette représentation peut elle-même être évaluée par la personne en tant qu'élément de sa capacité d'action. Finalement, il est possible de distinguer le savoir-agir de la capacité potentielle (objective) qui comprend, outre ce savoir-agir, un vouloir-agir dépendant de la capacité subjective.

Le fait que cette volonté ne soit pas explicitement prise en compte dans la définition de la compétence de plusieurs auteurs provient sans doute du cadre professionnel dans lequel elle est appréhendée. L'objectif fixé par la structure (i.e. l'entreprise) est supposé intégré et accepté par le travailleur rémunéré par cette structure. Ce vouloir-agir, jugé moins problématique, échappe en conséquence au questionnement centré sur le savoir-agir, les formes collectives de ce savoir-agir étant par contre l'objet de formalisations spécifiques car particulièrement importantes dans le fonctionnement de l'entreprise.

Néanmoins, certains auteurs insistent sur cet aspect et en font même une spécificité de la compétence par rapport à d'autres formalisations de la capacité d'action professionnelle. Le travailleur étant autonome et confronté à des problèmes complexes, il doit assumer des prises d'initiative et s'engager (Zarifian, 1999). La capacité à agir indépendamment des consignes hiérarchiques suppose dans ce cas une volonté d'action informée et assumée. Les justes détermination et évaluation des facteurs du vouloir-agir, les facteurs décisionnels, constituent aussi des éléments centraux du savoir-agir. On ne peut toutefois pas réduire le vouloir-agir au fruit du savoir-agir car il intègre des éléments subjectifs, notamment identitaires, qui ne relèvent pas d'une stricte rationalité instrumentale. Le caractère central du vouloir-agir est rappelé par l'étymologie du mot « compétence », à savoir *competentia* qui en latin signifie « juste rapport » et renvoie en effet d'abord au droit de juger, puis à l'aptitude à décider, et enfin à la connaissance approfondie (Petit Larousse illustré de 1973). Le fondement historique du concept de compétence ne serait donc pas la connaissance mais le jugement du tribunal et la décision de l'expert.

On peut même réduire le vouloir à l'agir, la simple résolution, volonté sans volition c'est-à-dire sans passage à l'acte, n'étant qu'abstraction. De plus, on peut considérer le savoir-agir comme élément du vouloir-agir, comme le font plusieurs définitions de la volonté (Morfaux, 1980) en articulant notamment raison sur les fins et raison sur les moyens. La théorie intellectualiste (primauté à la raison) la décompose en quatre éléments : la conception du but possible, la délibération savante, la décision puis l'exécution. D'autres auteurs mêlent inextricablement raison d'agir et rationalité des moyens d'agir. Kant distingue au contraire volonté au sens général qui sert aveuglément sa fin, et bonne volonté qui ne sert que ce que la raison reconnaît comme nécessaire c'est-à-dire comme bon. La volonté pour Ricœur ordonne et unifie l'involontaire multiple. Chez Sartre, la volonté délibère sur les moyens mais ne crée pas des fins qui sont de l'ordre d'une liberté originelle qui est au-delà des mobiles.

La volonté semble devoir être intégrée à la compétence mais les modalités de son intégration demeurent difficiles à déterminer voire à choisir arbitrairement parmi les échafaudages conceptuels antagonistes énumérés.

Volonté comme capacité d'intention : projet, projection, signification Deux autres alternatives s'offrent à nous pour intégrer la volonté comme élément de la compétence : la considérer comme capacité d'intention ou comme capacité de volition. Nous détaillons la première.

La capacité à susciter une fin ne paraît pas tant cruciale dans le schéma

de la compétence comme savoir finalisé. L'objectif est supposé antérieur au processus de compétence, les objectifs secondaires qui en découlent lors de ce processus relevant plutôt du savoir-agir que du vouloir-agir.

Certes, dans le cadre professionnel, la personne compétente est censée assumer son autonomie, c'est-à-dire la liberté de se gouverner par ses propres lois (Petit Larousse illustré de 1973), et faire preuve d'initiative. Cependant, l'autonomie représente alors, plutôt qu'une liberté de détermination des buts à atteindre, une liberté de détermination des règles de conduite et moyens permettant d'atteindre l'objectif, explicite particulier ou implicite de réussite globale, de l'entreprise. Cet objectif est bien censé être approprié mais il n'en est pas moins hétéronome. Et les objectifs fixés de manière autonome demeurent d'abord soumis à l'objectif global de l'entreprise.

Néanmoins, il est des situations hors de ce cadre d'action, c'est-à-dire hors des structures entrepreneuriales, administrative, associative voire plus informelle, qui imposent explicitement ou implicitement leurs objectifs. Il est des situations où la finalité de l'action n'est pas donnée a priori ou ne se soumet simplement pas à l'objectif global ou particulier de la structure. De plus, même dans le cadre professionnel où l'objectif ne semble pas poser question, la primauté de l'efficacité fonctionnelle du geste de production sur l'enjeu potentiellement concrétisé dans ce geste enferme le travailleur dans une temporalité particulière sans devenir. La prégnance du *« temps spatialisé »* sur le *« temps-devenir »* qui porte le sens de l'existence (Zarifian, 2001) empêche de s'approprier l'objectif entrepreneurial en un objectif qui fait sens pour soi. Le modèle de la compétence de Zarifian (1999) tend ainsi à promouvoir le temps-devenir au sein du travail, par l'initiative sous condition d'autonomie.

Autrement dit, au-delà des seules situations de travail, lorsque l'autonomie concerne aussi bien les buts que les moyens, la question de la conception du but possible devient pertinente. Il s'agit alors de comprendre comment un objectif émerge plutôt que rien ou plutôt qu'un autre. Et dans le cadre de notre interrogation sur la compétence, il s'agit de savoir si le fait de se fixer un but possible relève d'une capacité spécifique.

Le concept d'objectif est attaché à l'idée de projet, que l'on retrouve avec le concept de compétence au cœur du discours sur la flexibilité et la réactivité face à l'urgence permanente (cf. 2.1.1.8). Un but suppose une projection dans l'avenir et donc un certain rapport à la temporalité comme conscience unique de soi et du passé, du présent et de l'avenir. Pour préciser la capacité de projection dans l'avenir, nous reprendrons la distinction entre deux conceptions attribuées par Jullien (d'après Espinasse, 2001) aux pensées respectivement occidentale et chinoise, à savoir la projection de soi et l'anticipation des facteurs. Le premier concept, la projection dans l'avenir, correspond au temps de l'urgence : le sujet projette son action future de bouleversement d'une cer-

taine situation, comme si elle était traitée dans l'urgence. Le second concept, l'anticipation de l'évolution des facteurs caractérisant la situation, correspond au temps stratégique : les facteurs sont modifiés maintenant pour une action diffuse jusqu'au moment anticipé, sans rupture. Nous pouvons reformuler la nuance perceptible entre ces deux concepts. La capacité d'anticipation est plutôt de l'ordre de la délibération sur les moyens d'atteindre le but. La capacité de projection de soi est par contre associée par Jullien à la question du sens dans un temps linéaire, opposée, côté chinois, à la justification des moments par leurs propres variations dans un temps cyclique. La projection de soi dans l'avenir permet de donner un sens à l'action, au double sens de signification et d'orientation.

Cette capacité de projection est donc une capacité de signification, et en tant que telle, participe d'une capacité à se donner une finalité, c'est-à-dire un but conscient qui oriente les moyens d'action. Nous appellerons capacité d'intention (du latin *intendere* : tendre vers) cette capacité à tendre vers une finalité. Chez Sartre, le projet fondamental de l'homme est de donner une signification à la situation dans laquelle il est jeté (Morfaux, 1980). L'enjeu du projet pourrait effectivement se ramener à la question du sens donné à l'action et à la vie en général. Il s'agirait alors de comprendre comment l'homme construit une signification. De savoir par exemple si, face à cette difficulté existentielle, il a recours à des modèles de conduite environnants ou bien s'il ne peut en tirer ni signification ni projet et qu'il demeure sans projet dans la répétition de comportements ? Les logiques de puissance et de survie, que l'on retrouve exacerbées dans l'instantanéité et l'urgence (Aubert, 2001), constituent-elles de tels modèles ?

Les finalités qui sous-tendent les projets ne sont pas soit absolues soit inexistantes. Elles peuvent être des fins en soi, fins dernières, ou bien des fins qui ne sont que les moyens de fins plus vastes. Ainsi la question du projet se pose à plusieurs échelles symboliques qui ne découlent pas forcément les unes des autres. La plus vaste est l'échelle du projet fondamental qui interroge l'existence de la personne en tant que telle, y compris dans sa finitude, éventuellement signifiante à travers une échelle qui la dépasse, groupe, famille, communauté, église, société, civilisation, espèce humaine, vie. C'est le projet fondamental sartrien. La plus réduite est l'échelle de l'activité quotidienne. Dans le cas des migrants, trois échelles, à la fois spatiales et temporelles, coexistent selon Tarrius (1993) : celle du quotidien dans le voisinage, celle de l'histoire de vie dans la zone d'accueil et celle des générations dans les itinéraires de migration. Kaufmann (2000) distingue plutôt quatre échelles : les mobilités quotidienne et résidentielle dans le bassin de vie, et leurs équivalents au-delà de ce bassin, la mobilité interrégionale qui implique de découcher, et la migration. Si Tarrius réserve le terme de « projets » à l'histoire de vie, c'est

bien la conscience d'une culture stabilisée au travers des générations qui offre une signification existentielle et fonde le projet fondamental. Reste à savoir si les « projets de vie » (par exemple construction d'une famille, transmission familiale de la culture, renforcement de la communauté) prennent sens seulement au travers du projet fondamental, s'ils en sont indépendants ou si, sans en découler, ils sont rendus possibles par cette signification sous-jacente fondamentale qui autorise un rapport libéré à l'avenir. De même, le projet quotidien dépend-il des échelles plus vastes ? Le rendent-elles possible ? Existe-t-il en tant que tel indépendamment des projets de vie et d'existence ? En effet, l'échelle de l'activité quotidienne est peut-être trop ténue pour autoriser un projet en soi et n'est alors constituée que de répercutions des projets plus vastes, éventuellement routinières ou reformulées en termes de modèles de comportement autonomisés (cf. 2.1.2.1, logiques de survie et de puissance) ? Kaufmann et Flamm (2002) affirment que *« les formes de mobilité renvoyant aux temporalités les plus longues (le cycle de vie, l'histoire de vie) ont un impact sur les formes de mobilité relevant de temporalités plus courtes »*. Néanmoins, ils évoquent les conséquences concrètes d'un déménagement sur les déplacements quotidiens, ou bien l'effet d'une migration sur les choix résidentiels successifs. La question de l'imbrication symbolique des projets d'échelles différentes reste posée.

L'enjeu de la signification, traduite en finalité et concrétisée en projet, peut aussi se formuler en termes d'identité. Les formes identitaires sont en effet définies par Dubar (1998) comme des systèmes contextuels de significations. L'aspect contextuel de l'identité souligne sa perpétuelle reconstruction, ce qui concerne autant les projets. De même, Stiegler (2001) considère la construction de l'identité comme un processus d'adoption d'un passé unifié mythique par une projection fictive vers un avenir unifié inaccessible. La construction de l'identité comme appartenance passe ici aussi par la projection dans un avenir commun à un *« nous »*. Mais la construction de soi, la construction des *« je »*, se fait par différenciation du *« nous »* et par auto-altération de soi, sur le mode de la projection de soi vers un *« je »* à venir, unifié, inaccessible. Stiegler souligne que ce processus qu'il nomme individuation s'appuie sur les capacités de projection et de conscience qui fondent une puissance d'affection. Ces capacités sont bien du ressort d'une capacité d'intention comprenant une capacité d'adoption d'une identité par individuation dont la projection est un élément crucial.

La définition de la volonté comme capacité d'intention et de projection semble peu opératoire en l'état. Il semble plus pertinent de considérer simplement les projets plutôt que de se focaliser d'abord sur la capacité qu'ils révèlent. Nous reviendrons effectivement sur ce rôle des projets de différentes échelles de temps et sur la question de leur imbrication dans la grille d'analyse

finalement choisie (cf. 2.3.4.4).

Volonté comme capacité de volition Nous pouvons enfin considérer un dernier élément possible de la volonté considérée comme capacité plutôt que comme fruit d'une représentation des raisons d'agir. Peut-être est-il possible d'envisager la volonté également comme une capacité d'action, ou plus exactement une capacité de volition, une capacité à passer à l'acte. Il s'agirait d'une capacité qui ne serait pas complètement déterminée par la représentation des raisons d'agir, mais serait bien une inclination plus ou moins désinhibante ou inhibante selon des critères propres. L'effet désinhibant de certaines drogues modifie par exemple la capacité de volition au niveau neurologique. Cette capacité pourrait prendre la forme d'une capacité rationalisatrice qui permettrait de déterminer plus ou moins facilement un jugement, une décision par rapport aux contradictoires raisons d'agir de telle ou telle manière, y compris de ne pas agir. À titre d'exemple, la relocalisation d'une usine peut imposer des dilemmes insolubles aux travailleurs concernés, pour lesquels l'ancrage territorial émergera comme une des solutions possibles (Vignal, 2003). L'issue de l'arbitrage peut d'ailleurs être déterminée avant toute délibération, comme dans le schéma sartrien, la capacité consistant à faire émerger non seulement une décision mais une certaine décision.

Cette capacité de volition ainsi définie pourrait ne pas avoir d'intérêt conceptuel si les volitions qui en sont la traduction peuvent aussi se concevoir comme l'effet d'une représentation particulière, par exemple identitaire, indépendante des situations d'action. Toutefois, on peut à l'inverse inclure dans cette capacité de volition toutes les représentations stables qui constituent autant de raisons d'agir ou de ne pas agir récurrentes et indépendantes du contexte. Les troubles de la motivation chez l'homme ou l'animal constituent l'illustration psychopathologique de cette capacité différenciée. Des comportements addictifs pour l'activité locomotrice, d'ailleurs associés à une appétence pour la cocaïne, ont ainsi été mis en évidence chez le rat, révélant deux catégories bien différenciées : rats hyperactifs ou pas. Dans le même ordre de rapprochements éthologiques, le psychologue Michon (Dijst et Vidakovic, 2000) considère l'utilisation des lieux d'activité accessibles comme *« a basic biopsychological need for exploring the environment and achieving sufficently variable environmental variables. Man shares this with most higher animals »*.

Le goût du risque peut également être un élément de la capacité de volition. Il consiste à choisir une action potentiellement très avantageuse mais aussi très risquée plutôt que l'inaction ou qu'une action sans risque mais peu avantageuse. On peut considérer le goût du risque comme un simple facteur

dans la délibération qui oriente la décision, ou bien comme une caractéristique de la capacité de volition. Si celle-ci est la capacité à prendre une décision dans un univers incertain, donc à ne pas renoncer à la décision face à l'indétermination de l'avenir, à ne pas fuir une décision parce que non maîtrisée, la propension au risque consiste à choisir préférentiellement la décision aux conséquences non maîtrisées. Le rapport au risque spécifie la capacité de volition dans la mesure où l'incertitude caractérise la situation perçue par la personne qui passe à l'acte. Dans ce cas, la propension au risque pousse à l'action tandis que l'aversion au risque inhibe l'action.

Il est difficile de déceler l'importance de la capacité de volition. Pour reprendre l'exemple des travailleurs qui voient leurs emplois s'éloigner de leur territoire, le choix de l'ancrage territorial ne peut être objectivement interprété comme le fruit d'une inhibition, d'un impossible passage à l'acte de migration et de reconfiguration résidentielle et éventuellement sociale. Vignal (2003) interprète plutôt ce choix comme une supériorité des logiques familiales et territoriales sur les logiques professionnelles. Ce qui peut aussi se traduire en termes de projets et donc de capacité d'intention, et non en termes de capacités de volition.

Puisque seules la volition ou la non-volition peuvent être observées mais pas comparées puisqu'elles sont situées, l'éventuelle capacité sous-jacente ne peut être évaluée en dehors de situations expérimentales ou dans le cadre de diagnostics cliniques. L'identification d'une capacité de volition pose donc problème, autant que la volonté comme capacité d'intention. Cette composante a priori cruciale de la compétence reste donc insaisissable.

2.1.1.4 Savoirs et aptitudes : ressources ou compétences ?

Un autre ordre de difficulté consiste en la disjonction claire des composantes de la compétence et des composantes de son cadre de définition, à savoir le triplet objectif-ressources-situation (cf. 2.1.1.1).

En effet, nous avons d'abord défini la compétence de façon minimaliste comme un savoir situé finalisé qui mobilise des ressources. Ce savoir a été décomposé en savoirs élémentaires. Mais ces savoirs ne constituent-ils pas plutôt des ressources combinées par la compétence ?

Les ressources se divisent d'abord en deux catégories : les ressources internes (ou incorporées, ou corporelles, ou endogènes) et les ressources externes (ou externalisées, ou exogènes). On réservera l'usage de l'adjectif « environnementales » aux ressources externes que n'emmène pas avec lui l'individu (ressources portatives, ou embarquées). Les ressources internes sont simplement le corps et tous ses organes. Si l'on utilise le terme « aptitudes » (de *aptus*, approprié, fait pour) pour les désigner, on se réfère à *« une disposition*

innée, physique ou psychique, grâce à laquelle un individu a de la facilité pour l'exécution de tâches ou travaux déterminés » (Morfaux, 1980).

Savoirs généraux Les ressources incorporées qui ne constituent pas des capacités pour l'action ne seront donc pas désignées par ce terme. Nous les assimilerons à des savoirs à l'exclusion des savoir-faire impliqués dans la compétence étudiée. Pour reprendre la terminologie de Falzon (1989), il s'agit des connaissances générales vis-à-vis de l'objectif en cours, c'est-à-dire des connaissances théoriques mais aussi des connaissances finalisées pour une autre tâche. Ces connaissances doivent être traitées avant d'être *« opératives »*, c'est-à-dire facilitant l'action. C'est pourquoi ces connaissances ne sont pas inclues dans les aptitudes, à la différences des ressources incorporées qui facilitent directement l'action, y compris les processus cognitifs, qu'ils soient de l'ordre de la perception, de la réflexion, de l'émotion ou de la volonté. La difficulté est alors de bien définir ces aptitudes par rapport à la compétence.

Aptitudes Le caractère inné des aptitudes, évoqué dans la définition de Morfaux, ne les empêche pas de garder la marque du passage du temps, que ce soit dans le développement des muscles ou l'acquisition des réflexes. La même définition évoque des aptitudes sensorielles, sensorimotrices (action simultanée d'un sens et d'un geste), mentales (mémoire, attention, observation, jugement) et intellectuelles. Ces deux dernières catégories concernent l'organe particulier qu'est le cerveau. La catégorie des aptitudes mentales décrit des fonctions de base du cerveau et celle des aptitudes intellectuelles concerne des fonctions supérieures. Pour certains auteurs, ces aptitudes intellectuelles ne sont que la résultante des aptitudes mentales et non des aptitudes spécifiques.

Cette catégorisation qui ressemble à une hiérarchie pose problème mais révèle la difficulté à associer le concept d'aptitude à celui de compétence. En effet, les ressources corporelles regroupent les ressources mnémoniques et cognitives du cerveau et du corps, support matériel du savoir et du vouloir et donc de la compétence. En découlent plusieurs difficultés conceptuelles. Par exemple, la compétence peut-elle s'incarner par elle-même en un savoir mobilisable ? Et en tant que capacité située et finalisée, ne peut-elle être traitée elle-même comme une ressource utilisable par une autre compétence ? Parler de la compétence d'une personne comme d'une ressource ne convient-il que pour un autre ordre que les compétences de ladite personne, c'est-à-dire dans un système l'englobant ?

Trois options semblent alors envisageables :

– premièrement, établir une hiérarchie dont le premier niveau serait oc-

cupé par le savoir finalisé et situé qu'est la compétence en l'assimilant éventuellement aux aptitudes intellectuelles évoquées supra ;
- deuxièmement, considérer la compétence et les savoirs incorporés qu'elle mobilise comme un tout, c'est-à-dire en confondant la compétence et les autres catégories d'aptitudes (mentales, sensorimotrices) mobilisant une forme de mémorisation incarnée ;
- troisièmement, définir la compétence comme une abstraction n'existant que par rapport à un certain triplet objectif-ressources-situation, c'est-à-dire comme un savoir arbitrairement abstrait de l'ensemble des savoirs mobilisés c'est-à-dire tous sauf lui-même.

Puisque nous cherchons un outil conceptuel le plus fin possible plutôt qu'un concept englobant non analytique, nous explorons les possibilités de la hiérarchisation des compétences exigée par la première option de cette liste qui illustre bien les difficultés de la notion de compétence.

2.1.1.5 Méta-compétence comme outil de décomposition hiérarchique des compétences

La tentative de structuration des compétences en hiérarchie d'aptitudes a posé problème car aucune structure physiologique sous-jacente la déterminant n'a été mise en évidence et les interactions entre les différentes compétences apparaissent innombrables par le simple fait qu'elles mobilisent des connaissances communes. Plutôt que de chercher à structurer les interactions entre compétences par les relations entre leurs composantes, il apparaît judicieux de restreindre l'analyse aux performances permises par les compétences, ainsi que ce concept opératoire nous y invite. Nous nous intéressons ainsi aux effets de la performance sur ce qui caractérise les compétences, à savoir sur le triplet : objectif-ressources-situation. Ainsi, au lieu de noter à raison qu'une compétence (d'apprentissage par exemple) renforce telle aptitude mentale (mémorisation) intégrée à telles compétences (lecture), nous noterons simplement que cette compétence a modifié dans tel sens (rapidité de lecture par exemple) l'objectif de telles compétences.

Pour chacun des trois types de caractéristiques, nous pouvons donc définir un type de compétence dont la performance associée modifie ce type de caractéristiques. Nous appellerons « méta-compétences » ces compétences particulières qui influent sur les caractéristiques d'autres compétences et donc sur la capacité d'action qu'elles représentent.

Une « méta-compétence d'objectif » modifie le type ou le niveau de performance à atteindre, autrement dit diminue ou augmente la contrainte finale à satisfaire. Une méta-compétence d'objectif, élémentaire, est la capacité d'apprentissage puisqu'elle augmente le savoir pour atteindre un objectif plus

ambitieux. Une « méta-compétence de ressources » élève ou abaisse le niveau de ressources, en en supprimant, neutralisant, créant, apportant, rendant accessibles ou inaccessibles, modifiant la nature, etc. Un élément des compétences étant l'innovation donc la création d'un savoir inédit généré par la situation, on remarquera que chaque compétence est une méta-compétence de ressources qui crée des savoirs mobilisables dans d'autres compétences, et une méta-compétence d'objectif qui forme des savoirs opératifs mobilisés dans la même compétence pour atteindre un objectif plus difficile. Enfin, une « méta-compétence de situation » influe sur la situation, mis à part l'objectif à atteindre et les ressources mobilisées. Cela concerne les autres composantes de la situation évoquées supra, à savoir les contraintes et ressources contingentes émergeant du caractère particulier de la situation. Elle peut porter sur le cadre d'action, le contexte, les contraintes ou l'enjeu liés à l'objectif, les ressources accessibles, le pouvoir des autres acteurs, etc. On pensera par exemple aux capacités à réorganiser l'agencement des ressources et contraintes contextuelles, à sortir du champ d'influence des autres acteurs ou au contraire à se placer sous leur contrôle. De même qu'il est délicat de cerner les contours du concept de situation en en excluant objectif et ressources, les différences entre une méta-compétence de situation et les deux autres types de méta-compétence sont ténues et prétextes à redéfinition.

Nous déclinerons infra, dans le cas particulier de la mobilité quotidienne, la recherche de l'articulation hiérarchique la plus appropriée entre les diverses compétences (cf. 2.1.2.1) et ressources (cf. 2.1.2.2).

2.1.1.6 Caractéristiques complémentaires de la compétence

La compétence ne se réduit pas à la caractérisation de la situation (dont objectif et ressources) et à sa structuration en savoir-agir et vouloir-agir. Plusieurs auteurs dans les sciences de la gestion et de la sociologie du travail imposent d'autres conditions pour considérer un savoir-faire comme une compétence. Ces conditions constituent des critères définitoires de la compétence dans certains cadres d'action, et éventuellement également pour l'application à la mobilité.

Reconnaissance La reconnaissance de sa compétence par la personne compétente et par autrui (collègues, équipe de travail ou responsable hiérarchique dans le cas de l'entreprise) constitue un élément important de la compétence. C'est parce que sa compétence est connue ou reconnue que la personne peut se mobiliser ou être mobilisée par sa hiérarchie sur une tâche. Mais surtout la compétence doit être reconnue comme telle pour pouvoir être critiquée, renforcée et partagée de manière consciente, le cas échéant dans un pro-

cessus institutionnalisé collectif (cf. phase d'enseignement recommandée par Zarifian (1999)). Cette nécessaire reconnaissance s'ancre également dans le fait que la compétence définit aussi un modèle de qualification donc de rémunération et de gestion des ressources humaines. La compétence doit par conséquent être évaluée (elle doit donc pouvoir l'être), et c'est en cela qu'elle est essentiellement rattachée à la performance, aux résultats tangibles qu'elle permet. La reconnaissance est un élément également essentiel de la compétence du juge, qui est le sens étymologique de la compétence (cf. 2.1.1.3). La reconnaissance personnelle et publique du pouvoir de juger ou de décider détermine la compétence juridictionnelle ou juridique de la personne, physique ou morale.

Compréhension Un autre élément de la compétence est sa compréhension en tant que processus. La performance ne révèle qu'un savoir-faire ; être compétent suppose à la fois de réussir et de comprendre le processus qui a permis la réussite. Cette compréhension s'appuie sur les mêmes exigences faites aux personnes compétentes, à savoir une analyse consciente pour apprentissage et pour transfert à d'autres personnes. Il s'agit aussi de renforcer la maîtrise de la compétence pour favoriser sa reproductibilité. La compréhension de la compétence constitue alors un critère discriminant deux types de savoir-faire : d'une part, les habiletés qui permettent une performance sensorimotrice sans contrôle conscient bien qu'éventuellement complexe et, d'autre part, les règles verbalisables, ou tout au moins utilisées consciemment, pour des situations partiellement reconnues (Falzon, 1989). Pour revenir à l'étymologie du mot compétence, si l'on associe à l'acte de juger l'exigence d'argumenter la décision, cette pleine compréhension paraît nécessaire, mais elle s'adjoint d'une nécessité de communiquer qui serait plutôt de l'ordre de l'expert, selon une acception développée infra (cf. 2.1.1.7). En effet, la fonction qui définit le juge est d'arbitrer et non de se justifier, ce qui n'est d'ailleurs une pratique ni universelle ni atemporelle.

La condition d'une compréhension tend à éliminer de la définition de la compétence les actes automatiques. Pourtant, la proximité des opérations routinières et des opérations maîtrisées apparaît dans l'apprentissage et l'évolution des compétences. L'apprentissage (Morfaux, 1980) commence typiquement par l'inculcation de réflexes mais se distingue de la routine par une domination du conditionnement, grâce à des méthodes faisant intervenir réflexion et intelligence. L'ergonomie fait la même distinction et se préoccupe davantage des connaissances opératives, c'est-à-dire des connaissances finalisées et conscientes, que des connaissances non finalisées ou bien routinières (Falzon, 1989). Néanmoins, l'apprentissage permet la structuration des

connaissances générales en connaissances opératives mais aussi en routines lorsque les situations d'apprentissage se répètent et s'avèrent trop semblables. Notons que, à partir de la répétition de situations similaires, les connaissances routinières peuvent apparaître directement sans passer par la forme opérative c'est-à-dire consciente (ibid.).

Autonomie Une dernière condition, souvent première, à la compétence est le caractère autonome de l'action. Précisément, c'est une condition sur la situation, qui doit être un espace d'autonomie, et non sur la compétence ou l'individu compétent. L'individu peut néanmoins conquérir son autonomie dans un cadre d'action hétéronome, par exemple borné par le respect de consignes strictes. En tout cas, l'individu doit alors assumer pleinement cette autonomie et faire preuve d'initiative et de responsabilité (Zarifian, 1999). Nous avons placé ces critères dans les composantes de la compétence qui sont de l'ordre de la volonté.

La reconnaissance et la compréhension ne paraissent pas pertinents a priori pour la mobilité qui constitue essentiellement une activité individuelle, loin des enjeux d'élaboration et de transfert de compétences collectives au sein d'un collectif de travail. Par contre, l'autonomie est une dimension importante qui sera abordée par la suite.

2.1.1.7 Décomposition et évaluation des compétences en types et degrés d'expertise

En sus du concept de compétence, celui d'expertise fournit une modalité de décomposition mais surtout d'évaluation des compétences. Il doit toutefois être précisé car il ne saurait se réduire à une compétence « forte » (ou autre qualificatif intuitif), la « force » d'une compétence n'étant pas définie et des caractéristiques particulières pouvant apparaître dans sa définition. Précisément, la caractérisation de l'expertise doit permettre de qualifier les compétences. Avant d'autres développements, rappelons que l'expertise d'une personne peut être caractérisée aussi bien par une compétence que par un ensemble de compétences. L'utilisation du terme compétence peut d'ailleurs se faire au singulier dans un sens pluriel, la compétence d'une personne désignant en fait un ensemble de compétences cohérentes car décrivant un objectif général ou un domaine d'activité comme par exemple dans le cas des compétences professionnelles.

Compétences expertes Nous pouvons caractériser la « force » de compétences à partir de leur triple caractérisation définie supra (cf. 2.1.1.1).

Objectif précis et compétence spéciale ou générale En premier lieu, l'objectif peut caractériser l'expertise. La compétence de l'expert peut correspondre à un objectif très pointu, c'est-à-dire à une action exceptionnelle pour la plupart des gens mais habituelle pour l'expert. Un objectif pointu peut concerner un domaine d'activité très restreint ou bien une action dans un domaine courant mais réalisée avec certaines caractéristiques inhabituelles (rapidité, précision, régularité, contraintes d'exécution, etc.). C'est le sens général de l'expertise. Le contraire d'une compétence spéciale, c'est-à-dire pointue par son objectif, est une compétence générale, censée être mobilisée plus souvent dans des actions plus courantes. La verticalité des compétences décrit leur caractère plus ou moins spécial, spécialisé.

Objectifs multiples et compétence restreinte ou étendue Une autre dimension liée à l'objectif est la transversalité de la compétence. À la différence d'un objectif très pointu, l'expertise peut correspondre à des compétences pour des objectifs multiples. On pourra parler de compétences restreintes ou au contraire étendues, à ne pas confondre avec les compétences spéciales ou générales. Ces deux types de compétences expertes, spéciales et élargies, tendent à ne pas être concomitantes. Il est en effet difficile d'avoir des compétences très pointues dans un grand nombre de domaines. Et même si le développement de compétences spéciales commence par une phase d'acquisition d'une multitude de compétences générales, une pratique centrée sur les compétences spéciales causera la dégradation des nombreuses compétences générales, et inversement. On pourra penser au cas des médecins soit spécialistes, soit généralistes, malgré une formation académique générale commune.

Ressource précise et compétence spécifique ou générique En second lieu, les ressources peuvent caractériser l'expertise de deux manières, comme pour l'objectif. L'expertise peut correspondre d'une part à un faible niveau de ressources mobilisées, d'autre part à une variété importante de ressources pour un même objectif. On retrouve ici la dichotomie entre compétences verticales et transversales. On parlera dans le premier cas de compétences spécifiques (à une ressource rare) ou génériques (à toute une catégorie de ressources courantes).

Ressource multiple et compétence peu ou très contraignante Dans le deuxième cas, on parlera d'un ensemble de compétences peu ou très contraignantes (vis-à-vis des ressources). Encore une fois, les compétences

spécifiques et peu contraignantes ne sont pas antinomiques mais leur association voire leur cumul ne va pas de soi.

Situation multiple et maîtrise En troisième lieu, la situation peut caractériser l'expertise. En reprenant les deux dimensions utilisées pour l'objectif et les ressources, on trouve deux éléments d'expertise : d'une part une compétence définie pour une situation très particulière et d'autre part des compétences pour des situations multiples. En fait, l'expertise ne peut vraiment s'appliquer au premier cas. En effet, la situation que nous avons définie de manière restreinte sans l'objectif ni les ressources est nécessairement particulière car elle contient tout ce que la situation au sens large a de contingent. Par conséquent, si des éléments caractérisent une situation et que la compétence leur correspondant valorise une expertise, ces éléments situationnels caractérisent de fait non seulement la situation mais bien l'objectif ou les ressources à mobiliser.

Par contre, l'expertise comme compétence correspondant à des situations multiples est bien pertinente. Il s'agit là de la capacité à s'adapter à des situations plus ou moins similaires mais jamais identiques. Cette dimension de l'expertise pourrait s'appeler la maîtrise des aléas au sens où il s'agit de se rendre indépendant des effets aléatoires qui créent la situation en tant que contingence. Cette maîtrise fait référence à la capacité d'adaptation que Boullier (non daté) met au cœur de la capacité des usagers face au fournisseur de service. Il semble plus réaliste de considérer cette capacité comme l'effet émergent d'une somme de compétences plutôt que comme une capacité en soi qui pourrait être développée indépendamment du développement de compétences.

Verticalité et transversalité La distinction entre verticalité et transversalité est reprise librement de l'inventaire réalisé par Foucher *et al.* (2003) où elle différencie les éléments verticaux des compétences qui permettent maîtrise et expertise, et les éléments transversaux qui permettent la mobilité professionnelle. La verticalité définie comme maîtrise et expertise mêle, dans notre classification, les compétences aux objectifs pointus, aux ressources rares ainsi que l'adaptation à la diversité des situations, soit ce que nous avons appelé compétences spéciales et spécifiques, et la maîtrise des aléas. La transversalité comme ressource pour la mobilité professionnelle désigne une capacité d'adaptation qui correspond à des compétences pour des objectifs multiples et des ressources diverses, c'est-à-dire des compétences étendues et peu contraignantes.

Flou définitoire et expertise Il faut noter que les attributs que nous avons définis caractérisent le degré d'expertise d'une personne et de ses compétences. Chaque attribut détermine une dimension selon laquelle on peut jauger une compétence ou un ensemble de compétences. Une compétence est plus ou moins spéciale, plus ou moins spécifique. Un ensemble de compétences est également plus ou moins étendu, plus ou moins contraignant, et il comprend une plus ou moins grande maîtrise des aléas qui constituent la situation. Dans ces dernières caractéristiques transversales qui portent sur un ensemble de compétences, on retrouve le flou évoqué dans la définition minimale d'une compétence, avec une qualification d'expertise ou de non-expertise en sus. Plus le flou d'une compétence est important, plus l'ensemble de compétences qu'elle recouvre en fait, est vaste et le signe d'une grande expertise transversale.

Expertise savante ou expérimentée Indépendamment de notre classification de ses critères, l'expertise prend différents sens éventuellement contradictoires.

Boullier (non daté) associe le domaine de l'expertise à la connaissance scientifique, universelle et formalisée et l'oppose au domaine de l'expérience et de la vie quotidienne, dont les connaissances indicibles sont localisées et contextuelles. Le Goff (2002), dans sa critique de l'*« idéologie de la modernisation »*, en pointe brièvement un des termes : l'expertise, associée à l'ingénierie. Il s'agit d'un savoir multiple instrumentalisé et transformé en mode opératoire, et dont la finalité est l'adaptation aux évolutions imposées par la modernisation. L'expertise apparaît pour Le Goff comme une science instrumentalisée, conception proche de celle exposée par Boullier.

Au contraire, dans le domaine du déplacement quotidien, une *« compétence virtuose »* caractérise l'expertise chez Dubuisson *et al.* (1999). Loin d'être du domaine de la science formalisée et instrumentalisée, cette expertise est mobilisée *« avec peu d'exigence technique, (. . .) avec une faible attention, sans coût ni effort, donc peu chargé[e] symboliquement »*. Dreyfus (1992) développe aussi l'idée d'une expertise possible avec une faible attention, en tout cas non formalisée bien qu'ayant une origine formalisée. L'expertise est le quatrième stade d'apprentissage d'un savoir-faire. Il succède au stade du novice qui apprend des règles dicibles, au stade du compétent qui découvre des règles indicibles et au stade du maître qui devine le point de vue stratégique et délibère sur la tactique à partir des règles assimilées. L'expert devine à la fois la stratégie et la tactique. Son intuition se substitue complètement à l'application des règles dicibles et indicibles. En conséquence de quoi, les seules règles formulées par l'expert seront ses souvenirs de débutant. Dans ce

cas, l'expertise naît surtout de la confrontation d'avec un grand nombre de situations d'action, donc émerge de l'expérience.

Falzon (1989) ne tranche pas clairement en faveur d'une définition de l'expertise comme prolongement de l'expérience ou comme prolongement de savoirs formels. Un de ses soucis d'ergonome cognitif est d'améliorer les systèmes-experts qui sont des programmes censés reproduire l'expertise des praticiens d'un domaine. Ces systèmes sont en général conçus à partir des règles formulées par les praticiens les plus expérimentés car supposés les plus compétents. Néanmoins, il souligne la limite de l'expérience comme vecteur d'expertise et l'illustre par un cas où des travailleurs expérimentés reproduisaient une procédure qui s'avérait lacunaire, donc sous-optimale. L'expertise se définit alors précisément par la maîtrise optimale de la situation qui peut être atteinte soit par le praticien expérimenté, soit par la formalisation logique de l'ergonome. Donc, quels que soient les savoirs mobilisés, c'est ici encore la performance supérieure qui détermine l'expertise.

Expertise publique Falzon souligne les deux qualités nécessaires de l'expert et donc du système-expert : la compétence technique et ce qu'il nomme la *« compétence communicationnelle »*. La compétence technique est le savoir-faire associé au domaine d'activité de l'expert. La compétence communicationnelle traduit une exigence supplémentaire qui pèse sur l'expert par rapport au praticien : il doit non seulement savoir faire mais également savoir dire ce qu'il fait ou ce qu'il sait faire. Car l'expert a un rôle, non d'action, mais d'abord de jugement sur une situation. Ce qui rejoint la définition de l'expert au service d'un tribunal. Parce que les membres du tribunal n'ont pas la compétence technique nécessaire, ils adjoignent leur compétence juridictionnelle de cette compétence manquante en donnant la parole à un expert, c'est-à-dire quelqu'un qui a la compétence technique et est capable de la transmettre au tribunal. Ce format d'expert public, c'est-à-dire reconnu publiquement par une instance et notamment par l'instance qui le sollicite, est celui de l'expert de la sphère médiatique et des technocraties diverses.

On notera que, ce faisant, l'expert reconnu par le tribunal acquiert aussi une part de leur compétence de jugement. Dans le cas d'un arbitrage, l'expert est même juge. On retrouve, chez l'expert de tribunal, les exigences de reconnaissance et de compréhension, toutes deux proposées comme caractéristiques de la compétence, mais ici assorties d'une exigence spécifique de communication. L'enjeu de la compétence communicationnelle est cruciale pour l'expert qui doit expliciter son avis, et ne va pas de soi comme on l'a vu dans la définition de l'expertise par Dreyfus. Falzon distingue également les savoir-faire verbalisables que sont les règles, des savoirs difficilement verbali-

sables parce qu'automatiques ou au contraire trop complexes. Quant à l'expert qui doit seulement accomplir un geste ou rendre un avis non argumenté, ne lui reste que l'exigence de reconnaissance, qui fait que son expertise est sollicitée. Les caractéristiques de l'expert public sont donc la reconnaissance, et éventuellement la compréhension et la communication, de sa compétence technique.

Le concept d'expertise que nous retiendrons sera celui de l'expert public, caractérisé par une compétence experte, selon une ou plusieurs des dimensions détaillées supra, par la connaissance par l'expert et la reconnaissance par autrui de cette compétence. La compréhension du processus sera considérée comme une compétence particulière, une compétence d'introspection. Nous laisserons aussi de côté la compétence de communication, la compétence experte pouvant a priori être mobilisée en situation ou, de manière dégradée et biaisée, en simulation.

2.1.1.8 Modèle et idéologie de la compétence

La notion de compétence pose une dernière difficulté qui découle de son succès et de son intégration dans un modèle de gestion de la main-d'œuvre et plus globalement dans une idéologie qui porte une certaine vision prospective et normative de la société contemporaine. Dans l'entreprise, elle fonde un modèle de qualification qui détermine l'organisation de la production autour de la notion de service (Zarifian, 1999). Dans la société, elle participe d'une *« idéologie de la modernisation »*, selon le terme de Le Goff (2002).

La place de la compétence dans ce corpus idéologique influence aussi bien les responsables de structures chargées de la mise au travail et en mouvement des précaires, que ces personnes précaires. Il est donc important de connaître la portée idéologique du concept de compétence d'abord pour percevoir cette possible structuration de leurs discours et pratiques, mais aussi pour ne pas reproduire naïvement, notamment via les entretiens, dans le domaine sociologique et en l'occurrence dans le domaine de la mobilité quotidienne, le même système de concepts articulés à celui de compétence. De ce point de vue, le choix d'un autre corpus que celui lié à ces idéologies floues mais prégnantes serait un atout méthodologique pour faciliter la prise de distance critique au terrain enquêté.

Autonomie, précarité ou modèle de la compétence Le modèle de la compétence, décrit et promu par Zarifian, s'appuie sur une *« philosophie »* qui constitue les critères d'évaluation de la qualification. Elle comprend prise d'initiative, prise de responsabilité, coopération et rigueur. L'élément important est l'autonomie du travailleur. L'économie des flux devient une économie

du service dont un élément est la complexification de la demande. La résolution des problèmes générés passe par une *« décentralis[ation d'/une partie du pouvoir de décision »*, c'est-à-dire par l'émergence de *« zones d'indétermination »*, qui deviennent des zones d'autonomie. Mais Zarifian distingue son modèle de la compétence d'un modèle de l'autonomie. La compétence n'émerge dans l'autonomie que par l'initiative du sujet qui comprend notamment une *« responsabilité face aux actes de production et aux clients »*. L'initiative autonome et la responsabilité constituent donc les deux concepts clés du modèle de la compétence.

Zarifian tient à les distinguer également du modèle du travailleur indépendant qui remplacerait le salarié. L'autonomie juridique du prestataire indépendant vis-à-vis de son patron devenu client rendrait caduque la protection collective liée au rapport salarial sans pour autant supprimer la sujétion économique du prestataire. Il souligne d'ailleurs que la tentation de recourir à l'externalisation maximale pour se prémunir des variations de la demande aboutit à une précarisation contradictoire avec les principes du modèle de la compétence. Dans les années 1980, les entreprises ont tenté en vain de suivre les deux stratégies de précarisation et de développement des compétences. En effet, un turn-over important à un poste oblige les responsables à prescrire des tâches aux travailleurs précaires qui se succèdent et non à leur donner un espace d'autonomie à un poste pour lequel ils n'ont pas eu et n'auront pas le temps de développer une compétence par la pratique. De même, la précarité des travailleurs employés sur de longues durées mais toujours menacés de licenciement inhibe leur engagement, c'est-à-dire leurs prises d'initiative et de responsabilité. La précarité participe ainsi à l'étouffement du temps-devenir porteur de sens, et par là, d'autonomie.

Zarifian se doit en effet de prévenir la confusion que le concept de compétence peut susciter avec des modèles qui invoqueraient également la responsabilité de l'individu comme prémisse, promouvant son autonomie et exigeant son initiative, même si la précarisation qu'ils induisent empêche la compétence définie par Zarifian.

Responsabilité du chômeur Un tel modèle de la compétence, ambigu, est implicitement présenté comme solution aux chômeurs placés en tant que demandeurs d'emploi sous le contrôle et l'assistance de l'ANPE. Celle-ci produit un guide pour les inciter à construire leur propre projet : « Je bâtis mon projet professionnel. Comment élaborer des projets professionnels ? » (ANPE). Ce guide lance un appel à se projeter dans le temps long, pour *« construire son avenir »* quel que soit son âge, dans une démarche autocentrée fondée sur l'analyse de ses désirs, de ses compétences et de son histoire,

complétée par une exigence de rationalisation et de flexibilité face aux réalités du marché de l'emploi. Bien qu'il pousse les chômeurs à fonder leur projet professionnel sur un projet de vie auquel ils donneront sens et qui leur permettra de s'engager, le cœur du projet consiste bien en une analyse de ses compétences (via des bilans de compétences), des possibilités raisonnables de formation et des conditions du marché de l'emploi pour l'adaptation du demandeur au marché. Nous ne relèverons pas la distance entre cette formalisation et la réalité (voir le cas des licenciées de Levi's dont le seul projet raisonnable est le retour à la confection (Burgi-Golub, 2001)), mais si cette démarche n'est pas condamnable en soi, elle accompagne une responsabilisation exclusive de l'individu pour sa situation de chômage, sans prise en compte de ses fondements macro-économiques. Cela est compréhensible du point de vue d'une structure censée agir sur les seuls individus, même si l'action sur les conditions d'emploi pourrait constituer un autre champ de soutien à l'emploi assumé par l'ANPE. Cette responsabilisation se traduit par une dégressivité de la tolérance institutionnelle à l'état de chômeur (dégressivité des aides et radiations rapides), ainsi que par une nécessité permanente pour le chômeur de faire la preuve de ses efforts à trouver un emploi (rendez-vous formels de suivi administratif dans le cadre du « projet d'action personnalisé » depuis 2001 (Bindé, 2003), stages de présentation de soi, du curriculum vitae au savoir-être, stages non rémunérés de formation). Responsable de l'être devenu, le chômeur est même présumé coupable de le rester et donc culpabilisé, en tant que bénéficiaire (allocations, avantages sociaux et soustraction au devoir de travail).

Cette entreprise de responsabilisation de l'individu exclu est critiquée aux États-Unis par Lasch (1996) qui l'articule au mythe de la réussite individuelle en tant que seul déterminant de la mobilité sociale ascendante. Ce mythe typiquement américain s'oppose de fait aux critiques du système social et notamment à ceux qui le structurent en classes sociales d'intérêts antagonistes. Lasch cite ainsi Lerner (1986) qui décrit l'intériorisation des contraintes sociales en termes d'incompétences : *« les ouvriers en arrivent à avoir l'impression que les problèmes auxquels ils se trouvent confrontés sont leur propre incapacité à s'ajuster au donné de la réalité »*.

Travail insensé et compétences de motivation Le mythe de la réussite individuelle alimente l'espoir d'ascension sociale et permet donc l'engagement des ouvriers dans le monde du travail ou au moins la soumission à ses règles, même pour les sans-emploi. Le groupe de critique marxienne Krisis (2002) développe dans un *« Manifeste contre le travail »* un réquisitoire contre le travail comme valeur en soi alors qu'il ne peut plus structurer la société parce

que rendu non nécessaire par les gains technologiques de productivité et la saturation de la consommation. Restant au cœur de la société alors qu'il ne devrait plus y être, le travail s'avère souvent à la fois sans projet propre, et précaire et peu rémunérateur, donc contradictoire avec un projet de vie autre que la répétition de sa situation. Pourtant, le travail a besoin de sens. En conséquence, cette exigence de sens impose de susciter une *« illusion de motivation et de créativité »*. C'est dans ce cadre que les *« capacités à l'auto-suggestion, à l'autopromotion, à la simulation de la compétence »* deviennent, en tant que compétences de motivation, plus importantes ou plus problématiques que les compétences à exercer son métier, d'ailleurs remplacées par des compétences génériques à occuper un emploi.

Clot (1993) relève, de même, que les formes de management *« post-taylorien »* tendent à considérer la capacité à s'investir dans son travail comme un objet d'apprentissage, c'est-à-dire comme une compétence à développer : *« Le sens que prennent les rapports sociaux, lui-même, est traité comme un comportement passible d'apprentissages et de mesures. La carrière de chacun peut dépendre maintenant d'un calcul de « motivité ». »* De plus, cet exigence est d'autant plus exacerbée que la mobilisation des ressources humaines s'impose aux managers pour compenser la sensibilité des systèmes techniques par la communication horizontale malgré la rigidité de la structuration verticale de la production.

Compétence comme projet exclusif dans l'idéologie de la modernisation Le thème de la compétence est associé par Le Goff (2002) à l'idéologie de la modernisation qui soumet chacun à l'ordre d'un monde fictif, en instabilité permanente, où chacun est acteur et responsable du changement social perpétuellement urgent. Ainsi, l'ensemble des concepts déjà évoqués y sont mêlés autour de l'autonomie responsable des individus : motivation des individus pour un projet et mobilisation de leurs compétences, injonction à la mobilité et à la flexibilité. Selon Le Goff (2002, page 116), *« l'autonomie devient une valeur et une « compétence » sociale centrale, évaluée au plus près »*. L'autonomie au centre du modèle de qualification passe au centre d'un certain modèle de société, qui, tout en la promouvant, la nie par l'imposition de la modernisation comme finalité supérieure.

L'exigence de soutien du mouvement de modernisation pour la survie de la société pèse sur l'individu qui doit satisfaire un *« modèle fantasmatique de la performance sans faille »*. La *« recherche identificatoire »* vers la compétence impossible n'aboutit qu'à des échecs *« insupportables, générateurs d'angoisse et destructeurs de la personnalité »* (Zarifian, 1999, page 38). Ce modèle de la compétence extrême reprend bien les notions définies par Zari-

fian mais aboutit à une perte des *« repères du réel »*, de l'*« estime de soi »*, des *« rapports de collaboration et d'entraide dans le travail »*. La grande différence avec le modèle de Zarifian est la temporalité sous-jacente au projet de modernisation, qui n'est pas de l'ordre du temps-devenir mais qui est de l'ordre de l'urgence. À la différence des idéologies totalitaires notamment - cette comparaison justifie entre autres le propos de Le Goff sur la démocratie post-totalitaire-, l'idéologie de la modernisation ne tend vers aucun monde fictif à venir mais évolue seulement hors de toute temporalité, dans un monde certes fictif mais enfermé dans le présent de l'urgence, imperméable à toute projection vers l'avenir.

Cette idéologie impose son projet sans projection. Ce qu'elle enlève ainsi, c'est surtout la possibilité d'avoir un projet signifiant. Le Goff critique ainsi l'approche en termes de compétences qui réduit l'homme à une *« machinerie (. . .) adaptative »*, disséquée en somme de compétences par des outils d'évaluation, et où à chaque compétence correspond *« une norme (. . .) à atteindre en vue de l'"adaptabilité" et l'"employabilité" »*. Les normes, cachées, culpabilisent l'individu en le rendant responsable de ses compétences, de sa situation et de son avenir. L'individu se retrouve seul face à ses propres failles avec pour seul horizon le projet de les combler. L'idéologie de la modernisation promeut donc le projet, mais seulement s'il se conforme à elle, car les objectifs autonomes sont écrasés par les normes-objectifs inaccessibles de la compétence exigée par la modernisation.

L'utilisation des outils d'évaluation que l'on retrouve particulièrement dans le cadre de la recherche d'emploi et de ses bilans de compétences, tend à réduire l'homme à un processus de traitement d'informations, en niant son humanité. C'est bien le sens possible de l'action qui est ici sacrifié, c'est *« la culture entendue comme un univers de significations, qui donne sens aux phénomènes, y compris les plus mécaniques, et fait la spécificité de l'humain »* (Le Goff, 2002, page 59). L'idéologie de la modernisation étouffe le sens que l'on peut donner à son action, annihile donc l'autonomie, tout en la mettant en exergue comme sa valeur centrale. C'est précisément là un aspect parmi d'autres qui la rapproche du totalitarisme. Dans l'idéologie de la modernisation, l'atteinte de la compétence sans faille, pour participer au nécessaire et incompréhensible changement de société, devient donc le seul projet possible, sans projection dans l'avenir ni signification véritable.

L'imbrication de la compétence dans les modèles de gestion et dans l'idéologie de modernisation risque de troubler l'analyse des discours et pratiques faite par une grille construite sur cette notion.

Ce risque méthodologique se rajoute aux difficultés de détermination du cadre, des composantes, des limites, de la hiérarchisation et de l'évaluation des compétences. Nous allons néanmoins chercher à appliquer cette notion

au domaine de la mobilité quotidienne.

2.1.2 Compétences de mobilité

Les compétences susceptibles d'être mobilisées dans le cadre de la mobilité quotidienne sont classifiées à partir d'une revue d'articles relevant essentiellement de ce champ de la sociologie, qui mobilisent explicitement ou implicitement la notion de compétence, de ressource ou d'objectif. Nous les nommerons compétences de mobilité. Cette classification ne se fera pas à partir d'une décomposition des capacités élémentaires mobilisées dans chaque compétence puisque nous avons vu la difficulté qu'elle représente, que ce soit par une description des processus cognitifs réels ou dans la construction d'un modèle strictement explicatif fondé essentiellement sur une analyse logique (cf. 2.1.1.2, 2.1.1.3 et 2.1.1.4). Nous reprendrons la triple catégorisation des compétences utilisée jusqu'ici (cf. 2.1.1.1). Sachant que la situation, correspondant aux éléments contingents, ne peut par définition faire l'objet d'une décomposition, l'analyse des compétences de mobilité reposera sur celle des objectifs visés et des ressources mobilisées. Le croisement des objectifs et des ressources donne des compétences bien identifiées qui se réalisent effectivement en situation.

2.1.2.1 Objectifs

L'analyse des compétences de mobilité commence par l'étude des objectifs liés à la mobilité. Après l'évocation de sur-objectifs, nous étudierons surtout les sous-objectifs qui découlent de l'objectif de mobilité.

Sur-objectifs Deux approches permettent de commencer à expliciter ce que nous pourrions nommer les sur-objectifs de mobilité, c'est-à-dire les objectifs d'où découle l'objectif de mobilité et qui donnent donc sens à la mobilité. Nous pouvons partir de la mobilité et remonter les finalités qu'elle sert, ou bien considérer la ou les finalités dernières, qui ne servent pas d'autre finalité plus générale, et redescendre vers des finalités particulières jusqu'à la mobilité. Cette deuxième approche semble bien moins réalisable que la première, vu qu'il est difficile de hiérarchiser a priori des finalités. Dans les deux cas, la difficulté consiste à ne pas se laisser enfermer dans une logique instrumentale (agir toujours pour servir un but plus global) car la rationalité ne se limite pas à cette dimension et se plie aussi à l'« irrationnel ». D'autre part, il faut aussi considérer le fait que des objectifs puissent s'autonomiser et devenir leur propre fin.

Citant Conche, Aubert (2001) rappelle les illusions que l'homme se donne pour échapper au sentiment du néant : impératif moral, religion, mémoire de la société, possession et action. L'auteur note qu'après la disparition de la foi dans l'au-delà ou dans les grands systèmes sociaux porteurs de sens associés à l'idée de progrès, ne demeurent que les deux dernières illusions ontologique et pratique, avoir et agir. Elles confondent et renforcent d'ailleurs en général leurs modes de *« divertissement »* de notre mortalité : avoir pour pouvoir agir et agir pour avoir. Selon Aubert, les sentiments portés par l'urgence permanente sont la conscience de la contrainte qui menace la survie, et la volonté de puissance. Logiques de puissance et de survie participent toutes deux aux illusions mêlées de l'avoir et de l'agir. Elles constituent deux finalités dernières qui nous intéressent particulièrement parce qu'associées à l'urgence qui est la forme paroxystique de la précarité (cf. 1.1.3.2).

Les sur-objectifs apparaissent également à partir du questionnement de la finalité de la mobilité quotidienne. Reprenant Kaufmann (2000), nous distinguons trois cas. Premièrement, la mobilité peut être un moyen pour assurer une activité sociale. Les activités contraintes notamment professionnelles ou d'approvisionnement gênèrent ce type de mobilité instrumentale. Deuxièmement, la mobilité peut être une finalité. C'est le cas des mobilités de loisirs que sont le voyage, la promenade ou le jogging. La valorisation sociale de la maîtrise de l'espace-temps signifiée dans les mobilités les plus rapides et étendues en fait de même une finalité recherchée. Décrire ces mobilités comme des finalités n'exclut pas le fait qu'elles servent des finalités plus générales, en l'occurrence le divertissement, la réalisation de soi ou le gain symbolique. Néanmoins, en tant qu'activités d'une certaine manière rémunératrices, elles se distinguent des mobilités instrumentales qui ne sont que des coûts nécessaires. Troisièmement, la flânerie constitue une catégorie intermédiaire qui se définit précisément comme une mobilité dégagée de la notion de finalité. Elle est un simple temps perdu pour rien, c'est-à-dire pour aucune fin, à moins que la finalité cachée ne soit l'évitement de toute finalité. Ce type de mobilité s'intercale dans des mobilités existantes. Mais les autres mobilités se confondent également, par la transformation d'un déplacement contraint en exercice sportif ou en moment de lecture, ou bien par l'adjonction d'une destination utilitaire à une promenade, ou encore par la valorisation symbolique d'un trajet fonctionnel. Les temps sociaux s'imbriquent au lieu de s'enchaîner (Ascher, 1997), et ce constat est valable en particulier pour les temps de mobilité.

Sous-objectifs À partir de la revue de la littérature, nous avons rassemblé dans un seul schéma (fig. 2.1) les compétences impliquées dans la production

mobilité
- abaissement de la contrainte sur la mobilité : fig. 2.4
- augmentation de la capacité de mobilité : fig. 2.5

1. représentation de la mobilité (capacité symbolique) : fig. 2.3
2. déplacement : transport et services conjoints (capacité pratique) : fig. 2.2

FIG. 2.1 – Décomposition de la compétence de mobilité en infra-compétences et méta-compétences

Lecture*: Les listes non ordonnées (avec des tirets) correspondent à des méta-compétences qui renforcent la compétence d'ordre supérieur. Les listes ordonnées (avec des lettres ou des chiffres) correspondent à des infra-compétences, c'est-à-dire à des infra-objectifs qui couvrent une partie de l'objectif de la compétence d'ordre supérieur.*

de la mobilité, en les identifiant par leur objectif.

Deux types de sous-objectifs sont d'abord distingués : les objectifs pratiques liés au déplacement, c'est-à-dire au transport et aux services le valorisant (fig. 2.2), et les objectifs symboliques d'appréhension des représentations (fig. 2.3). Comme le rappelle Le Breton (2002), la mobilité par le corps est toujours précédée d'une mobilité par l'esprit. Cela rejoint une de ses classifications de la capacité de mobilité en déplacement et instrumentation d'une part, représentation et signification d'autre part (cf. 2.1.2.2).

déplacement : transport et services conjoints (capacité pratique)
- acquisition d'un mode d'ajustement : familiarité, opportunité, automatisme (Boullier, 1999)
  notamment routinisation : configurer rapidement un espace en source de repères (trouver, vérifier, disqualifier, actualiser, hiérarchiser, familiariser) (Dubuisson *et al.*, 1999)
  embrayage-débrayage et guidage : choix d'un mode de présence, d'attention et d'engagement, d'un régime d'activité (Boullier, 1999; Dubuisson *et al.*, 1999)
- bordement : distribuer et hiérarchiser les régimes d'activité (Dubuisson *et al.*, 1999)

1. rassemblement (Joseph, 1998)
   (a) contextualisation : perception et utilisation adaptée du contexte (Joseph, 1998; Boullier, non daté), justification (Joseph, 1998)
   - décryptage des représentations graphiques, écrites, interactives (**?**)
   - commutation de code de décryptage des répertoires (Joseph, 1998;

Pène, 1999)
- activité, concentration, vigilance, acuité visuelle, pleine conscience de ses objectifs (Theureau, 1997)
- positionnement du regard et du corps (Chevrier et Juguet, 2003)

(b) engagement, évitement, visibilité pour la réciprocité (Joseph, 1998)
- compétence morale : accepter les lieux et susciter l'émergence de la norme (Dubuisson *et al.*, 1999)

2. action à objectif assigné (Dubuisson *et al.*, 1999)
   (a) maîtrise de la technique, notamment le moyen de transport
   (b) maîtrise de l'espace : orientation, mouvement, évitement des obstacles et accès aux alternatives (Sanchez et Velche, 1999)
   (c) maîtrise du temps
   (d) maîtrise du flot : technique de la foule pressée, adaptation de la norme de tolérance, mise à distance affective, confiance dans les compétences collectives, interaction jamais refusée toujours brève
3. flottement-réengagement (Dubuisson *et al.*, 1999)
   (a) attente : se poser (performance goffmanienne), se protéger (isolation, évitement), s'informer, maintenir du lien, gérer-tuer le temps (Chevrier et Juguet, 2003)
   (b) disponibilité et capacité à agir à nouveau (Dubuisson *et al.*, 1999)
   (c) alternance d'oisiveté et d'affairement (Dubuisson *et al.*, 1999)

FIG. 2.2 – Décomposition d'une infra-compétence de mobilité, la compétence de déplacement, en infra-compétences et méta-compétences

Lecture*: Les listes non ordonnées (avec des tirets) correspondent à des méta-compétences qui renforcent la compétence d'ordre supérieur. Les listes ordonnées (avec des lettres ou des chiffres) correspondent à des infra-compétences, c'est-à-dire à des infra-objectifs qui couvrent une partie de l'objectif de la compétence d'ordre supérieur.*

Les objectifs sont également structurés selon deux dimensions. D'une part, chaque objectif est décomposé en objectifs élémentaires, en « infra-objectifs », dont la réalisation constitue une modalité ou une part de réalisation de l'objectif supérieur. D'autre part sont mentionnés des « méta-objectifs » dont la réalisation facilite les conditions de réalisation de l'objectif considéré. Ce sont des méta-objectifs au sens où les compétences qu'ils désignent sont des méta-compétences modifiant les compétences associées à l'objectif considéré. Les listes de sous-objectifs ne sont a priori pas exhaustives car elles sont

représentation de la mobilité (capacité symbolique)

1. représentation positive de l'espace connu ou inconnu (capacité de dépaysement (Le Breton, 2002) et capacité de familiarisation (Martucelli, 2003))
   - représentation claire pour une sécurité émotive (Lynch, 1976)
   - compréhension globale de l'espace (Begag, 1991; Coutras, 1993)
2. signification de la mobilité dans son identité (ex : mobilité généralisée Bourdin (2003)) ; projection, contre-effectuation (Zarifian, 2001)
   - commutation entre statuts (Boullier, non daté)
3. déplacement sans charge symbolique
   - compétence virtuose de déplacement (Dubuisson *et al.*, 1999)

FIG. 2.3 – Décomposition d'une infra-compétence de mobilité, la compétence de représentation de la mobilité, en infra-compétences et méta-compétences
Lecture*: Les listes non ordonnées (avec des tirets) correspondent à des méta-compétences qui renforcent la compétence d'ordre supérieur. Les listes ordonnées (avec des lettres ou des chiffres) correspondent à des infra-compétences, c'est-à-dire à des infra-objectifs qui couvrent une partie de l'objectif de la compétence d'ordre supérieur.*

simplement l'articulation logique des objectifs identifiés dans de multiples lectures dans les domaines de la mobilité quotidienne, du rapport au temps, du rapport à l'espace, de la cognition.

Les deux premières listes de méta-objectifs correspondent à des méta-compétences génériques qui influencent l'ensemble des compétences servant l'objectif de mobilité, en limitant les contraintes (fig. 2.4) ou en augmentant les capacités de mobilité (fig. 2.5).

Les deux principales listes d'infra-objectifs de la mobilité correspondent aux capacités respectivement symbolique (fig. 2.3) et pratique (fig. 2.2). Cet infra-objectif pratique est essentiellement structuré par les catégories de régimes d'activité décrits par Joseph (1998), Dubuisson *et al.* (1999) et Boullier (1999) mais construits pour la mobilité dans les espaces publics de transport. Leurs proches analyses sont intégrées dans un même ensemble et extrapolées à la mobilité quotidienne en général, les autres modes de déplacements que les transports publics pouvant se ramener à des déplacements de piétons dans un espace public, piétons plus ou moins outillés, véhiculés et distancés de son environnement, l'espace public de déplacement et l'éventuelle foule des usagers, mais toujours en interaction avec lui.

L'ensemble des notions ici concaténées dans la même structure (fig. 2.1) correspondent à des concepts développés dans des domaines variés et charriant des corpus divers. Ils ne prennent sens ensemble que dans la mesure

abaissement de la contrainte sur la mobilité

1. gestion des contraintes individuelles (programme d'activités) et collectives (agenda familial) (Le Breton, 2002)
   (a) rationalisation, refoulement des exigences, délégation de la gestion des contraintes, utilisation d'un temps transitionnel (de Coninck, 2001)
   (b) compétences temporelles de gestion des temporalités conflictuelles (Bouffartigue et Bouteiller, 2003)

FIG. 2.4 – Décomposition d'une méta-compétence de mobilité, la compétence d'abaissement de la contrainte sur la mobilité, en infra-compétences et méta-compétences

Lecture*: Les listes non ordonnées (avec des tirets) correspondent à des méta-compétences qui renforcent la compétence d'ordre supérieur. Les listes ordonnées (avec des lettres ou des chiffres) correspondent à des infra-compétences, c'est-à-dire à des infra-objectifs qui couvrent une partie de l'objectif de la compétence d'ordre supérieur.*

où ils permettent d'ébaucher une vue englobante des compétences mobilisées dans la mobilité afin d'en déterminer si possible les plus stratégiques dont le manque inhibe le plus la mobilité, ou bien afin d'identifier des complémentarités et substituabilités potentielles. Néanmoins, il ne s'agit pas encore de variables opérationnelles c'est-à-dire observables, mais plutôt de concepts purs à opérationnaliser, c'est-à-dire à rendre compatible avec une méthodologie d'enquête, d'évaluation et de comparaison.

Le problème qui se pose surtout avec cette approche empirico-analytique fondée sur l'identification des sous-objectifs de la mobilité est la détermination d'un niveau pertinent de découpage entre une grille d'analyse trop triviale qui ne sert à rien et une grille trop fine qui exclut trop de données pour lesquelles la grille n'est pas adaptée, car cette compilation ne prétend pas à l'exhaustivité et tend à reproduire les schémas d'analyse des enquêtes recensées.

2.1.2.2 Ressources de mobilité

Les ressources de mobilité posent aussi des difficultés, essentiellement des difficultés de frontière par rapport à la compétence en tant que savoirs mobilisant des ressources incorporées, répartis en savoirs généraux et aptitudes.

Savoirs généraux Entre autres savoirs non finalisés, nous en distinguerons deux types : les normes socio-techniques et les systèmes de signification.

augmentation de la capacité de mobilité

1. acquisition et renforcement de compétences
   apprentissage : acquisition de compatibilité aux objets de la mobilité, c'est-à-dire ajustement par : formation, encadrement, mode d'emploi, exploration, répétition, maintien d'un contexte identique, pression normative des co-utilisateurs, contrôle-sanction (Boullier, 1999)
   - reconstruction de l'histoire, réalisation de compte-rendu (Boullier et Chevrier, 2001)
     - auto-connaissance de ses limites et besoins d'apprentissage (Harzo et Couty, 2000; Tremblay, 1996)
2. préservation des compétences
   (a) gestion de l'urgence : embrayage-débrayage du contexte, isolement émotionnel, distribution des compétences (Boullier et Chevrier, 2001)
   (b) acquisition d'autonomie, émancipation du contexte (Chevrier et Juguet, 2003)
3. optimisation des compétences
   - anticipation de ses besoins, optimisation de ses choix (Harzo et Couty, 2000), calcul économique (Pialoux, 1979)

   (a) application ou intuition de tactiques et stratégies (Dreyfus, 1992), plans d'action (Boullier, 1999)
   (b) gestion des compétences sous forme de représentations : traitement, conservation, exposition (Olivier, 1998)
4. connaissance, recherche et sollicitation des capacités distribuées (Chevrier et Juguet, 2003)
   (a) embarquement (ressources ou clés)
   (b) exploration (errance (Sanchez et Velche, 1999)), collecte, hiérarchisation
   (c) sollicitation
     - socialisation et communication

FIG. 2.5 – Décomposition d'une méta-compétence de mobilité, la compétence d'augmentation de la capacité de mobilité, en infra-compétences et méta-compétences

Lecture*: Les listes non ordonnées (avec des tirets) correspondent à des méta-compétences qui renforcent la compétence d'ordre supérieur. Les listes ordonnées (avec des lettres ou des chiffres) correspondent à des infra-compétences, c'est-à-dire à des infra-objectifs qui couvrent une partie de l'objectif de la compétence d'ordre supérieur.*

Les normes socio-techniques comprennent les règles, normes, codes, langages, rites, postures assimilées par l'individu. Elles peuvent provenir de groupes sociaux plus ou moins larges, depuis la bande (Pialoux, 1979) jusqu'à la société, et cadrent les rapports des individus avec les dispositifs techniques et des individus entre eux, notamment au sein de grands systèmes techniques tels que les systèmes de transport. Dans le cas de la mobilité quotidienne, nous recensons en particulier les normes relatives, d'une part, à l'accès (règles administratives) et l'usage (entretien, financement) des objets de la mobilité ; et d'autre part, à la communication (langage naturel, jargons).

Les systèmes de significations regroupent les représentations mentales de soi et de son environnement, dans leur dimension symbolique, articulées par leurs significations par rapport, d'une part, à sa propre histoire de vie et, d'autre part, à ses relations avec le monde. Ces systèmes contextuels, multiples et changeants peuvent être analysés, au travers du discours, en *« formes identitaires »* schématisant les configurations relationnelles (Dubar, 1998). Nous reprendrons le terme d'identité pour les désigner et malgré leur nature systémique (qui empêche ainsi de parler d'identité personnelle ou collective), nous distinguerons l'identité du territoire, dont ses habitants ; l'identité de l'autre ; l'identité personnelle et le sens attaché à sa mobilité.

La signification liée à la mobilité s'explique en particulier, selon Paugam, par les significations contextuelles données aux lieux d'origine et de destination du déplacement, qui dépendent des activités que l'individu a eu et aura. Par exemple, un déplacement d'un domicile peu apprécié vers le lieu d'un travail valorisant sera positivement perçu. L'interrelation entre les différentes identités apparaît alors clairement. Dans le cadre de l'étude de la précarité et du type de mobilité qu'elle suscite, l'identité personnelle sera déclinée dans sa dimension socio-professionnelle.

Aptitudes Nous avons nommé « aptitudes » les ressources incorporées qui prédisposent à l'action, en fournissant une proposition de classement non spécifique à la mobilité : sensorielles, sensorimotrices, mentales, intellectuelles (cf. 2.1.1.4).

Dans le domaine de la mobilité, cette distinction entre quatre éléments pourrait correspondre à celle possible entre :

- les ressources (sensorielles) mobilisées pour la perception ;
- les ressources (sensorimotrices) mobilisées pour le déplacement dans sa dimension essentiellement mécanique et visio-spatiale, pour l'évitement des obstacles par exemple ;
- les ressources (mentales) mobilisées pour la reconnaissance de représentations et l'application de règles, comme la signalétique par exemple ;

et
- les ressources (intellectuelles) mobilisées pour l'interprétation et l'appréhension symboliques des éléments factuels ou imaginaires du déplacement, comme le sentiment de sécurité ou d'insécurité par exemple.

Cependant, d'autres distinctions concurrentes (Foucher *et al.*, 2003) existent entre les multiples dimensions des capacités incorporées, désignées ici comme des ressources mais considérées par les auteurs mentionnés comme des compétences ou des composantes de compétences. Les deux premiers types de ressources identifiées ci-dessus, perception et déplacement, sont associées dans la dimension physique ou psychomotrice. Le troisième type fait référence à la dimension intellectuelle ou cognitive et le quatrième à la dimension psychologique qui comprend les dimensions affective et sociale.

Cette décomposition en trois groupes correspond à celle qui a été avancée par des responsables de structures d'accueil de populations en difficulté dans le questionnaire que nous avons adapté (cf. C.1.5). Il distingue en effet, parmi les capacités incorporées, la capacité physique, les compétences, les affects.

Le traitement de cette enquête quantitative nous a d'ailleurs montré que certaines des compétences classées comme telles devaient plutôt être considérées comme des capacités psychomotrices (cf. C.1.4.7). Les autres compétences se décomposent en compétences cognitives spécifiques à la mobilité et en compétences cognitives génériques, en l'occurrence la lecture (fig. C.19). Nous parlons de compétences spécifiques ou génériques car il s'agit de compétences d'usage, donc caractérisées par les ressources qu'elles mobilisent (cf. 2.1.1.7). Cette distinction correspond aussi à celle entre savoirs généraux et aptitudes, ou plus précisément entre savoirs généraux et ressources mentales. Si nous accordons plus de foi aux résultats empiriques qu'aux constructions philosophiques, la généricité de la compétence constitue peut-être un critère plus pertinent que celui de la généralité du savoir qui reste à isoler de la compétence.

Les compétences spécifiques à la mobilité sont ensuite structurées par deux pôles, l'un autour du permis de conduire et l'autre autour de l'usage des transports en commun et de la pratique des longs déplacements. Cette structuration des compétences est le fruit de notre analyse d'un questionnaire fermé très préformaté, centré autour de la maîtrise des normes sociotechniques, questionnaire qui ne permet pas d'appréhender un spectre très large de compétences. Ce résultat ne nous semble donc pas à même de fonder une grille conceptuelle assez large. Néanmoins, il expose à la fois une méthode d'identification de la structure des compétences et un exemple de hiérarchisation des compétences, en l'occurrence d'abord en fonction de la généricité puis en fonction du moyen de transport utilisé.

En cherchant à recenser ces compétences, à travers l'étude des personnes

pauvres, Le Breton propose des classifications variées dans quatre travaux successifs (Le Breton, 2002, 2003a,b, 2005a) sans qu'il apparaisse de raisons d'en privilégier une par rapport aux autres. Le seul point récurrent et univoque décrit les capacités de déplacement, comprenant les moyens externes et les capacités physiologiques (sensorielles, sensorimotrices, psychomotrices) de déplacement. Les autres ressources incorporées, quant à elles, ont quatre classements possibles (par ordre chronologique) :

1. capacité de représentation, instrumentation, signification (Le Breton, 2002) ;
2. compétences psychiques, techniques, institutionnelles, sociales, symboliques (Le Breton, 2003a) (terminologie personnelle adaptée à la classification de l'auteur) ;
3. compétences, aptitude psychique (Le Breton, 2003b) ;
4. représentation de l'espace, gestion du temps, mise aux normes sociotechniques, enhardissement de soi (ce que Le Breton (2005a) nomme les *« cadres psychosociaux de la mobilité »*, généralisables aux populations non précaires).

Ces recompositions des compétences d'ordre psychique révèlent plusieurs logiques de classification, respectivement :

1. selon la fonction que ces capacités servent au niveau individuel, autrement dit selon les objectifs des compétences,
2. selon les représentations (identités, sentiment, normes, codes) auxquelles elles correspondent,
3. selon leur niveau d'intégration (processus opératoire ou bien interne au fonctionnement psychique), ce qui revient à un classement selon la généricité (capacité finalisée ou générique), voire selon le niveau de conscience (capacité instrumentalisée ou mise en œuvre automatiquement),
4. selon l'enjeu concret que recouvrent pour l'individu les objectifs des compétences.

La quatrième et dernière classification reprend à peu près la première en rendant plus concrètes et détaillées les fonctions mentionnées.

Nous sommes donc tenté de résoudre la question du classement des ressources psychiques en achevant l'évolution simplificatrice des trois premières classifications de Le Breton, c'est-à-dire, non seulement en mêlant les compétences et en les distinguant de l'aptitude psychique, mais en assimilant aussi cette dernière parmi les éléments non discriminables de ce que nous appelons compétences. La catégorie restante parmi les ressources incorporées concerne

le déplacement. Mais elle peut décrire, soit les ressources physiologiques permettant le déplacement, y compris les processus de plus bas niveau intégrés dans le cerveau, soit les capacités sensorimotrices et les capacités sensorielles.

Finalement, il semble pertinent de distinguer les capacités sensorielles pour prendre en compte le cas important des personnes dont un ou plusieurs sens sont déficients. Nous distinguerons ensuite la capacité d'utilisation mécanique du corps. Les autres ressources incorporées seront assimilées à la compétence qui les mobilise et analysées en tant que telles.

Moyens vagabonds, voyageurs et nomades Les moyens désignent les ressources externes à l'individu. Nous avons nommé supra (cf. 2.1.1.4) deux catégories parmi les moyens : les ressources embarquées et les ressources environnementales. Dans le cas de la mobilité, nous distinguerons une catégorie intermédiaire : les clefs embarquées d'accès aux ressources environnementales. Ces trois catégories seront respectivement désignées comme moyens nomades, vagabonds et voyageurs, et serviront dans l'analyse des stratégies d'usage des outils de mobilité (cf. 5.1.1).

En reprenant les propos de Chevrier et Juguet (2003) sur le nomade et le voyageur, la ressource embarquée, dans la poche, la main ou sur le dos est celle du nomade (du latin *nomas* : qui fait paître) qui emmène avec lui des ressources autonomes. Ces ressources ne sont a priori pas impérissables ni illimitées et doivent le cas échéant être renouvelées, mais tant qu'elles sont valides, elles renforcent l'autonomie du nomade car elles lui garantissent de ne pas dépendre de l'environnement pendant un certain temps. La ressource environnementale est celle du vagabond (du latin *vagari* : errer) qui dépend entièrement des ressources distribuées dans l'environnement que son errance lui permettra de trouver, la recherche de ressources devenant la tâche permanente et principale orientant son errance plus ou moins désorientée. À la différence de celles du nomade, ces ressources très périssables voire immédiatement consommées, car par exemple attachées à un lieu, ne peuvent être emmagasinées sur soi pour renforcer l'autonomie du déplacement. La ressource d'accès est celle du voyageur (du latin *viaticum* : argent pour le voyage) qui dispose d'une ressource potentielle, inutile par elle-même car entièrement dépendante d'une ressource complémentaire à trouver dans l'environnement. L'argent en est l'exemple étymologique. La ressource d'accès rend plus autonome que celle du vagabond, et même plus autonome que celle du nomade selon une certaine probabilité de rencontre de ressources environnementales complémentaires. Si une ressource est toujours et partout accessible, la clé d'accès aux réseaux devient un objet de nomade : c'est le cas des téléphones portables lorsque la couverture radioélectrique est assurée.

Ainsi, en l'état actuel des réseaux de télécommunications, le téléphone portable est un objet de nomade et sa variante multi-services « wap » (wireless application protocol) un objet de voyageur.

Les moyens de mobilité comprennent des ressources physiques et des ressources humaines, qui peuvent être classées dans chacune des trois catégories précédentes. Nous obtenons ainsi par croisement six catégories : les « objets de la mobilité » analysés par Chevrier et Juguet, qui sont les objets embarqués utiles à la mobilité, regroupent par exemple deux catégories : les ressources physiques du nomade et celles du voyageur. Les ressources humaines se distribuent en effet également dans les trois catégories : ce sont les amis ou le guide accompagnant le nomade ; c'est l'interprète rendant accessible au voyageur un espace aux codes inconnus ; dans le cas du vagabond, ce sont les interlocuteurs anonymes ou institutionnels qui fournissent un renseignement, ou encore le passant silencieux ou la foule qui donnent des indications par leur mouvement propre. La ressource humaine est, il est vrai, rarement de l'ordre du voyageur, de par l'autonomie propre aux individus. Même l'interprète, exemple déjà exotique, serait plutôt une ressource en soi, une ressource de nomade comme un dictionnaire. Sachant que le dictionnaire pourrait inversement être considéré comme une simple clé d'accès à des ressources environnementales, l'ambiguïté de la notion d'objet de voyageur apparaît. Cette question conceptuelle sera réglée en précisant la fonction pour laquelle la ressource en est une : nous définirons donc l'interprète ainsi que le dictionnaire comme des ressources pour le respect des normes socio-techniques. En conséquence, la catégorie des ressources humaines comme objets de voyageur sera ici négligée.

Au-delà de ces trois catégories, nous pouvons envisager des classements complémentaires visant à appréhender des dimensions diverses des moyens de mobilité. Sans détailler outre mesure les possibles ressources externes pour la mobilité quotidienne, nous pouvons les classer selon quatre fonctions, deux liées directement à la valorisation de la mobilité, une découlant des normes d'usage des deux premières et une fonction transverse aux trois autres :

- le transport : tous les modes, leur combinaison et l'attente ; cela comprend tout ce qu'implique le déplacement, de la navigation au stationnement (par ex. : rollers ou guide, carte orange, station-essence ou agent de circulation) ;
- les services pendant la mobilité : tout ce qui permet de valoriser le déplacement en sus du transport lui-même, de l'ordre du strict confort ou de l'activité parallèle (par ex : livre ou collègue lors d'un déplacement d'affaires, téléphone wap, distributeur automatique ou vendeur de journaux) ;
- le respect des normes : tout ce qui permet de connaître les codes et de

les appliquer, notamment de faire la démonstration de leur respect (par ex. : dictionnaire, guide touristique, papiers et permis, habits respectant le code vestimentaire, moyens d'aumône, comportement de la foule) ;
– la réception d'information, fonction transverse aux autres fonctions (par ex. respectivement : signalétique de navigation, indicateurs de temps d'attente, panneaux de règlement) : formats graphique, écrit, interactif, oral.

Les deux derniers types de moyens, correspondant à des fonctions de second ordre, peuvent aussi être reclassés et analysés parmi les ressources dépendant des objectifs primaires de mobilité. Nous retrouvons à peu près les savoirs généraux qui pouvaient aussi être intégrés parmi les aptitudes, et qui peuvent même être pris en compte par l'objectif qui les caractérise. Puisque la compétence est caractérisée par l'objectif, la ressource et la situation, ses différents découpages en fonction de l'objectif sont censés être redondants ou tout au moins recouper ceux réalisés par rapport aux ressources.

Une catégorie très particulière n'a pas été prise en compte : il s'agit des ressources non psychiques pour les fonctions symboliques. Cela semble correspondre précisément mais exclusivement à la définition du fétiche, qui incarne une puissance symbolique. Il peut s'agir d'une amulette sans laquelle on se sent désarmé face aux aléas du monde (objet de nomade), ou bien d'un espace de ressourcement intérieur comme un lieu de culte pour un croyant (objet de vagabond), ou encore d'un signe ostensible d'appartenance permettant l'accès à ces lieux (objet du voyageur). Tout objet et tout lieu, mais aussi toute personne, chargés symboliquement, rentrent dans cette catégorie des moyens symboliques.

Enfin, la localisation n'est pas une ressource de mobilité en elle-même mais détermine nombre des moyens accessibles. Elle constitue en cela une forme agrégée de ressource, une ressource stratégique (Orfeuil, 2004b). La possession d'une automobile ainsi que la répartition des aménités urbaines (Motte, 2006; Amaouche *et al.*, 2001) permet toutefois de limiter cette dépendance.

Les moyens de mobilité peuvent donc subir de multiples classements mais nous nous contenterons de la distinction entre moyens vagabonds, voyageurs et nomades.

2.1.2.3 Pertinence d'une analyse de la mobilité par une grille construite autour des compétences de mobilité

Formalisation Pour décrire les compétences de mobilité, nous pouvons choisir une formalisation qui reprend les éléments les plus consistants et opératoires du schéma général (cf. 2.1.1) étayé par son application à la mobilité

(cf. 2.1.2).

La compétence est ainsi une abstraction associant un savoir-agir à un vouloir-agir. Un objectif et des ressources caractérisent son type et elle se précise en se réalisant dans et par l'action, en fonction de la situation. La situation est une catégorie de caractéristiques non analysables qui associe la compétence à la situation de l'action qui la réalise. Nous l'avons ainsi décrite comme l'ensemble des composantes contingentes de la situation. L'objectif représente la principale contrainte qui oriente l'action ainsi que les contraintes structurantes qui s'y adjoignent. Les ressources sont les moyens externes, les aptitudes sensorimotrices et les savoirs non finalisés pour l'action en question. Parmi ces savoirs, non distinguerons les normes socio-techniques ainsi que l'identité en tant que système fluctuant et situé de significations entre la personne, son histoire et son environnement. L'identité constitue notamment une ressource pour le vouloir-agir, via la capacité d'intention qui génère à partir du sens le projet et l'objectif, et via la capacité de volition qui génère le passage à l'acte à partir d'un rapport à l'avenir et à l'action sur le monde. Enfin, les moyens se répartissent entre moyens vagabonds, voyageurs et nomades.

Révéler les compétences Cette formalisation permet de structurer un questionnement visant à révéler des compétences de mobilité, c'est-à-dire à la fois des capacités importantes et des faiblesses ou lacunes. Les principaux points à étudier concernent les ressources disponibles ou manquantes, le savoir-agir caractérisé par des objectifs et ressources maîtrisés ou pas, et le vouloir-agir lié au sens donné à la mobilité dans la vie, dans les projets, dans son identité.

À ces questionnements correspondent des méthodes complémentaires de révélation des compétences grâce à l'observation, respectivement, des outils de la mobilité, des pratiques de mobilité et des discours sur la mobilité.

Dépasser la notion de compétence Ce travail d'analyse de la notion de compétence aboutit à l'identification de questionnements opératoires mais disjoints. Finalement, nous obtenons des méthodes complémentaires mais pas de grille d'analyse pertinente pour chaque méthode. De plus, l'ensemble des difficultés soulevées vis-à-vis de la décomposition de la compétence et de son articulation à son cadre définitoire se retrouve ici, dans l'inadéquation de la grille qu'elle constitue. En effet, vu l'impossibilité de produire une décomposition opérationnelle, la prise en compte de la compétence demeure une façon de réaffirmer l'importance de la situation dans l'analyse de la performance, ce qui n'aide pas à cette analyse.

C'est pourquoi la compétence ne paraît pas tant un outil conceptuel efficace qu'un objet pertinent d'étude. Comme le prône Stroobants (1994, cité in Schepens, 2006) *« au lieu d'adopter les catégories de savoirs et de compétences comme facteurs explicatifs, il s'agit de les prendre comme objets à expliquer. »* Nous n'en ferons toutefois ni un objet d'étude à part entière, ni un outil central pour l'analyse des pratiques de mobilité. Nous nous contenterons de bénéficier du cadre conceptuel clarifié grâce au travail de déconstruction de la compétence pour mobiliser les classifications de ressources. Le concept de compétence se voit ainsi réduit à la portion congrue, c'est-à-dire à l'expression conjointe des capacités et des pratiques qui ne peuvent s'inscrire dans les autres cadres conceptuels mobilisés.

*

La confrontation de la notion de compétence de mobilité avec le terrain va confirmer ce choix méthodologique. Nous passerons donc de cette notion, délaissée par les responsables de structures enquêtées aussi bien que par leur public, à celle de motivation, au contraire largement utilisée. Nous réorientons ainsi la recherche de notre grille d'analyse vers une dimension, obscure parce que centrale, de la compétence, à savoir le vouloir-agir. Nous n'avons pas su l'articuler aux autres composantes (cf. 2.1.1.3) mais son analyse est susceptible de nous faire appréhender la question de la capacité dans son ensemble car le vouloir-agir intègre entre autres la perception réflexive de sa capacité. De plus, la méthode de révélation du vouloir-agir s'appuie sur l'étude des discours, qui présente des avantages méthodologiques pratiques (cf. 3.1) par rapport à l'observation des performances qu'exige l'exploration du savoir-agir.

2.2 La motivation comme compétence de mobilité

La notion de compétence appliquée à la mobilité quotidienne des précaires Du potentiel de mobilité (Kaufmann, 2004) aux compétences de rassemblement (Joseph, 1998), en passant par les capacités culturelles à la mobilité (Harzo et Couty, 2000), la description des situations de mobilité quotidienne amène à considérer la notion de compétence de mobilité pour décrire la prise d'initiative des personnes mobiles et leur plus ou moins grande aptitude à mobiliser des ressources.

Dans notre exploration des terrains d'enquête, structures franciliennes d'insertion en général par l'activité économique et agences d'intérim de restauration (cf. C.2), nous avons interrogé à la fois les responsables de ces

structures (entretiens annotés ; voir le guide d'entretien en D.1) et leur public (entretiens annotés ou enregistrés) pour connaître les pratiques de mobilité de ce dernier. Ces entretiens ont été l'occasion d'aborder notamment la question des capacités, des moyens voire de la compétence, de mobilité des précaires. Nous détaillerons dans le chapitre 3.1 la méthodologie employée.

Nous interrogeons ici essentiellement l'analyse des compétences de mobilité des précaires par les professionnels, notamment via des théories explicatives de la mobilité paradoxale de certains précaires très mobiles. Nous rappelons qu'il ne s'agit d'un paradoxe que dans la mesure où l'on s'attend à ce que la précarité aille de pair avec une faible mobilité, ce qui est effectivement un constat général notamment fait par Le Breton (2005a) (cf. 1.2.3).

2.2.1 La compétence de mobilité chez les professionnels de l'insertion et de l'intérim

2.2.1.1 Usages de la notion de compétence professionnelle appliquée à la mobilité

Les professionnels franciliens de l'insertion et de l'intérim de restauration que nous avons rencontrés emploient le terme « compétence » pour évoquer les savoir-faire que les personnes qu'ils envoient travailler voudraient ou doivent mobiliser dans le cadre de leur emploi. Il s'agit aussi bien des savoir-faire exigés pour faire la « plonge » ou la préparation des entrées dans des cantines, que des compétences attachées à certains niveaux de formation ou de qualification acquis à l'étranger et non reconnus en France, ou encore des capacités d'adaptation à certains postes de travail avec plusieurs ouvriers. Certains responsables d'agences d'intérim mobilisent même l'appareillage conceptuel élaboré autour de la notion de compétence. En l'occurrence, ils précisent que les entreprises utilisatrices perçoivent et évaluent le « savoir-être » des intérimaires et parfois les renvoient sans avoir pu juger leur « savoir-faire » qui deviendrait donc secondaire par rapport à un « savoir-être » qui ne s'apprendrait pas.

Néanmoins, avant d'être explicitement interrogés sur la nature d'éventuelles « compétences de mobilité », les responsables rapprochent peu la notion de compétence du champ de la mobilité. Le cas échéant, ils le font de trois manières non exclusives. Certains considèrent le déplacement comme une des missions attachées à un emploi. D'autres rapprochent les compétences nécessaires à la mobilité à celles exigées par le travail. D'autres, enfin, évoquent la compétence de mobilité comme le fruit de l'expérience professionnelle.

Dans le premier cas, la mobilité fait partie intégrante de l'emploi. Cela

se traduit d'abord concrètement par la sélection des candidats par leur capacité de mobilité, le premier entretien étant un test de capacité de mobilité analysé en tant que tel : la personne est-elle venue et est-elle arrivée à l'heure ? La capacité de mobilité qui comprend l'acceptation des déplacements, la ponctualité, et éventuellement l'équipement automobile, est alors évaluée en tant que compétence professionnelle. Ensuite, la capacité de mobilité est également évaluée parmi les multiples compétences professionnelles nécessitées par chaque mission d'intérim ou d'insertion. À titre d'exemple, au sein d'une même structure d'insertion, les compétences de mobilité des missions de ménage à domicile les rendent plus exigeantes que le repassage industriel en atelier mais moins que le ménage industriel à réaliser sur des sites difficilement accessibles avec des procédures particulières à respecter sans encadrement.

Dans le deuxième cas, la mobilité est assimilée aux tâches à réaliser dans la mesure où elle nécessite des compétences similaires. Il peut s'agir de capacités élémentaires comme la lecture de plans (d'architecte ou de ville) ou le sens de l'organisation, ou bien de compétences plus globales comme la disponibilité. Ce rapprochement des deux champs de compétences ne justifie pas la réduction de l'un à l'autre mais permet au contraire de voir que certaines compétences, comme la lecture, sont plus ou moins substituables selon le domaine étudié.

Dans le troisième cas, la compétence de mobilité naît de la pratique professionnelle et peut en cela être assimilée à une compétence professionnelle. Sont évoqués d'anciens chauffeurs poids lourds qui maîtrisent les cartes routières et une personne illettrée devenue experte des rues et métros parisiens au bout de plusieurs décennies de déplacements professionnels dans la capitale.

Lorsqu'ils sont interrogés sur les difficultés ou facilités de déplacement des personnes précaires et sur leurs capacités correspondantes, voire explicitement sur leurs « compétences de mobilité », certains responsables considèrent qu'elles ne peuvent être analysées. Ceux-ci reconnaissent qu'ils ignorent en grande partie la façon dont les personnes envoyées en mission parviennent à trouver leur lieu de travail, si elles demandent ou pas leur chemin, ou même si elles utilisent ou pas les plans qu'ils annotent à dessein devant elles pour chaque déplacement. Ils considèrent alors la compétence de mobilité comme un tout indiscernable, n'évaluant que la performance globale des déplacements : retards et absences.

2.2.1.2 La notion de compétence de mobilité dans le discours des professionnels

Néanmoins, malgré une méconnaissance relative assumée, la plupart des professionnels interrogés détaillent les capacités de mobilité des précaires. Nous avons alors pu reconstituer une image de la compétence de mobilité des précaires en nous appuyant sur cinq sous-catégories identifiées supra (cf. 2.1.1.2) : savoir théorique, savoir-faire, savoir-être, intégration, volonté.

Tout d'abord, les responsables incluent dans les capacités de mobilité les capacités physiques (pour les longues marches) et même la disposition d'une automobile et du permis de conduire. Ce qui sort manifestement de la liste réalisée ci-dessus. Nous laisserons simplement hors de notre réflexion les capacités sensorimotrices et les moyens considérés comme des ressources mobilisées par la compétence de mobilité et nous nous focaliserons sur cette dernière dans son sens plus restreint.

Ensuite, ils évoquent des éléments que l'on peut classer dans les trois premières sous-catégories, les savoirs, ou ce que l'on pourrait nommer les capacités élémentaires de mobilité puisque les théoriciens de la compétence s'en contentent souvent pour analyser cette dernière. On retrouve la connaissance des territoires et des réseaux comme savoir théorique, la lecture, l'écriture du français, la lecture des plans, la gestion du temps, le repérage spatial et ce qu'ils nomment un « système de réflexion » ou un « fonctionnement cognitif » plus ou moins « évolués » parmi les savoir-faire, et la maîtrise des codes de discussion en français et en France notamment pour demander son chemin comme savoir-être.

Enfin, ils mobilisent les deux dernières catégories qui désignent des dimensions de la compétence complémentaires des précédentes.

D'une part, l'intégration désigne la quintessence de la compétence c'est-à-dire le cinquième élément qui transforme les quatre autres en une capacité adaptée à la situation irréductiblement inédite de l'action. Elle se rapproche de fait beaucoup de la notion de compétence. Dans le domaine de la mobilité, les termes « débrouillardise » et « autonomie » correspondent effectivement à la capacité de combinaison des savoirs qui permettent de mobiliser les ressources de chaque situation. En outre, des capacités particulières peuvent fonder ces compétences d'adaptation, comme la capacité d'apprentissage ou de lecture, ou bien la motivation et le dynamisme.

Trois acceptions du terme « motivation » D'autre part, la volonté et surtout la motivation sont souvent évoquées. Dans ce champ des déterminants de la volition, c'est-à-dire du passage à l'acte, se trouvent d'autres éléments : la confiance en soi c'est-à-dire l'évaluation de sa propre compétence de mo-

bilité qui participe à l'arbitrage de la volonté, et l'état psychologique hérité d'une histoire singulière éventuellement traumatisante. Nous forçons ici une distinction entre différents éléments de la volonté : l'état psychologique hérité et figé à court-terme et les éléments de l'arbitrage, internes (confiance en soi) et externes (raisons d'agir).

Le terme de motivation, triplement ambigu, doit être précisé. Il souligne à la fois un état de volonté lié à un passage à l'acte situé (la motivation-volition), les raisons d'aller ou pas travailler (les motivations-raisons), et une qualité intrinsèque permanente de la personne (la motivation-ténacité).

Si les professionnels de l'intérim et de l'insertion utilisent seulement marginalement le terme « compétence » dans le champ de la mobilité quotidienne, ils fondent cette notion comme pertinente en analysant au travers de ses sous-catégories les capacités de mobilité de leur public.

2.2.2 La motivation comme compétence déterminante de mobilité

En plus de cette analyse descriptive, les responsables rencontrés avancent souvent des théories pour expliquer les difficultés de mobilité de leur public, mais surtout pour donner sens à la mobilité paradoxale de personnes plus précaires et pourtant plus mobiles que d'autres.

Si les théories détaillées dans cette section sont présentées comme des explications des différences de compétences de mobilité par les responsables, leur propos portait sur les différences de pratiques de mobilité. Mais leur analyse différentielle conduit à ne considérer que les individus et donc ce qui les caractérise dans l'action c'est-à-dire leurs compétences et à ne prendre qu'indirectement en compte les conditions et motifs communs de leur mobilité, notamment les difficultés propres au déplacement et au travail. Il s'agit donc bien de théories de la compétence de mobilité.

Cette approche nous intéresse car elle permet de dépasser une simple énumération ni exhaustive a priori, ni hiérarchisée, des constituants de la compétence de mobilité, pour en identifier les plus cruciaux c'est-à-dire ceux qui distinguent les précaires mobiles des immobiles. Précisons que nous n'avons pas directement sollicité de telles constructions théoriques mais qu'elles nous ont été proposées en écho à notre problématique globale et en particulier à nos questions sur la spécificité de la mobilité de quelques catégories définies par l'âge, le sexe, le pays d'origine ou la durée de résidence.

Les responsables rencontrés mobilisent les différents constituants de la compétence de mobilité pour expliquer les différences de mobilité. Soit celles-ci s'expliqueraient en effet par la présence ou carence de tel ou tel constituant

crucial, soit telle condition extérieure à l'individu détermine cette présence ou carence.

2.2.2.1 Théories du constituant crucial de la compétence

Premièrement, deux types de capacités élémentaires de la mobilité, à savoir la maîtrise du français et une forme d'intelligence pratique c'est-à-dire un mode de réflexion efficace dans l'action, ne sont avancées comme critères discriminants que par trois responsables. Cependant, les deux critères ne sont pas similaires.

L'intelligence pratique s'évalue principalement dans la performance globale de mobilité (pas d'absence ni de retard), donc fonde une théorie qui est difficilement réfutable par un contre-exemple : ne pas manquer ses rendez-vous est le signe d'une intelligence pratique et réciproquement. Seule une responsable est en mesure de mentionner une personne handicapée mentale pourtant très mobile pour invalider cette théorie. Mais cette théorie presque tautologique s'avère aussi peu justifiable que réfutable. La seule responsable qui la justifie en l'évoquant le fait à partir d'un contre-exemple de l'explication par la motivation, explication que nous détaillerons infra (cf. 2.2.2.2). Ainsi, telle personne, très motivée puisqu'elle a cherché son lieu de rendez-vous pendant quatre heures, ne l'a pas trouvé parce qu'elle ne savait pas comment le chercher avec une méthode efficace, c'est-à-dire autrement qu'en suivant le chemin indiqué par le dernier passant interrogé, sans discernement par rapport à la qualité de cette indication. Mais la découverte des modalités d'exploration des précaires semble a priori difficile car fondée sans doute sur des entretiens avec le public plutôt que sur des observations participantes. Nous nous permettons donc de questionner la fiabilité et surtout la généralité de telles associations.

Au contraire, la maîtrise du langage est bien connue des responsables qui peuvent donc opposer de nombreux contre-exemples : telles personnes illettrées sont pourtant très mobiles. Tout au plus son effet limitant sur la mobilité est-il reconnu. En fait, même l'unique responsable qui avance cette théorie l'invalide dans un deuxième temps.

Deuxièmement, seuls quatre responsables désignent la débrouillardise ou l'autonomie comme compétence discriminante. Il s'agit en général de fournir une explication à la mobilité des personnes illettrées. La motivation est alors associée à la débrouillardise comme qualité intrinsèque explicative des mobilités paradoxales. Encore une fois, comme pour l'intelligence pratique, sont difficiles l'évaluation de la débrouillardise donc la justification ou la réfutation de la théorie dont elle constitue le fondement.

2.2.2.2 Théories de la motivation

Troisièmement, la motivation est mobilisée par tous les responsables, dans une ou plusieurs de ses acceptions. Nous verrons plus loin la façon dont ils construisent une certaine notion de motivation-ténacité. Ils évoquent surtout la motivation-volition ancrée dans des motivations-raisons qu'ils détaillent. Ces raisons prennent trois formes dans les discours des responsables.

D'abord, ils parlent des contraintes et de « la nécessité qui fait loi ». Ici, le choix d'aller ou pas travailler malgré les difficultés du déplacement n'en est pas un car il met en jeu la survie de la personne précaire ou de sa famille. Il s'agit des travailleurs sans-papiers qui ne bénéficient pas de la protection sociale étatique, des travailleurs immigrés dont la famille restée au pays d'émigration a besoin d'envois d'argent réguliers, des femmes seules avec enfants qui ont besoin de plus de revenus que les seules allocations, des personnes surendettées. Cette nécessité peut naître d'un besoin moins vital mais si criant qu'il n'y a pas de choix à faire. C'est le désir des hommes immigrés de disposer d'assez de revenus pour avoir le droit de faire venir leur famille. C'est aussi le besoin de socialisation lié à un emploi que ressentent certains chômeurs complètement isolés.

Ensuite, les responsables mentionnent l'arbitrage des précaires en fonction des conditions de faisabilité et de pénibilité des déplacements et des missions. Ils sont en effet tous confrontés à des refus de certaines missions et à des défections après acceptation de la mission. Ils en connaissent les motifs affichés et en devinent les motifs cachés. Il s'agit des conditions de travail et de déplacement, de la compatibilité avec les autres activités quotidiennes (s'occuper des enfants ou aller à la préfecture), de la rentabilité de la mission c'est-à-dire du nombre d'heures journalières et de jours de mission puisque le taux horaire est toujours minimal, éventuellement diminué du coût de transport voire de garde des enfants. Un emploi dans un secteur non demandé ainsi que le salaire trop faible d'un contrat à durée déterminée par rapport aux coûts générés peuvent également susciter un refus. Éventuellement, un intérimaire délégué une fois en commis de cuisine pourra refuser les missions de plongeur mais en général, le salaire et le type de travail des missions d'insertion ou d'intérim sont à peu près toujours les mêmes et ne sont donc pas des motifs de refus. Ces choix se traduisent dans beaucoup de structures par des demandes de missions de proximité par certains précaires, dans leur quartier voire dans leur tour d'habitation, ainsi que par des demandes d'accompagnement et de missions dans des entreprises déjà connues. Tous ces indices reflètent le coût de la mobilité qui représente une motivation à ne pas se déplacer. Les responsables signalent que ce sont surtout les femmes qui réclament des missions proches à cause des contraintes d'organisation liées à

leur charge de travail domestique et familial. Certains y rajoutent la peur de l'inconnu alors que d'autres repoussent cette hypothèse. A contrario, parmi les hommes donc censés accepter des missions plus éloignées, un responsable signale le refus d'une mission d'éboueur dans son quartier par un homme qui ne voulait pas en subir la flétrissure sociale.

Cette dimension symbolique renvoie au troisième type de motivations-raisons qui sont les mauvaises raisons du point de vue des professionnels de l'insertion et de l'intérim. Les précédentes raisons renvoient à des contraintes objectives qu'ils reconnaissent comme légitimes et que les précaires mobilisent donc pour se justifier. Pourtant, les précaires intègrent aussi des raisons subjectives qui reflètent leur propre représentation du monde, que ce soit des contraintes matérielles prises en compte subjectivement, ou bien des raisons d'ordre symbolique. Cette dimension qui n'entre pas dans les justifications des précaires apparaissent lorsque les raisons objectives ne suffisent plus à expliquer le refus de se déplacer. Ainsi, de deux missions situées à peu près aussi loin, la mission comme ouvrier dans la grande usine sera acceptée tandis que l'autre mission intérimaire sera refusée officiellement à cause de son éloignement. En fait, la responsable attribue ce paradoxe à l'image sociale valorisée du travail dans la grande entreprise. Les responsables intègrent donc les dimensions symbolique et pratique dans les motivations-raisons qui déterminent la motivation-volition à effectuer un déplacement.

Ils évoquent aussi la motivation-ténacité. Cela prend la forme de l'ellipse qui consiste à ne pas préciser la motivation-raison qui fonde la motivation-volition voire à ne pas attacher celle-ci à une action autre que le déplacement. La motivation perd alors son caractère contingent, situé et finalisé pour devenir une qualité intrinsèque de la personne dont la seule et éventuelle caractéristique est une propension à bouger, comme l'étymologie le rappelle par ailleurs. Les responsables mobilisent cette notion lorsqu'ils énoncent des généralités sur l'importance de la motivation. Mais lorsqu'ils l'illustrent par des cas concrets, ils explicitent les motivations-raisons, notamment un projet professionnel ou de vie, qui fondent en fait cette motivation-ténacité qui tend alors à changer de statut. Ainsi, une personne fut une des seules à s'entraîner assidûment et à passer avec succès le permis de conduire parce que, explique le responsable, son projet de salon de coiffure qui l'exigeait générait sa motivation-ténacité.

Dans ce cas, on perçoit la continuité entre les divers usages de la notion de motivation. La motivation-ténacité n'est alors qu'une variante de motivation-volition dont la motivation-raison est un projet à l'échéance assez lointaine pour que la motivation-volition soit assimilée à une qualité durable de la personne et à l'importance assez majeure pour influencer l'ensemble des actions quotidiennes et les déplacements afférents. Ce projet peut notamment être

pour une mère d'élever son enfant, la motivation-ténacité associée prenant alors une forme quasi-biologique. La motivation-ténacité peut enfin être associée à des valeurs, à une identité, à une culture, comme nous allons le voir infra (cf. 2.2.3.3). Nous pouvons alors définir la motivation-ténacité comme une motivation-raison (projet de vie, caractéristique identitaire, éthique, etc.) qui n'est pas directement liée à l'objectif qui fonde la motivation-volition mais qui englobe potentiellement toute action concrète et influe effectivement sur celle sur laquelle porte la motivation-volition. La motivation-ténacité sans fondement rationnel appréhensible (telle qu'une pure pulsion de vie ou autopoïétique) n'est donc pas ici mobilisée.

2.2.3 Théories de la constitution de la compétence de mobilité

En plus ou à la place des théories sur la présence des constituants cruciaux de la compétence de mobilité, les responsables mobilisent des théories sur les conditions d'apparition de la compétence de mobilité ou de ses constituants. Celles-ci mettent en jeu la pratique et la culture.

2.2.3.1 Théories de la pratique

La pratique des territoires détermine essentiellement les capacités élémentaires de mobilité ainsi que la débrouillardise comme la capacité de leur intégration et adaptation. Ainsi, pour la responsable d'une association parisienne, ce sont les nombreux déplacements suscités par les rendez-vous notamment professionnels qui rendent les personnes précaires capables de se prendre en charge dans leur mobilité et au-delà, autrement dit qui les rendent compétentes en termes de mobilité, grâce à la maîtrise pratique des divers « guides » de la mobilité, c'est-à-dire des plans, panneaux, indications et autres codes de navigation urbaine. Inversement, telles femmes immigrées qui ne sont à peu près jamais sorties de leur foyer pour aller ailleurs qu'à leur supermarché pâtissent de savoirs théoriques, savoir-faire et savoir-être trop déficitaires pour réussir à se déplacer à l'échelle spatiale qu'un emploi impose.

Cette conception de la compétence comme fruit de l'expérience justifie les actions d'accompagnement des précaires dans la préparation de leur déplacement voire pendant leur déplacement, actions aussi répandues dans le secteur de l'intérim que dans celui de l'insertion, car elle constitue un des principaux leviers d'action sur leur précarité multidimensionnelle. Cet apprentissage est même institutionnalisé dans la succession théorique des structures d'insertion : l'association intermédiaire accompagnant les précaires dans leur mo-

bilité et leurs besoins essentiels, l'entreprise intermédiaire les assistant dans leurs tâches professionnelles, et l'entreprise de travail temporaire d'insertion ne se distinguant de l'intérim que par un suivi social. L'idée de cette « chaîne de l'insertion » mentionnée par plusieurs responsables consiste à développer les compétences et l'autonomie des précaires en leur offrant des cadres de pratiques de mobilité et d'emploi de plus en plus exigeants avec de moins en moins d'accompagnement, les personnes réussissant à s'adapter à un niveau en mobilisant les compétences acquises aux niveaux inférieurs. En fait, l'influence de l'expérience ne peut qu'apparaître comme fondamentale aux yeux des responsables puisque son importance dans le développement de compétences cruciales pour la mobilité, comme dans d'autres domaines de la vie quotidienne des précaires, détermine directement les capacités des structures d'insertion à agir sur les précaires. L'objectif qui justifie l'existence de la chaîne de l'insertion est bien l'autonomie de ce public, de manière à ce qu'il ne dépende notamment plus de telles structures subventionnées. Ceci explique la précarité imposée des adhésions à ces structures : l'emploi tout comme l'accompagnement socio-professionnel ne sont que des modalités d'expérimentation formatrice d'une vie autonome.

2.2.3.2 Théories de l'expérience

Toutefois, l'expérience de vie et non seulement de mobilité renforce potentiellement tous les constituants de la compétence notamment ceux qui fondent la volonté : la confiance en soi, l'état psychologique et la motivation-ténacité pour reprendre les notions mobilisées par les responsables. C'est le cas, souvent évoqué par les responsables, des traumatismes qui ponctuent très souvent l'histoire des précaires : maltraitance pendant l'enfance, fugues, violences conjugales, deuil, divorce, chômage, dépression, etc. Parmi ces expériences de vie, un responsable mentionne aussi l'accompagnement initial dont chacun doit bénéficier pour pouvoir sortir de chez soi. Il justifie ainsi son travail qui est d'accompagner, dans les déplacements et au-delà, son public, travail par lequel il espère notamment guérir un homme de son agoraphobie. Il précise que cet homme avait pourtant voyagé en France avant d'être enfermé dans son appartement, soulignant ainsi que les compétences peuvent se faire comme se défaire au long d'une vie. Beaucoup de responsables incluent le refus catégorique de s'éloigner de son domicile parmi les troubles psychologiques héritées d'une histoire personnelle.

2.2.3.3 Théories de la culture

Cependant, cette influence du parcours s'apparente plutôt à la deuxième catégorie de condition externe discriminante que sont les facteurs culturels, puisque ceux-ci agissent sur l'individu au travers de l'ensemble de son expérience de vie. Mais à la différence de la pratique de la mobilité qui met en avant l'action de l'individu en négligeant la situation de cette action, les responsables qui évoquent les facteurs culturels insistent sur l'action de l'environnement sur l'individu. Les deux théories, d'ailleurs plusieurs fois mêlées, ne se distinguent donc que par l'éventuelle prise en compte d'autres activités que les déplacements et par une différence de points de vue sur un même phénomène qui est l'interaction entre un individu actif ou passif et son environnement.

La culture qui est abondamment mobilisée comme principe explicatif agit sur différents constituants de la compétence de mobilité dans le discours des professionnels interrogés. Dans certaines formulations, elle désigne un cadre de pratiques communes et donc elle détermine les capacités élémentaires de mobilité et la débrouillardise comme lorsque les responsables évoquent la pratique des territoires. Il s'agit de la culture des gens du voyage, très mobiles, ou au contraire celle des « autochtones » de la Seine-et-Marne paysanne, mobiles seulement comme piétons. La culture peut aussi désigner une contrainte donc une forme de motivation-raison, lorsque les maris migrants préfèrent que leurs femmes ne s'éloignent pas du domicile. Enfin et surtout, la culture désigne à la fois des croyances, c'est-à-dire des valeurs ou une identité, qui agissent sur la confiance en soi et la motivation. Il s'agit ici de motivations-raisons. Typiquement, selon la « culture banlieue » formalisée par un responsable, un jeune peut se déplacer pour voir sa copine ou défier une bande rivale mais pas pour travailler à cause des représentations du mode de vie acceptable véhiculées par cette culture. Cette culture qui agit sur la mobilité comprend notamment l'attachement à un territoire comme dans le cas des « autochtones » seine-et-marnais, ou dans celui des jeunes qui ont intégré la « culture banlieue » selon laquelle des valeurs sont liées à un territoire. Le responsable qui décrit ainsi la culture de ces jeunes formalise même une théorie selon laquelle les personnes mobiles sont celles qui portent leurs affects sur les personnes et non sur les territoires. Ce changement correspond en fait à une prise de distance vis-à-vis des normes culturelles qui serait alors un facteur majeur d'explication de la compétence de mobilité.

2.2.3.4 Absence de théories de l'inné

Les approches de l'expérience et de la culture, qui laissent malgré tout une possibilité d'évolution à l'individu, s'opposent frontalement à la théorie des capacités innées, qui n'est jamais mobilisée explicitement par les responsables. Seule une responsable évoque le cas équivalent des handicaps mentaux dus à l'alcoolisme des mères, la tare congénitale étant indirectement produite par leur culture mais tout autant pérenne qu'une déficience innée. Certes, l'évocation de capacités cognitives plus ou moins limitées semble désigner des propriétés innées lorsqu'aucune théorie explicative n'est avancée. Pourtant, parmi les nombreux facteurs évoqués, entre plusieurs propositions de théories contradictoires, l'influence du patrimoine génétique n'est jamais mentionnée. Quand bien même cette absence complète pourrait s'expliquer par le fait que les responsables ne croient pas au facteur génétique, nous pourrions encore nous interroger sur cette croyance si partagée. Nous pouvons suggérer deux hypothèses. D'une part, considérer le génome comme un déterminant des capacités des précaires risquerait de dériver vers leur discrimination phénotypique voire sexiste et raciste. Ce danger est connu et patent dans le cas des responsables d'insertion et d'intérim de restauration qui reçoivent une grande majorité de personnes immigrées d'origine notamment africaine. D'autre part, dans le cas des structures d'insertion, leur objectif spécifique, qui est de rendre leur public autonome et non pas seulement de les assister pour trouver une offre d'emploi précaire, serait vain si les personnes avaient des handicaps innés sur lesquels il est par définition impossible d'agir.

2.2.4 La puissance de la théorie de la motivation

Les théories les plus répandues mettent en jeu la notion de motivation, soit en tant que constituant crucial de la compétence, soit comme terrain de l'influence culturelle.

Cela se comprend premièrement par le fait qu'elles ont la plus grande force explicative. D'une part, parmi les théories explicatives des différences de compétences de mobilité, celles qui mobilisent les capacités élémentaires ou la débrouillardise manquent de justification et de réfutabilité. D'autre part, la théorie culturaliste, qui mobilise surtout les motivations, apparaît comme la seule théorie autosuffisante des théories explicatives de la constitution d'une mobilité paradoxale.

En effet, celles-ci se fondent uniquement sur l'influence de l'expérience personnelle : soit la pratique de mobilité, soit les événements singuliers, soit l'influence culturelle du milieu. Or, d'une part, l'effet de l'expérience de mobilité traduit les cercles vertueux ou vicieux de l'apprentissage par la pratique

et du désapprentissage par la non-pratique, sans fournir de cause externe expliquant le début du processus auto-entretenu. D'autre part, comme les facteurs innés, les événements singuliers susceptibles de construire la compétence de mobilité via la confiance en soi ou la motivation-ténacité sont beaucoup moins mentionnés que les traumatismes inhibiteurs, soit parce que de tels événements qui créent des ruptures positives n'existent pas, soit parce qu'ils sont invisibles aux yeux de responsables amenés à n'explorer que des traumatismes. La théorie des événements singuliers n'expliquent donc que l'absence de compétence. Finalement, c'est la culture qui apparaît comme l'explication ultime de la constitution de la compétence de mobilité paradoxale, essentiellement par la définition de motivations-raisons à la mobilité et par une motivation-ténacité qui renforce la motivation-volition de se déplacer.

Deuxièmement, la théorie de la motivation est plus répandue probablement aussi parce qu'elle est plus élaborée. Elle met en effet en jeu la notion de motivation en articulant plusieurs niveaux d'explication de cette motivation qui recouvre alors ses trois acceptions, le tout permettant de décrire l'ensemble des comportements avec des hypothèses les plus crédibles possible.

On s'aperçoit effectivement que les théories de la motivation sont déterminées par les professionnels des structures d'insertion et d'intérim selon une méthode itérative équivalente à celle proposée par Weber et reprise par de Coninck (1998). Les contraintes du système économique expliquent l'essentiel des motivations-raisons des précaires quand ils s'y conforment (besoins alimentaires et rentabilité stricte, soumission vis-à-vis des responsables donneurs de missions). Pour expliquer les refus de missions interviennent alors leurs intérêts propres (rentabilité globale selon la pénibilité, les difficultés d'organisation de la vie quotidienne) puis leur conception de la justice (dignité, non-discrimination, etc.). Ensuite, les contre-exemples induisent des théories complémentaires qui mobilisent des *« motivations compréhensibles »* (selon l'expression wébérienne) par la prise en compte des émotions (peur de l'inconnu, etc.). Enfin, les ultimes explications se réfèrent aux motivations inexplicables c'est-à-dire l'histoire singulière de la personne (traumatismes), notamment pour mobiliser l'image d'une motivation-ténacité à l'origine obscure. Les invariants anthropologiques évoqués par de Coninck (par exemple dans notre cas, l'hypothétique tendance de tout être humain à explorer son environnement ou au contraire à se sécuriser par des routines) ne sont pas mobilisés ici puisqu'il s'agit de comprendre des différenciations.

Troisièmement, la diffusion de cette théorie bénéficie aussi sans doute d'une terminologie qui lui offre une apparence d'unité, c'est-à-dire de simplicité et de cohérence, autour d'un seul concept intuitif englobant : la motivation. Ce que traduisent des expressions telles que : « la compétence qui

fait la différence est la motivation », selon une responsable ; ou, selon l'expression populaire : « quand on veut, on peut ». Cependant, ces formulations synthétiques mettent en avant une notion floue et générique de la motivation qui prend surtout le sens de motivation-ténacité, parce que celle-ci n'est pas attachée à un objectif et qu'elle pourrait expliquer tout comportement.

Quatrièmement, encore plus que l'usage de la notion de compétence, la théorisation de la motivation permet de focaliser l'analyse de la mobilité sur le choix individuel en plaçant au second plan les éléments sur lesquels les professionnels de l'insertion et de l'intérim ne peuvent agir : les conditions d'emploi et de déplacement. Elle met en valeur une modalité privilégiée et institutionnalisée d'intervention : le renforcement de la motivation fondé sur l'aide à l'élaboration de projets personnels (ANPE) ou plus simplement sur la démonstration que le renoncement à la mobilité est une mauvaise stratégie.

2.2.5 La motivation comme ultime compétence pour le précaire

2.2.5.1 Valorisation de la motivation par les précaires

La motivation apparaît comme la compétence cruciale du point de vue des professionnels. Il est intéressant de confronter leur mise en théorie de la motivation avec celle effectuée par certaines personnes en situation précaire. Celles-ci mobilisent en effet aussi les notions de motivation et de compétence en faisant porter les principales exigences, et donc les principaux mérites, sur les capacités individuelles, dont la volonté. La motivation apparaît alors comme la compétence déterminante de l'action, mais aussi comme une ressource qui ouvre les possibilités d'action et libère d'un avenir prédéterminé précisément par le manque de ressources. Certains précaires mobilisent les notions de motivation, de courage ou d'envie, ou plus généralement de choix. A contrario, d'autres n'évoquent que les besoins et les contraintes et réfutent par là l'importance accordée à ces notions.

Rahaïta, jeune intérimaire, constitue un cas caractéristique de valorisation des compétences de motivation car elle fait étonnamment dépendre toutes ses ressources de ce qu'elle appelle alternativement la « motivation » et le « courage ». Le « courage » lui apporte la capacité de se déplacer, de travailler, de réaliser des projets. Mais il la fait aussi bénéficier de l'aide des collègues et amis qui l'emmènent en voiture car il lui permet de toujours aider ses proches qui l'aideront en retour. Cette affirmation qui traverse son discours s'appuie sur l'idée que les actions ne sont jamais irréalisables mais seulement pénibles, autrement dit que « tout dépend de [soi]-même » et que chacun dispose des capacités nécessaires pour franchir tous les obstacles, mais

qu'il a besoin de motivation qui est donc la compétence cruciale.

> Rahaïta : – Il faut toujours avoir le courage, c'est très important, parce que, des fois c'est vrai, quand [tu aimes], c'est pas facile car tu vas de gauche et à droite et euh... tout cela, un moment viendra que tu, tu seras comment on dit, un peu découragé. C'est trop près, c'est trop loin, c'est fatiguant, c'est beaucoup de choses, tu arrives au poste, ça dépend des postes comment ils sont, bon tout ça, ça va te décourager mais il faut toujours avoir, la chose très intéressante : courage. Ça viendra un jour. Ce que tu veux obtenir il faut toujours passer par la douleur. Après la douleur, ça ça passe, et vous serez tranquille, tranquille ça signifie, que vous avez l'embauche, qu'est-ce qu'on dit : on est tranquille maintenant, on a l'embauche on a la maison, on a la famille, c'est ça, on va pas dire que dans la vie on est venu seulement pour dormir, pas possible qu'on euh soit parasite. Donc, du moment que tu as toutes les capacités, tu as les mains, tu as les pieds, t'as les yeux, bouge, cherche quelque chose, et espérons que tu l'aies. C'est ça. C'est important.

Cette valorisation de la motivation, déjà repérée chez des ouvriers d'usine par Beaud (1993), peut notamment s'expliquer par l'intégration du discours des professionnels de l'emploi mais aussi par le fait que la volonté est une qualité plus noble que des savoir-faire car elle désigne un élément intrinsèque de chaque individu, son libre-arbitre, et non une propriété déterminée par l'extérieur, à savoir les gènes hérités ou le hasard de la vie, via l'éducation et l'apprentissage par l'expérience. En tout cas, son usage par les personnes précaires elles-mêmes renforce la pertinence descriptive de cette notion.

2.2.5.2 Méta-compétence de motivation

Cette compétence de motivation est cruciale pour Rahaïta parce qu'elle considère que c'est ce qui pourrait lui manquer et l'empêcher de réaliser ce qu'elle veut. Même si ce qu'elle veut détermine sa motivation, parce que cela ne suffirait pas. Elle précise ainsi l'importance des sources de sa motivation qu'elle semble même instrumentaliser : ses projets successifs de mariage, métier, maison, famille, et sa conscience de leur valeur morale, sa conscience d'être privilégiée par rapport aux personnes vivant dans son pays d'origine, sa conscience du regard moraliste de ses proches, sa conscience mystique de la force quasi-magique de la foi et celle de la menace du jugement dernier. Elle convoque donc implicitement ici la notion de motivation-ténacité, fondée sur des projets, valeurs et croyances, et qui renforce sa motivation-volition

en se rajoutant à ses motivations-raisons. Cette motivation-ténacité apparaît comme une ressource cruciale qu'il est important de consolider.

Lorsque les précaires renforcent ou préservent ainsi leur motivation par des techniques adaptées, ils soulignent d'une part la préciosité de cette ressource et, d'autre part, désignent des compétences d'auto-motivation analysables comme des « méta-compétences », au sens de compétences qui agissent sur les compétences. Elles prennent alors de multiples formes : par exemple la valorisation des contraintes de la précarité par des arguments même apparemment saugrenus (« cela pousse à se lever tôt et à profiter de sa journée »), ou l'articulation des choix quotidiens à des projets de vie parfois utopiques mais pourvoyeurs de sens (« un jour j'irai dans le Sud »), ou la demande de missions la veille au soir plutôt que le matin pour ne pas être tenté de rester au lit. La pertinence de la notion de compétence de motivation est alors renforcée dans une double acceptation de compétence et de méta-compétence de mobilité.

2.2.6 Pertinence et limites de la notion de compétence de motivation

La notion de compétence est peu mobilisée par les professionnels de l'insertion et de l'intérim. Elle n'est pas au cœur de leur discours sur la mobilité des précaires et elle permet surtout de formaliser un discours sur une de ses composantes, à savoir la motivation de leur public. En effet, en recentrant l'exigence de capacités sur l'individu, elle s'articule très bien avec des théories de la motivation pour expliquer la mobilité paradoxale de certains précaires parmi un public uniformément démuni de moyens. Ces théories autorisent une description des situations variées des précaires plus ou moins mobiles en mobilisant la dimension essentiellement rationnelle des pratiques de mobilité. Un des principaux intérêts de la notion de motivation est la multiplicité de ses acceptions, que nous avons désignées sous les termes « volition », « raison » et « ténacité ». De plus, certains précaires désignent aussi la motivation comme ultime compétence et évoquent des méta-compétences d'auto-motivation.

L'emploi généralisé des notions de compétence, de motivation, et de motivation en tant que compétence cruciale de mobilité et de mise au travail (cf. 2.1.1.8), les désigne comme objets de recherche intéressants. Il suggère aussi qu'elles peuvent fonder des concepts pertinents pour analyser la réalité sociale dont elles sont issues. En fait, leur succès provient de leur ambiguïté conceptuelle et non de leur pertinence propre. La richesse conceptuelle de ces notions ne correspond pas aux multiples dimensions d'un même concept, mais à des concepts distincts et inaccordables.

Loin d'être une ressource, leur polysémie cache au contraire les faiblesses qui limitent leur efficacité comme outils d'analyse. Plusieurs auteurs ont ainsi décrit la compétence comme notion floue et tautologique. Puisqu'une compétence ne peut être observée et étudiée ou évaluée que lorsqu'elle s'actualise dans l'action, la compétence se réduit à l'action elle-même. Son usage extensif provient de l'utilité de sa polysémie pour l'obtention de consensus artificiels, chacun attribuant une acception différente à la même notion, en l'occurrence dans le domaine du travail et de la formation (Benarrosh, 1999; Zarifian, 1999).

L'emploi de la notion de motivation par les responsables de l'insertion et de l'intérim, apparaît comme *« une nouvelle inflexion rhétorique »* de la mobilisation par les compétences, pour reprendre l'expression de Papinot (2006). En particulier, une évaluation de l'adéquation entre poste et qualification par les intermédiaires de l'emploi laisse la place à un jugement binaire qui sépare les *« motivés »* des *« fainéants »*. Autrement dit, les autres composantes de la compétence sont oubliées au profit de la seule volonté ou bonne volonté. C'est sous ce terme que Trombert (2006) met en avant l'importance de cette dimension en la désignant comme compétence de bonne volonté. Elle correspond bien à la compétence de motivation puisque cette bonne volonté ne doit pas être feinte mais au contraire refléter une motivation authentique.

Cette émergence de la motivation dans les discours et pratiques des employeurs et dans ceux des intermédiaires de l'emploi qui répercutent les usages de leurs clients, traduit le développement d'un usage de la compétence indissociable de la définition de cette notion, à savoir la soumission aux normes du champ professionnel. La première définition de la compétence par R. Vatier en 1958 parle ainsi de *« bonne volonté »* au lieu de savoir-être (Kergoat, 1999). La place qu'ont prise par la suite la compétence par rapport à la qualification, puis le savoir-être et ses variantes comme les qualités ou les compétences comportementales, jusqu'à la motivation, révèle l'importance de cette dimension comportementale qui justifie l'évaluation des travailleurs sur des bases normatives extérieures à tout référentiel collectif, défini et contrôlé collectivement, au bénéfice du pouvoir hiérarchique de proximité (Stroobants, 1993). Le développement de cette dimension est aussi liée à l'impuissance des intermédiaires de l'emploi. D'une part, ceux-ci font face au chômage qui condamne à l'échec la plupart des recherches d'emploi (Papinot, 2006). D'autre part, ils s'adaptent aux stratégies de recrutement des employeurs, qui pensent pouvoir inculquer l'essentiel des qualifications nécessaires sauf la soumission aux normes de travail, qui devient donc le critère éliminatoire évalué pendant les périodes d'emploi précaire qui préparent l'embauche (Lizé et Lochet, 2006).

Nous retrouvons dans les trois acceptions du terme de motivation trois regards des responsables de structures sur la relation tripartite entre le candidat

à l'emploi, le marché de l'emploi et eux, les intermédiaires, mais aussi trois dimensions caractéristiques de la compétence. En premier lieu, la motivation-volition c'est-à-dire le passage à l'acte représente la dimension tautologique de la compétence : la personne est motivée et compétente parce qu'elle s'est déplacée. Les intermédiaires sont des évaluateurs qui constatent le niveau de compétence de mobilité, ou de motivation, par l'observation de l'acte, du déplacement. Ensuite, la motivation-ténacité représente la dimension naturalisante de la compétence qui induit un discours contradictoire sur la recherche des qualités inaltérables mais éventuellement ignorées et sur le développement et l'apprentissage de ces qualités. De ce point de vue, les responsables sont là pour révéler et développer la compétence et la motivation comme capacité. Enfin, les motivations-raisons rappellent le rapport de forces tapi dans la normativité de la notion. Les responsables et leur public luttent les uns pour obtenir un investissement subjectif dans la quête de l'emploi et préparer une conformation aux volontés des employeurs, et les autres pour se préserver d'un investissement vain mais psychologiquement éprouvant.

*

Comme la compétence de mobilité ou la compétence en général, la compétence de motivation apparaît donc comme un objet pertinent d'étude et moins comme un outil efficace d'analyse. Par contre, elle suggère une évolution de l'hypothèse explicative de la mobilité, du pouvoir vers le vouloir, c'est-à-dire de la capacité vers les motivations à la mobilité. Nous nous sommes intéressés à la compétence caractérisée par la performance située c'est-à-dire par la motivation-volition, puis nous avons interrogé la motivation-ténacité comme capacité indépendante de la situation : nous aboutissons à la motivation-raison et aux rationalités des personnes mobiles. Nous ne nous posons plus la question « comment les pauvres bougent-ils ? » mais « pourquoi bougent-ils ? ».

2.3 Rationalité, stratégie, tactique

De la compétence à la pratique La déconstruction de la notion de compétence de mobilité fournit une grille analytique sommaire peu opératoire. En effet, elle désigne quelques catégories de ressources mais ne les articule pas à des catégories de pratiques mis à part le savoir-agir et le vouloir-agir, qui pâtissent de la dimension tautologique de la compétence. Nous voulions étudier la compétence pour comprendre la pratique, mais il faut observer la pratique pour identifier la compétence. Cette formalisation insuffisante doit

donc s'inscrire dans une formalisation des pratiques de mobilité plus opératoire, de façon à les articuler l'une à l'autre et à fonder une théorie et une méthodologie ancrées dans le réel de la mobilité effective ou représentée.

La triple caractérisation de la compétence (cf. 2.1.1.1) permet d'identifier une possible voie de formalisation plus générale. La compétence a été définie comme un concept pragmatique, lié à l'action. Cette action, en l'occurrence la pratique de mobilité, est définie dans l'objectif, sa modalité apparaît via les ressources utilisées, et son caractère contingent est repris dans la situation. Autrement dit, la combinaison des ressources et d'une compétence située associée à un objectif et à ces ressources aboutit à la réalisation de l'action. Chaque objectif d'action se combine de la même manière à des ressources et à une compétence située. La question de l'émergence de la pratique de mobilité pose donc la question de l'apparition d'un objectif, des ressources et de la compétence correspondantes qui ont permis cette pratique. L'apparition de l'objectif visé renvoie en fait au vouloir-agir défini comme une part de la compétence de mobilité. L'enjeu de compréhension de la pratique devient alors celui du vouloir-agir. Nous avons déjà proposé un découpage de ce vouloir-agir, en intégrant dans la capacité de volition une « capacité rationalisatrice » qui correspond aux logiques d'actions ou systèmes de rationalités. Nous devons préciser et articuler ces dimensions du vouloir-agir et des logiques d'actions.

L'architecture théorique conduit au même lieu méthodologique que l'analyse du terrain, à savoir les motivations, notion ambiguë à laquelle nous substituerons d'autres termes plus pertinents car univoques, comme raisons, rationalités ou logiques d'actions.

2.3.1 Hypothèse de rationalité

L'explication des comportements est au fondement des sciences sociales et celle de la mobilité peut donc recourir à un vaste corpus. Une théorie fondatrice est celle de Weber (1995, page 55-57), reprise différemment par de nombreux auteurs, et discutée en particulier par Passeron (1995), du point de vue duquel nous la considérons.

Types idéaux wébériens La partie de l'analyse wébérienne mobilisée ici est un ensemble de quatre types idéaux, c'est-à-dire que le chercheur ne trouve pas dans la réalité, mais qui se retrouve dans tout comportement et permet de l'analyser. Il s'agit des rationalités instrumentale, ou en finalité (*« Zweckrationalität »*), et axiologique, ou en valeur (*« Wertrationalität »*), et des comportements *« affectuel »* (*« affektual »*) et traditionnel. Nous pouvons rapidement caractériser ces types. La rationalité instrumentale décrit

un calcul et un choix des fins, des moyens et des conséquences des fins. La rationalité en valeur correspond à la conformation à un principe inconditionnel indépendamment des conséquences. Les deux autres comportements sont des automatismes par opposition aux rationalités. Les comportements affectuel et traditionnel désignent l'obéissance, respectivement, à ses affects notamment ses émotions, et à la tradition ou à l'habitude.

Action socialement signifiante Weber s'intéresse non pas à tous les comportements, à toutes les actions humaines, mais aux actions sociales, c'est-à-dire aux actions socialement signifiantes. Par exemple, le comportement affectuel n'intéresse le sociologue que lorsqu'il est le produit d'une interaction sociale, en l'occurrence avec une personne charismatique en laquelle est reconnue une valeur sociale.

Cette précision nous importe dans le sens où cela contraint la portée de cet outillage conceptuel pour certaines méthodes d'enquête. Ainsi, nous devons nous poser la question de savoir si les déplacements observés directement par l'enquêteur peuvent être considérés comme socialement signifiants, dans le cas où nous envisagerions un tel mode d'investigation. D'autre part, si nous recueillons les récits de ces déplacements, il faut déterminer si le passage par le discours fait de la mobilité un ensemble d'actions sociales, à moins que l'action sociale étudiée ne soit la production du récit, notamment dans sa dimension explicative et justificative.

En fait, les types idéaux affectuel et traditionnel correspondent justement à des cas-limites où l'action n'a pas toujours de sens, et les comportements qui s'en rapprochent ne font partie du champ d'étude de Weber que dans la mesure où ils sont aussi en partie rationnels au sens des deux autres types. Nous pouvons donc pour l'instant reprendre cette posture et considérer que les déplacements quotidiens sont effectivement susceptibles d'être analysés par cette typologie des actions socialement signifiantes dans la mesure où nous supposerons qu'ils comprennent toujours une part même minime d'action rationnelle.

Revendication nécessaire de rationalité Cette hypothèse est pertinente parce que c'est la rationalité, et d'abord la rationalité en finalité, qui se rapproche le plus de la rationalité de la démarche scientifique et peut donc le plus facilement être analysée par elle. Mais il s'agit bien d'une hypothèse méthodologique. Le type de la rationalité en finalité sert d'étalon pour identifier des écarts et les influences de tel ou tel autre type idéal.

Mais Weber rajoute une contrainte à cette méthode. Il faut que les personnes visent et revendiquent la rationalité en finalité. Finalement, ce modèle

interprétatif et explicatif peut s'appliquer aux déplacements dans la mesure où les personnes tentent d'expliquer leur mobilité en assumant une rationalité instrumentale. Dans ce cadre, les observations en situation servent essentiellement de référence à la compréhension du discours explicatif, à moins que le déplacement ne soit une forme de discours, par exemple s'il est une réponse à une consigne, voire qu'il suscite des commentaires réflexifs, comme dans la méthode des récits de cheminements de Pène (1999).

Individualisme méthodologique La typologie de Weber sert de modèle à de nombreuses théories explicatives du comportement, qu'elles s'y réfèrent explicitement ou pas (Passeron, 1995). En particulier, l'individualisme méthodologique de Boudon (2002a) revendique cet héritage qui transparaît dans l'identification des différents postulats le constituant. Ceux-ci sont au nombre de trois : postulats d'individualisme, de compréhension et de rationalité.

Le premier pose que *« tout phénomène social résulte de la combinaison d'actions, de croyances ou d'attitudes individuelles »*. Ce qui revient à ne pas recourir en dernier ressort à l'existence d'entités collectives. C'est l'entrée de Weber qui s'intéresse au comportement des individus pour expliquer des phénomènes collectifs.

Le deuxième postulat considère qu'il *« est toujours possible de comprendre l'acteur individuel c'est-à-dire de reconstruire le sens (pour lui) de ses actions »*. Cela revient à ne s'intéresser qu'aux actions qui ont un sens pour l'individu, sens que l'on cherche à comprendre. C'est une autre formulation de la restriction que s'impose Weber, à savoir ne s'intéresser qu'aux actions socialement signifiantes. Le glissement du sens culturel vers le sens pour soi ne semble pas transformer radicalement cette hypothèse.

Le troisième postulat, celui de la rationalité, consiste à affirmer que *« l'individu agit parce que ses actions ont un sens pour lui »*. Autrement dit, l'individu agit parce qu'il a des raisons d'agir. Cela ne désigne que deux des types idéaux wébériens mais correspond à la priorité méthodologique de la recherche de la rationalité chez Weber ainsi qu'à sa restriction du champ d'application de sa méthode aux individus qui revendiquent la rationalité en finalité.

Variété des rationalités La différence principale est que l'individualisme méthodologique vise à fournir une théorie générale qui applique donc le modèle de la rationalité à toutes les actions individuelles signifiantes, alors que les types idéaux wébériens de la rationalité doivent servir de référentiels inaccessibles pour identifier les autres types. Mais le modèle de la rationalité se diversifie dans le cadre de l'individualisme méthodologique. Aux trois postu-

lats initiaux peuvent se rajouter plus ou moins d'hypothèses supplémentaires.

En particulier, le conséquentialisme ou instrumentalisme consiste à supposer que le sens réside dans les conséquences des actions. Cette hypothèse désigne exactement la rationalité en finalité ou instrumentale. Pour arriver à la théorie du choix rationnel, deux autres hypothèses sont nécessaires : l'égoïsme et le calcul coûts-avantages. Elle permet d'expliquer beaucoup de choses mais, à la différence de l'individualisme méthodologique, n'est pas complète comme le montre certains paradoxes comme celui du vote ou de la réprobation par les Canadiens de l'apartheid en Afrique du Sud.

D'autres hypothèses peuvent caractériser la rationalité instrumentale comme la recherche exclusive de la puissance (en s'inspirant de Nietzsche) ou la défense des intérêts de classe (dans la suite de Marx). La rationalité non instrumentale est une rationalité en valeur ou principe qui peut aussi être qualifiée, par exemple en rationalité cognitive où la valeur est le vrai, c'est-à-dire que la croyance dans le vrai détermine l'action. Boudon (2002b) interprète la rationalité axiologique wébérienne comme une variante de la rationalité cognitive, où se combine un système de raisons normatives (au moins une) et descriptives.

Types wébériens appliqués à la mobilité Nous relevons la richesse méthodologique de la démarche wébérienne et la multiplicité des modèles de compréhension des comportements qui peuvent en découler directement. C'est aussi le cas dans le domaine de la mobilité comme le montre le travail de Kaufmann (2000). Il reprend effectivement, en les adaptant, les types wébériens pour expliquer les déplacements, en l'occurrence les choix modaux.

À côté de la rationalité en valeur, il identifie une rationalité économique dont les valeurs sont le temps et l'argent, et qui serait une forme particulière de la rationalité en valeur. Ce type serait la rationalité en finalité en considérant que toutes les personnes libres de choisir leurs fins choisissent les valeurs économiques, et que ce choix a priori libre s'avère permanent et apparemment inconditionnel.

D'autre part, à la place de rationalité traditionnelle, il évoque une rationalité d'habitude. Si Weber parle surtout de tradition, il s'agit d'une même forme de rationalité, adaptée au contexte, très changeant entre les deux dernières générations, des sociétés et des mobilités urbaines. La référence à l'habitude ancestrale laisse la place à l'habitude que l'on a soi-même acquise. Il peut aussi s'agir de l'imitation d'autres habitants contemporains. Il faut remarquer ici que la rationalité d'habitude peut être aussi une forme de la rationalité instrumentale dans la mesure où le changement de mode de déplacement implique des coûts et des risques ce qui peut rendre préférable le

maintien de la situation. On se place alors dans une rationalité où l'information est coûteuse et limitée, en général désignée sous le terme de rationalité limitée.

Enfin, Kaufmann avance le type idéal d'une rationalité perceptive qui consiste en la réduction de la dissonance cognitive, c'est-à-dire en la sous-estimation et la négation des erreurs, comme si la rationalité économique agissait mais était limitée par une forme d'auto-aveuglement. En fait, il s'agit moins d'un type particulier de comportement que l'observation d'un écart avec la rationalité économique. Cet écart peut découler de l'effet d'un des autres types idéaux déjà identifiés voire d'un quatrième type qui resterait à caractériser. Plutôt qu'un type idéal, cette rationalité perceptive désigne plutôt une forme de rationalité limitée qui permet l'intégration de types de comportements antagonistes. Cette combinaison constitue précisément l'essence du modèle idéal-typique. Ce modèle est censé permettre la reconstitution de la réalité par association de plusieurs types idéaux, alors que ceux-ci ne sont que virtuels.

Les types idéaux wébériens appliqués à la mobilité urbaine par Kaufmann sont finalement la rationalité en valeur notamment de respect de l'environnement, la rationalité instrumentale économique, l'habitude instrumentale, l'habitude-imitation-tradition. La rationalité limitée qui suscite des dissonances cognitives constitue par ailleurs une modalité pour intégrer des types idéaux différents.

Choix de ressources plutôt qu'attachement identitaire au territoire

La posture wébérienne est également prônée par Bourdin (1996) dans l'analyse de la mobilité, non plus quotidienne, mais résidentielle. Il propose de ne pas utiliser l'identité comme ressort de l'ancrage, mais plutôt de le considérer comme un choix, c'est-à-dire un calcul fondé sur l'identification des ressources exclusives que recèlent les territoires, et sur les contraintes qui suscitent leur évitement. De même, il critique la justification de l'ancrage par l'attachement, préférant voir dans l'attachement au territoire une façon irréfutable de justifier un choix surtout s'il n'a pas donné les résultats escomptés, auquel cas ceux-ci auraient constitué une meilleure légitimation du choix. Bourdin ne prétend pas imposer une rationalité instrumentale aux acteurs mais souligne l'efficacité de cette posture explicative, ce qui justifie de manière pragmatique son utilisation. Dans le domaine de la mobilité résidentielle que nous allons questionner indirectement, mais éventuellement aussi dans le domaine de la mobilité quotidienne, l'analyse en termes de rationalité en finalité apparaît donc pertinente.

Mobilité et pensée opératoire Bourdin souligne aussi le caractère plus ou moins localisant des systèmes perceptifs et des imaginaires par le fait qu'ils induisent une pensée plus ou moins opératoire. Ce qu'il nomme une pensée socio-centrique, c'est-à-dire une pensée où l'individu et son groupe sont la mesure de toute chose, définirait simplement un territoire précis, maîtrisé mais au-delà duquel la mobilité devient de l'errance. *« Celui qui pour une raison ou une autre se trouve amené à sortir de son territoire se retrouve nulle part et ne dispose guère de ce fait des instruments pour localiser son action. D'une autre manière, il n'a pas le moyen de prendre distance par rapport à son propre territoire au moment où il s'y trouve, sauf encore une fois par une rupture de type anomique. »* Bourdin souligne comme Rémy (1996) le rôle de la mise à distance du territoire sur le projet (cf. 1.2.3.9), et ici sur la capacité de mobilité, laquelle mise à distance est impossible sans rupture de l'ensemble des normes sociales pour les personnes qui se définissent d'abord par leur appartenance au groupe. Par contre, la mobilité génère un rapport réversible, donc flou, au territoire voire une extériorité à l'espace-objet qui facilite le choix de la localisation de l'action. Donc la mobilité, résidentielle ou quotidienne, s'accorde à la stratégie et au projet, ce qui nous encourage à appréhender les comportements des personnes flexibles du point de vue d'une rationalité opératoire, c'est-à-dire en finalité.

Régimes d'action D'autres catégories de concepts peuvent être mobilisées pour expliquer les comportements. Il s'agit notamment des régimes d'action définis par Boltanski et Thévenot (1987). L'objectif est d'attacher des types de comportements à des types de situations plutôt qu'à des catégories d'individus. Cette posture correspond bien à l'approche par les compétences dans la mesure où celles-ci sont définies dans l'action située. C'est notamment le cas du régime d'action nommé *« justification »*, qui désigne des modes d'ajustement des hommes et des objets, dans l'action et face à l'incertitude.

Dans le domaine de la mobilité, Boullier (1999) définit ainsi une *« compétence de débrayage-embrayage »* qui permet de passer d'un régime d'action à l'autre, mais aussi d'un régime de guidage à l'autre. Ces régimes d'action typiques du déplacement piéton, mais potentiellement généralisables aux autres modes, sont la *« justification »*, l'*« action »*, la *« familiarité »*, l'*« opportunité »*, et l'*« automatisme »*. Les régimes de guidage sont qualifiés en termes de plus ou moins grande expertise : *« expert »*, *« novice »* ou *« alerte »*.

Conjonction des concepts Les deux approches se retrouvent chez Bourdin (2005) qui redéfinit la rationalité axiologique wébérienne à la suite de Boudon comme un système de raisons fortes qui est choisi en fonction d'un

contexte et qui détermine les choix d'action. Les logiques d'actions qui en découlent sont donc situées et multiples pour chaque individu acteur qui produit ainsi des *« ordres contingents localisés peu durables »*.

Bourdin identifie néanmoins trois figures d'acteur qui constituent les équivalents de régimes d'action, à savoir l'autonomie, la coopération-négociation et la passivité. Ces figures sont censées décrire l'évolution des comportements dans la métropole contemporaine et sont associées à une compétence de mobilité experte exigée par la configuration urbaine, que Bourdin nomme *« compétence métropolitaine »* et qu'il déconstruit en tant que telle. L'analyse des comportements peut donc bénéficier de l'apport de différentes catégories de concepts, en l'occurrence rationalités, régimes d'action et compétences.

Adaptation empirique La flexibilité et la richesse même des approches permet donc leur adaptation à l'objet d'étude et leur articulation. D'une part, l'adaptation peut être guidée par le terrain. C'est ainsi que chaque recherche sociologique est susceptible de construire son propre système de logiques d'action. La non-inscription dans un ensemble théorique cohérent n'est pas rédhibitoire. En effet, dans les sciences sociales, les théories ne sont pas à proprement parler réfutables à cause de la non-reproductibilité expérimentale des situations d'enquête. Donc la consolidation et la rectification du corpus existant se fait par accumulation de recherches empiriques sans pouvoir passer par le cadre de la réfutation stricte de théories. Nous ne nous plaçons donc pas dans un champ théorique a priori mais nous laissons la possibilité de mobiliser telle ou telle élaboration conceptuelle préexistante dès qu'elle s'avère empiriquement pertinente.

Articulation D'autre part, l'observation comme l'articulation des différentes rationalités peut notamment emprunter la méthode, wébérienne, indiquée par de Coninck (1998) et déjà détaillée supra (cf. 2.2.4). Nous devons remarquer un point de cette méthode. Avant même de s'intéresser à la rationalité en finalité puis d'explorer les autres types idéaux, cette méthode évalue l'effet des contraintes structurelles sur les comportements. Cela rappelle la principale critique des approches des comportements exclusivement par la rationalité, et notamment l'individualisme méthodologique : sans choix réellement possible, ces approches ne créent que des artefacts non explicatifs (Gérard-Varet et Passeron, 1995). Or de nombreuses actions apparaissent d'abord déterminées avant d'être éventuellement choisies ou plutôt acceptées. L'articulation des résultats formulés en termes de rationalité doit donc passer par l'analyse de l'interaction entre rationalité d'action des individus et déterminismes.

Improbable choix délibéré La critique sur le choix pas toujours possible se généralise à la critique du choix délibéré qui est l'hypothèse sous-jacente de la rationalité, qu'il s'agisse du choix des moyens dans le cas de la rationalité en valeur ou de celle des fins et des moyens dans le cas de la rationalité en finalité. La rationalité inventerait donc des choix délibérés là où il n'y a que peu de réflexivité dans l'action. Cette limite peut d'autant moins être écartée dans l'étude de la mobilité et de la vie quotidienne, remplie de routines et d'automatismes. Par exemple, l'analyse située des régimes d'action postule une réflexivité pragmatique (Corcuff, 1998). Or, d'après Bourdieu (1980), cette réflexivité de l'action suppose la visée d'un but et une optimisation.

> Le retour réflexif sur l'action elle-même, lorsqu'il survient (c'est-à-dire presque toujours, en cas d'échec des automatismes), reste subordonné à la poursuite du résultat et à la recherche (qui ne se perçoit pas nécessairement comme telle) de la maximisation du rendement de l'effort dépensé.

En fait, le choix délibéré demeure une hypothèse méthodologique qui permet au chercheur avec sa rationalité épistémique d'identifier les écarts par rapport à la rationalité d'action.

Stratégie sans intention stratégique Bourdieu qui a recours à cette hypothèse ne se contraint pas par l'exigence wébérienne selon laquelle les personnes doivent viser et revendiquer une rationalité en finalité. Il considère que l'*« habitus »* condense l'adaptation de chaque individu au monde qui l'entoure si c'est le même que celui où il a grandi. Le choix de l'action n'est pas conscient mais est pourtant ajusté aux circonstances parce qu'il est inscrit dans l'habitus. De plus, l'habitus détermine la reconnaissance des enjeux et l'investissement subjectif et économique des acteurs, qu'il nomme *« illusio »* par opposition à l'intérêt bien compris issu du calcul : l'illusio détermine le choix des objectifs du vouloir-agir. Donc grâce à l'habitus, l'action peut être automatique et avoir tous les aspects d'une action stratégique au sens d'une action rationnelle délibérée. *« Sans être à proprement parler rationnels, c'est-à-dire sans organiser leurs conduites de manière à maximiser le rendement des moyens dont ils disposent (...), les agents sociaux sont raisonnables. »* (Bourdieu, 1992). Il n'y a pas de choix subjectif mais la séquence des actions peut donner l'apparence d'une stratégie, c'est-à-dire d'une anticipation des conséquences et d'un choix entre plusieurs stratégies possibles. Nous reconnaissons le choix des fins et des moyens de la rationalité en finalité wébérienne, qui ne serait qu'illusion dans les cas observés par Bourdieu.

Intérêt de la stratégie Les analyses en termes de stratégies sont alors pertinentes car elles traduisent alors une réalité mais qui n'est pas celle de l'action rationnelle, mais simplement raisonnable. Elles seraient notamment plus pertinentes que les analyses cherchant les règles régissant les relations sociales de l'ethnie étudiée, règles qui suscitent une plus grande erreur *« épistémocentrique »*, c'est-à-dire qui écrase la logique pratique sous la logique abstraite reconstruite par la théorie. Dans ce cas, à l'inverse de l'exigence méthodologique de Weber, les acteurs ne peuvent revendiquer de rationalité en finalité car ils n'ont pas à expliquer ce qui est évident pour eux. Or *« quand les structures incorporées et les structures objectives sont en accord, quand la perception est construite selon les structures de ce qui est perçu, tout paraît évident, tout va de soi »* (Bourdieu, 1994).

Terrain d'application de l'habitus Bourdieu considère que *« les agents sociaux ont des « stratégies » qui n'ont que très rarement pour principe une véritable intention stratégique »*. Cependant, cette analyse vaut lorsque l'on vit dans le monde dans lequel on a grandi, et que le monde est stable, par exemple dans les communautés rurales. Bourdieu construit en effet sa théorie de l'habitus sur ses études ethnologiques de sociétés rurales et non dans l'étude de la rationalisation des sociétés occidentales comme Weber. Il note néanmoins que la généralisation des échanges monétaires rend objectivement possible de calculer et, par conséquent, entraîne le développement de l'esprit de calcul.

Dans le cas des mobilités quotidiennes en Île-de-France, et d'autant plus dans l'étude des précaires et des flexibles à l'environnement instable, l'hypothèse de la stabilité du monde environnant et de l'absence de l'esprit de calcul est fortement remise en cause, sauf peut-être pour les autochtones seine-et-marnais évoqués supra (cf. C.1.2.4). Certes, l'habitus agit même dans un monde qui a changé puisque c'est surtout dans l'inadaptation de l'habitus que Bourdieu (1998) observe sa trace.

De fait, nous pouvons prévoir un effet équivalent à celui de l'habitus dans l'habitude, répétition automatique de mobilités apprises et incorporées, mais initialement ajustées par des stratégies. Les conduites individuelles peuvent alors être analysées comme des stratégies et révéler non une stratégie, là où il n'y a que routine, mais la stratégie initiale.

Nous utiliserons donc la rationalité pour comprendre les comportements en reprenant plutôt la réserve méthodologique de Weber, à savoir que l'analyse de la rationalité permet de repérer les écarts à ce type idéal et qu'elle ne vaut que dans la mesure où les individus la revendiquent. Et dans le cas où il n'y a pas cette revendication, nous pourrons néanmoins effectuer une

analyse équivalente en nous référant au possible effet de l'habitus.

2.3.2 Rationalité de stratège et horizon temporel d'anticipation

Nous affinons notre analyse des rationalités parmi les schémas d'analyse des comportements en détaillant le concept de stratégie. En effet, celui-ci focalise la grille d'analyse sur les horizons d'anticipation qui constituent dans leur dimension temporelle une modalité de définition de la précarité (cf. 1.1.1.4), et de caractérisation de la flexibilité des précaires dans leur dimension spatiale (cf. 1.2.3.9).

Trois familles théoriques recourant à la stratégie Godard (1990) classe en trois familles théoriques les usages de la notion de stratégie. Les deux premières ont été détaillées, à savoir le choix stratégique propre à la rationalité en finalité de Weber et l'usage métaphorique de la stratégie dans l'habitus de Bourdieu. La troisième famille comprend les théories du sens de l'action, à savoir d'une part l'ethnométhodologie et les démarches cognitivistes qui supposent les acteurs capables de rendre compte réflexivement de leur action pendant l'action plutôt comme projet que comme stratégie, et d'autre part, la construction narrative du récit en stratégie après l'action selon Ricœur.

Définition de la stratégie La stratégie est diversement caractérisée dans les sciences sociales. (Bourdieu, 1980) définit la stratégie par le choix entre plusieurs options fondé sur l'anticipation. Pareto précise une notion de stratégie qui associe déjà ces éléments, mais en insistant sur les possibilités et modalités d'anticipation (Passeron, 1995). Selon lui, le stratège canonique est le spéculateur qui applique une méthode logico-expérimentale à des connaissances nécessairement incomplètes pour atteindre une fin bien identifiée, à savoir gagner de l'argent. La méthode en question est celle de l'ingénieur qui n'applique pas de stratégies car il peut mettre en œuvre sa méthode sur des connaissances complètes car fondées sur une science empirique. La méthode détermine alors une solution unique donc il n'y a pas de choix à faire, donc pas de stratégie. Le stratège politique ou militaire n'applique pas de pures stratégies car ses connaissances sur les vastes conséquences de ses choix sont encore plus imparfaites que celles du spéculateur, et ses fins sont également plus floues, car multiples et potentiellement contradictoires. Donc la stratégie se caractérise ici par une méthode rationnelle pour déterminer les moyens

et évaluer les conséquences des choix, et par une connaissance limitée qui impose de véritables choix.

Stratégie et théorie des jeux La théorie des jeux propose également une définition canonique de la stratégie en fournissant un cadre de représentation du cadre de l'action vue comme un jeu, c'est-à-dire une succession de coups de différents joueurs, coopératifs ou pas, connaissant plus ou moins d'informations, et dans une structure de jeu donnant les coups possibles à chacun. Les préférences ordinales entre les conséquences des différentes options sont convertibles en nombres, mais la commensurabilité des conséquences n'en détermine pas le choix. Puisque les coups des autres joueurs sont a priori inconnus, chaque joueur doit anticiper les coups possibles et probables, et choisir le critère de choix puis le coup à réaliser. La stratégie est la suite des coups conditionnés par les multiples alternatives décidées par les choix des autres joueurs. Alors que Pareto associait la stratégie à la méthode et aux connaissances imparfaites, la théorie des jeux met l'accent sur l'anticipation, le cadre formalisant le jeu fixant en même temps les méthodes possibles et les connaissances disponibles.

Dimension temporelle de la stratégie Cette dimension temporelle est précisément celle qui nous intéresse le plus, sans nous faire oublier la question de la méthode employée, du niveau de connaissance accessible, des préférences et des critères. En effet, notre objet d'étude est doublement lié à la temporalité, puisque la mobilité est fondamentalement un déplacement dans l'espace donc dans le temps, et que la précarité a été définie comme un rapport risqué à l'avenir. Ainsi, c'est dans son rapport aux horaires et calendriers que la flexibilité peut se superposer à la précarité (cf. 1.2.2). Nous pouvons explorer de deux façons la dimension temporelle de la notion de stratégie : du point de vue du sociologue et du point de vue de l'acteur.

Stratégie et formes temporelles de la causalité La recension par de Coninck et Godard (1989) des différentes modalités d'interprétation des biographies nous permet de situer la stratégie dans les modèles d'analyse sociologique des successions d'événements. La stratégie est une forme temporelle de la causalité mais d'autres existent. L'approche stratégique est l'anticipation des possibles et des probables et la maximisation permanente des bénéfices.

Modèle du cheminement Il s'agit d'un modèle *« différentiel »* où l'action se situe dans un continuum temporel, comme dans le modèle de *« survie »* où

à tout instant est définie une probabilité de passage d'un état à l'autre. Les modèles différentiels sont des modalités du *« modèle du cheminement »*, dans lequel la succession des événements s'explique par le processus lui-même. Ce modèle du cheminement peut prendre plusieurs formes comme l'effet propre de la temporalité, des modèles bifurcatifs où le sociologue ne s'intéresse qu'à quelques moments décisifs, des modèles énergétiques où il conditionne les actions à un niveau d'investissement ou d'énergie à dépenser.

Modèles alternatifs Enfin, à côté des modèles de cheminement, deux autres grands modèles permettent une interprétation des biographies. Le premier est le modèle *« archéologique »*, caractérisé par l'effet prédéterminant d'événements passés. La théorie de l'habitus rentre dans ce cadre sachant que c'est tout le passé qui détermine l'action actuelle au travers de l'habitus. Le deuxième grand modèle est dit *« structurel »*, puisqu'il interprète les événements individuels comme les produits de temporalités préexistantes. Il comprend les analyses des périodes historiques et des effets de génération, mais aussi les modèles d'identification des matrices symboliques structurant tout récit de vie.

La stratégie ne fonde donc pas la seule approche possible des successions d'événements. Elle constitue un modèle d'action parmi de multiples formes temporelles de la causalité, qui peuvent se combiner et que nous tenterons de relever le cas échéant. Nous conservons néanmoins comme point d'entrée l'analyse des stratégies et des logiques d'action, puisque l'exploration de la biographie et de ses effets sur les pratiques de mobilité n'est pas au cœur de nos interrogations ni de nos méthodes, même si nous l'entamons.

Stratégie et mode d'anticipation L'autre point de vue sur la dimension temporelle de la stratégie est celui de l'acteur lui-même. Or la stratégie est un mode particulier d'anticipation de l'avenir et d'inscription dans l'histoire personnelle. Boutinet (1990) réalise une classification des différents types d'anticipation qui nous permet d'y situer la stratégie. Elle n'y apparaît que furtivement et sans être clairement définie en tant que possible modalité du plan, qui est lui-même une des modalités des anticipations opératoires déterministes, ou rationnelles, classées parmi les anticipations opératoires qui forment l'une des quatre grandes catégories avec les anticipations d'ordre adaptatif, cognitif et imaginaire.

Mais cette hiérarchie peut être en partie inversée. La stratégie peut également être considérée comme la forme la plus sophistiquée d'anticipations opératoires déterministes, les autres modalités en constituant des formes dégénérées. Ainsi, le plan est une succession d'étapes vers un but ou un objectif,

le but étant un niveau de performance interne et l'objectif étant externe à l'action. Si la stratégie est un plan qui anticipe les actions probables des autres acteurs, comme dans le cadre de la théorie des jeux, le plan peut alors être considéré comme une stratégie où les étapes ne dépendent pas des actions des autres joueurs. Les deux autres modalités d'anticipations déterministes sont simplement le but et l'objectif, c'est-à-dire sans plan associé. Nous pouvons les considérer comme des plans dégénérés en une seule étape qui consiste à atteindre le but ou l'objectif, donc comme des cas limites de stratégies. Finalement, de ce point de vue, la stratégie est le modèle de l'anticipation opératoire déterministe.

Les autres anticipations opératoires sont le souhait, qui n'est que de l'ordre du désir ou du discours, c'est-à-dire une velléité, et le projet, qui est partiellement déterminé et fluctuant. Or, le projet a une dimension opératoire et une dimension symbolique, qui peuvent être identifiées comme les stratégies et les souhaits. Il constitue donc le modèle de l'anticipation opératoire, sachant qu'il peut être dégénéré et privé d'une dimension, et donc n'être qu'une stratégie ou qu'une velléité.

D'autre part, les anticipations d'ordre adaptatif consistent à prévoir des réalisations qui ne dépendent pas de soi de manière à pouvoir s'adapter. Elles peuvent donc être considérées comme des anticipations opératoires, c'est-à-dire qui *« cherchent à faire advenir un futur personnel »*, donc comme des formes de projets dont l'objet est l'adaptation, mais aussi comme des formes de stratégies dont l'agent subit le rythme. Par ce reclassement, les trois types d'anticipation visent soit la connaissance du futur, soit l'invention imaginaire, soit l'action dans le futur. Dans ce cas, l'anticipation, opératoire, prend la forme d'un projet, dont la dimension opératoire est une stratégie.

Précarité et horizons temporels Les types d'anticipation se distinguent également par leur horizon temporel plus ou moins éloigné, celui des anticipations scientifiques étant en général plus éloigné que les autres, sauf dans le cas des anticipations imaginaires. En particulier, le projet, lorsqu'il n'est pas sous une forme dégénérée, a pour horizon le moyen-terme car il ne peut être mis en œuvre à court-terme et le long-terme est totalement imprévisible alors qu'il est partiellement déterminé.

La question de l'horizon temporel devient importante pour notre étude des précaires car une des composantes de la précarité est l'absence de projet autonome (cf. 1.1.1.4). Effectivement, Boutinet (1990, page 86) relève l'inflation dans l'usage du terme de projet et l'associe à une imprévisibilité généralisée, qui est un des facteurs de précarité.

> (...) tout se passe comme si les individus étaient d'autant plus

> contraints d'inventer leur propre futur qu'aucun système prévisionnel ne peut aujourd'hui leur dire de quoi demain sera fait. (...) Le futur n'étant plus crédible ni accessible par l'une ou l'autre forme de prévision, nous nous replions sur le moment présent en bricolant l'un ou l'autre projet.

Précarité et projets L'avenir proche devient moins prévisible, donc s'observe *« un repli sur la temporalité du présent »*. Pourtant, cela ne conduit pas à une absence de projet, mais au contraire à une floraison de projets sans dimension prévisionnelle c'est-à-dire utopiques, probablement déconnectés de la réalité future, ou bien *« bricolés »*, définis dans un horizon temporel restreint, avec des objectifs peu ambitieux. L'analyse de Boutinet reformule le lien évoqué entre précarité et absence de projet autonome, en affirmant le besoin de projet suscité par l'imprévisibilité, et en diversifiant les possibles rapports entre projet et précarité : projet entier pour les personnes non précaires qui maîtrisent assez l'imprévisible, et pour les précaires, projet utopique, projet restreint, projet absent, ou projet hétéronome.

L'importance de l'horizon temporel dans les situations de précarité nous conduit à introduire une nuance dans le concept de stratégie avec la notion de tactique.

2.3.3 Distinction des stratégies et des tactiques

2.3.3.1 Diversité des dichotomies

Distinction militaire La tactique se comprend par rapport à la stratégie dont elle restreint le sens. La première définition de ce couple de termes est militaire. La stratégie peut ainsi être définie comme *« partie de la science militaire qui traite de la coordination des forces armées (en intégrant les aspects politiques, logistiques et économiques) dans la conduite d'une guerre ou dans l'organisation de la défense d'une nation, d'une coalition. »* (d'après le TLFi). La même source définit la tactique, qui vient du grec *taktiké tekhnê*, *« art de ranger »*, comme la *« technique pour appliquer une stratégie définie, qui combine, en vue d'un maximum d'efficacité et en fonction des circonstances, tous les moyens et formes de combat utilisables »*. Cette distinction reprend celle de von Clausewitz selon lequel *« das Ziel »* (frontière), l'objectif militaire, sert le but de guerre, politique, irréductible en moyen, *« der Zweck »* (centre de la cible). Dans ce sens, la tactique locale est l'application de la stratégie globale et leur définition réciproque exige simplement de préciser l'échelle limite, qu'il s'agisse d'une échelle spatiale, temporelle ou problématique. D'après Espinasse (2001), Jullien oppose ainsi le temps stratégique

d'anticipation lointaine qui prévaut en Chine à l'urgence caractéristique de l'Occident.

« Propre » de la stratégie de Certeau (1980) distingue avec ce couple les actions des forts et des faibles. Il cite von Clausewitz qui décrit la ruse comme l'art du faible qui n'a pas les moyens d'une stratégie, alors que les armées puissantes sont trop visibles pour y recourir et doivent donc se restreindre aux stratégies. Afin de s'intéresser à la spécificité des *« arts de faire »* de la vie quotidienne qu'il nomme tactiques, de Certeau (1980, page 85) définit la tactique par opposition à la stratégie qui est *« le calcul (ou la manipulation) des rapport de forces qui devient possible à partir du moment où un sujet de vouloir et de pouvoir (. . .) est isolable »*. La stratégie *« postule* un lieu *susceptible d'être circonscrit comme un* propre *et d'être la base d'où gérer les relations avec* une extériorité *de cibles ou de menaces »*. Le propre définit donc la stratégie, et son absence la tactique.

« Propre » comme capital Les arbitrages, tactiques et stratégies, en tant qu'arts de faire, orientés vers l'action, peuvent être considérés comme des savoirs plus ou moins finalisés car plus ou moins opératoires, et donc constituer, dans le formalisme décrivant les compétences (cf. 2.1.1), soit des compétences, soit des savoirs généraux, ressources cognitives pour des compétences. Mais les auteurs qui articulent les deux notions au champ de la mobilité distinguent en général la stratégie des compétences et des ressources, et conditionnent la possibilité de la stratégie à l'existence d'un capital qui correspond au « propre » de de Certeau.

Stratégie et capital de mobilité Ainsi, pour Lévy (1999b), la mobilité *« peut être lue comme un capital social, un bien qui permet à l'individu de mieux déployer sa stratégie au sein de la société »*. Pour Allemand (2004), les compétences et les ressources forment un *« capital »* de mobilité à partir duquel s'élabore des choix donc des stratégies, influencés notamment par l'imaginaire qui rompt le déterminisme entre capital et mobilité. Cette approche distingue donc le capital pratique ou objectif et les représentations qui n'influent sur la mobilité que par l'intermédiaire des choix effectués. Elle rejoint le concept de *« motilité »* développé par Kaufmann et Flamm (2002), assimilé également à un capital constitutif de la position sociale. Il désigne sous ce terme le potentiel de mobilité qui comprend l'accessibilité aux ressources, les compétences et l'appropriation symbolique de ces ressources et compétences qui *« relève des stratégies, valeurs, perceptions et habitudes »* (ibid.). Les compétences, qui comprennent notamment les savoirs acquis et

les capacités organisationnelles, sont dissociées de la dimension symbolique entièrement contenue dans l'appropriation. Le passage de la motilité à la mobilité comprend essentiellement les arbitrages sous contraintes.

Compétence, stratégie et choix Trois niveaux sont finalement distingués entre capacité d'action et choix d'action : les capacités organisationnelles, les stratégies, les arbitrages effectifs. Nous retrouvons bien l'enchaînement « capital plus sens donne stratégie, stratégie plus contrainte donne choix » que nous extrapolons de ce qu'écrit Allemand. Cet enchaînement est homologue du formalisme de la théorie des jeux dans lequel le capital détermine l'ensemble des coups possibles, où le sens correspond aux préférences et aux critères de choix, où la stratégie est bien la stratégie c'est-à-dire la succession des coups conditionnés aux réactions des autres joueurs, et où la contrainte est l'ensemble des coups des autres joueurs.

Imbrication des objectifs Une difficulté pour utiliser cette articulation est l'imbrication des objectifs et sous-objectifs déjà évoquée pour la compétence de mobilité (cf. 2.1.2.1). Les compétences pratiques évoquées par Kaufmann et Flamm correspondent à l'objectif général de mobilité mais il s'agit d'une imbrication d'objectifs et de compétences et chacune de ces compétences mobilise voire constitue une organisation associant capacités pratique et symbolique d'action. Cette réorganisation peut être nommée plan d'action, tactique ou stratégie selon l'échelle de l'objectif. La dichotomie stratégie-tactique perd de son sens dans ce cadre.

Tactiques du faible Plusieurs auteurs reprennent, directement ou pas, la distinction de de Certeau. Dans le champ des stratégies scolaires, Passeron (1982, in Godard, 1990) préfère la notion de tactique pour décrire des choix réalisés au hasard sans conscience claire du jeu ou des règles du jeu. La tactique partielle et inchoative s'oppose alors à la stratégie où les coups anticipés s'enchaînent. Il s'agit bien d'une tactique du faible puisque la stratégie, en l'occurrence moratoire, est l'apanage des classes favorisées.

Dans son étude des *« branchés »*, Jauréguiberry (2001) caractérise l'urgence par la neutralisation de tout pouvoir stratégique et par la restriction corrélative des arbitrages à une tactique. Dans le domaine des sciences politiques, Corcuff (1998) distingue les tactiques officieuses moralement flexibles et animées d'une dynamique propre, de l'horizon stratégique lointain et publiquement justifiable.

Dans le cadre des modèles structurels d'interprétation des biographies (cf. 2.3.2), deux types d'agents apparaissent : un agent qui n'est que le rouage

de phénomènes globaux, et un agent sujet qui crée ses propres événements par la combinaison originale des déterminismes multiples. Le premier n'a pas de marge de manœuvre pour mettre en œuvre tactiques ou stratégies, mais le deuxième peut "bricoler des solutions" (Clot, 1988), ce qui s'apparente à une tactique du faible.

Tactique et théorie des jeux L'application de la tactique à la théorie des jeux conduit à choisir le critère de la plus ou moins grande globalité de l'action. La limite la plus évidente à mettre entre tactique et stratégie de façon à les définir conjointement est le cadre du système explicité. Ce que nous avons désigné comme une stratégie à l'intérieur du cadre des coups autorisés serait une tactique, alors que la stratégie changerait les règles du jeu. De plus, Passeron (1995, note, page 125) relève chez Crozier et Friedberg (1977, page 70) une tactique au sens de de Certeau. C'est la tactique du faible qui se supprime des marges de manœuvre, par exemple le guerrier qui détruit ses moyens de fuite, et qui, en se contraignant ainsi à une action, change de fait la structure du jeu, bien qu'il ne dispose pas des ressources stratégiques pour les modifier directement.

2.3.3.2 Pertinence des notions de stratégies et tactiques pour les précaires

Tactique et précarité Le propre permet d'accumuler un capital, de préparer l'avenir, de maîtriser les aléas. Nous remarquons donc que le propre se rapproche de la propriété privée voire sociale définie supra (cf. 1.1.2.3) comme une protection contre la précarité. Les protections communautaires peuvent aussi prévenir la précarité mais sont moins susceptibles de permettre l'autonomie et des stratégies propres. L'absence de propre est donc un facteur de précarité, fort mais non déterminant. Par conséquent, les précaires, parce qu'ils ne disposent pas d'un propre, recourent aux tactiques. Le critère de la globalité qui permet de distinguer tactique et stratégie est ici reformulé en termes de propre, c'est-à-dire de propriété, de capital, source d'autonomie et de maîtrise du temps. Cette dimension temporelle qui lie la tactique à l'urgence est une conséquence de l'absence de propre mais reste cruciale dans la définition de de Certeau.

La question que l'on peut tout de suite poser est la suivante, en l'appliquant ou pas à la mobilité et l'accessibilité : les précaires élaborent-ils des stratégies, des formes dégradées de stratégies ou pas de stratégies du tout ? Cette dernière hypothèse est défendue dans la thèse de Lanzarini (1998) sur les sous-prolétaires à la rue, dont les situations extrêmes sapent leur rapport à la temporalité et les placent au sens strict dans une totale précarité. Sa

notion de tactique reprend celle de de Certeau, à savoir l'absence de maîtrise des contraintes donc de prise sur le cadre de l'action qui est alors *« le lieu de l'autre »*, absence dont découle l'impossibilité d'un projet global qui serait de l'ordre du pouvoir et de la stratégie.

Tactiques précaires Cingolani (2005) définit même des *« tactiques précaires »* en se référant lui aussi à la définition de de Certeau, et en s'appuyant en particulier sur le témoignage d'un intérimaire (Martinez, 2003) et sur l'analyse des stratégies des intérimaires par Pialoux. Ce dernier évoque les différentes postures des jeunes face à l'intérim, certains se résignant à la logique de ces conditions d'embauche pour éviter l'abrutissement de l'usine et l'exploitation des petits patrons, alors que d'autres *« réussissent à* détourner *cette logique à leur profit et à utiliser cette discontinuité professionnelle dans un plan de carrière »* (Pialoux, 1979, page 41). Cingolani qualifient ces postures de tactiques car elles correspondent bien aux tactiques du faible qui réussit (ou pas) à profiter de conditions de travail sur lesquelles il ne peut pas peser.

De la tactique précaire à la stratégie Pourtant, Pialoux parle de stratégies pour ceux qui construisent malgré tout un plan de carrière. Effectivement, la capitalisation de l'expérience et de la qualification suppose l'existence d'un propre et la prise en compte de la carrière correspond à l'intégration de longues temporalités. En fait, Pialoux (1979, page 42) observe précisément le passage d'une posture tactique à une posture stratégique.

> C'est à peine si on peut parler, au départ, de « stratégies », i.e. de stratégies qui s'inscrivent d'emblée dans un projet cohérent. Ce n'est que rétrospectivement et par l'effet d'une sorte de reconstruction après coup qu'elles peuvent apparaître comme (relativement) réalistes et « bien » ajustées à l'environnement socio-économique aux yeux mêmes des agents qui les ont conduites. Les premières tentatives pour se placer sur le marché du travail apparaissent comme autant de « coups » dans lesquels ils se sont jetés au hasard, presque à l'aveuglette. C'est peu à peu, une certaine réussite professionnelle venant, qu'ils ont découvert le calcul économique, l'art de sacrifier un profit immédiat à un projet futur plus important, la première condition ayant été la possession d'un minimum de qualification professionnelle institutionnellement reconnue.

Les premiers choix de ces intérimaires qui réussissent ne sont des stratégies que rétrospectivement : il s'agit bien de tactiques, mais elles ont permis la

création d'un propre qui est leur valeur négociable sur le marché du travail et leur permet de peser dans la relation contractuelle. Ce propre leur donne à la fois les moyens de mettre en œuvre des stratégies conscientes au service d'un projet, mais il suscite aussi chez eux le développement d'un *« esprit d'entreprise »* au travers duquel *« ils semblent avoir appris à rationaliser leur pratique économique »*. Les précaires que sont les jeunes intérimaires peu qualifiés vivent leur rapport à l'emploi par des tactiques, qui déterminent une focalisation sur le présent, mais qui peut déboucher sur la création d'un propre, le développement d'une rationalité en finalité et l'élaboration de projets et de stratégies.

Tactique avec stratégie Glaymann s'intéresse aussi aux choix de travail des intérimaires et définit deux types d'objectifs équivalents aux tactiques et aux stratégies mais il ne s'appuie pas sur l'existence ou pas d'un propre comme de Certeau. De fait, les intérimaires sont en général précaires et cette distinction n'en qualifierait a priori qu'une minorité. Alors que de Certeau considère les stratégies et les tactiques comme incompatibles, Glaymann (2005, page 171) distingue plutôt des tactiques et des stratégies chez une même personne, ce qui l'interdit de recourir au critère du propre.

> Les objectifs tels que je les définis se distinguent selon leur nature, leur échéance et leur complexité. Si les objectifs immédiats, « réactionnels » et purement pratiques ne sont pas stratégiques, d'autres fondés sur une analyse du contexte et une utilisation raisonnée de ses ressources dans une perspective de long terme peuvent en revanche être qualifiés de stratégiques.

Tactique réactive Les critères ici employés sont la globalité temporelle de l'action et sa rationalité. L'objectif immédiat que nous qualifions de tactique n'est pas réflexif et s'oppose encore en cela à la tactique du faible de de Certeau que celui-ci définit comme une *« action calculée »*. La tactique non réflexive mais au contraire réactive à visées pratiques se rapproche par contre de ce que Bourdieu (1980) désigne comme *« sens pratique »* ou *« intelligence tactique »*, produit par l'habitus.

Sens pratique Bourdieu (1994) oppose ainsi, en reprenant Husserl, deux rapports au futur : le projet ou plan, qui pose le futur comme un possible, et la *« protension »* ou *« anticipation préperceptive »*, ou encore *« préoccupation »*, vis-à-vis de laquelle le futur est un quasi-présent. Le projet appartient au domaine de la conscience alors que ces anticipations pratiques sont le fait d'un habitus.

Tactique et stratégie non intentionnelle Cependant, il ne distingue pas les deux échelles d'action de l'habitus, dans le cours de l'action et en tant que stratégies globales, car ils représentent deux échelles d'observation d'une même stratégie non intentionnelle. Bourdieu fait donc référence à l'échelle de temps de la protension en employant le terme de tactique, mais pas à l'absence de propre des tactiques de de Certeau, ni au niveau de réflexivité puisque, à l'exact opposé de de Certeau, ni les stratégies ni les tactiques auxquelles il s'intéresse ne sont les fruits d'un calcul conscient.

Trois définitions de la tactique La tactique peut donc être définie par trois critères qui tendent à se superposer mais ne le font pas forcément : l'absence de propre, le court-terme, la non-réflexivité.

2.3.4 Stratégies et tactiques de mobilité

2.3.4.1 Tactiques appliquées à la mobilité

Tactiques de mobilité Ces différentes formalisation de la tactique se retrouvent dans le champ de la mobilité, éventuellement sous le vocable de stratégie. Lévy (1999b) met ainsi l'accent sur la rationalité réflexive des stratégies et tactiques des mêmes individus, le critère étant donc sur de l'échelle temporelle, la tactique étant inclue et éventuellement au service de la stratégie. *« Les opérateurs concrets de la mobilité ne sont pas de simples machines à se déplacer. Ils pensent leur mobilité, arbitrent en fonction de différentes options au sein de discours tactiques et stratégiques qu'ils se tiennent à eux-mêmes ou tiennent à d'autres acteurs. »*

Buffet (2003) décrit les stratégies de mobilité des jeunes Maghrébines qui évitent le contrôle social par la mobilité effective ou simulée. Nous reconnaissons la tactique du faible, à la de Certeau. Autre exemple, les trajets en gare étudiés par Lévy (1999a) montrent l'importance des *« stratégies de l'occasion »*, l'absence de linéarité des cheminements et l'apparition d'objectifs secondaires au cours du trajet. Ces stratégies sont précisément les tactiques narrées par de Certeau dans son chapitre sur les marches dans la ville. Ces tactiques mettent alors l'accent sur leur échelle temporelle, à savoir leur immédiateté, et donc indirectement sur leur réactivité associée à une faible réflexivité même si de Certeau parle d'action calculée dans sa définition de la tactique.

Tactiques des flexibles Il associe en fait la tactique en général à la mobilité et à l'adaptabilité des précaires, dont la dimension spatio-temporelle est la flexibilité. Parlant de l'absence de propre où le précaire capitalise ses

atouts et prépare l'avenir, il remarque cependant que *« ce non-lieu lui permet sans doute la mobilité, mais dans une docilité aux aléas du temps, pour saisir au vol les possibilités qu'offre un instant. »* (de Certeau, 1980, page 87) La tactique n'est donc pas seulement caractéristique de la précarité, mais aussi de la mobilité et de la flexibilité. L'étude de la tactique apparaît donc comme triplement pertinente par rapport à notre recherche sur la mobilité des précaires flexibles.

2.3.4.2 Tactiques appliquées à la mobilité des précaires

Tactique d'insularité Effectivement, nous retrouvons la dimension tactique dans la mobilité des précaires. Le maintien de la mobilité s'accompagne ainsi de tactiques de réduction, hiérarchisation et groupement des déplacements (Harzo et Couty, 2000). La configuration de la dépendance locale correspond à une tactique selon Mignot (2001) mais aussi à une perte de pouvoir stratégique de changer les facteurs d'immobilité. Le Breton (2003a) parle en effet d'insularité pour cette configuration stable des pauvres peu mobiles, qui certes leur offre des ressources spécifiques pour compenser leur pauvreté économique mais pas pour sortir de leur quartier ni de leur situation. C'est donc cette configuration d'impuissance stratégique et d'enfermement qui peut être qualifier de dépendance locale.

Dans le cas des précaires ici étudiés, la tactique caractérise toujours la mobilité quotidienne. Mais leurs choix de mobilité sont qualifiés de tactiques dans le sens de la tactique du faible, à cause de l'absence de propre des précaires. La dépendance locale, associée aux choix tactiques par impuissance stratégique, caractérise ainsi la situation des pauvres périurbains dont l'immobilité trahit une absence de moyens de mobilité donc une captivité vis-à-vis des ressources locales, et non pas celle des pauvres en ville dont l'immobilité résulte d'une absence de besoins de mobilité (Coutard *et al.*, 2002).

Tactiques comme objet d'étude de la mobilité Le critère de l'échelle spatio-temporelle peut néanmoins être mobilisé pour qualifier comme tactiques les mobilités quotidiennes mais cela les déconnecte de la notion de précarité liée à l'absence de propre. Montulet (2004) a réalisé une analyse des mobilités quotidiennes non professionnelles à Bruxelles. Il en tire une classification d'espaces mais aussi de temporalités génériques. Bien qu'elles soient caractérisées par l'échelle temporelle et non pas l'absence de propre, elles correspondent à l'échelle tactique de la vie quotidienne décrite par de Certeau. Ces temporalités génériques sont la planification, l'improvisation et la passivité. Elles représentent une classification que nous pouvons reprendre dans l'étude des mobilités à cette échelle mais elles nous montrent surtout

la cohérence de cette échelle et la possibilité d'en isoler des logiques d'action simples.

De plus, ces trois postures correspondent à peu près aux trois figures d'acteur définies par Bourdin (2005) et déjà détaillées supra (cf. 2.3.1) : l'acteur auto-référent et autonome, l'acteur flexible qui réalise coopérations et négociations, et l'acteur passif qui a abandonné l'idée de maîtriser son trajet. Cette concordance des typologies renforce la généralité des résultats issus de l'analyse de l'échelle tactique et donc la pertinence de considérer cette échelle. Il faut donc situer son choix parmi les différents découpages scalaires existants.

2.3.4.3 Échelles pertinentes des mobilités stratégiques et tactiques des précaires plus ou moins flexibles

Mobilités résidentielle et quotidienne Blin *et al.* (2004) se sont intéressés aux précaires plus ou moins flexibles du monde de l'insertion. Leur recherche soulève des questionnements très proches des nôtres sur des populations également similaires aux nôtres. Les auteurs notent que les précaires s'enracinent dans le territoire pour y trouver des ressources face à l'instabilité de l'emploi, mais que cette fixation peut être intangible, durable, conditionnelle, provisoire voire éphémère. Ils articulent plusieurs échelles temporelles dans leur problématique sur l'effet de la précarité sur la mobilité. La dichotomie entre stratégie et tactique peut être formulée en termes d'échelle temporelle de l'action ou de ses conséquences mais plus concrètement en termes de nature ou de contenu de la mobilité puisque la mobilité résidentielle est le déplacement d'un territoire de vie avant d'être celui d'un individu. La mobilité résidentielle serait alors de l'ordre de la stratégie et la mobilité quotidienne serait tactique.

Flexibilité quotidienne et résidentielle Parmi toutes ces personnes précaires, certaines acceptent l'emploi même précaire et mettent donc sans doute en œuvre une mobilité flexible vers l'emploi. D'autre part, si toutes modèrent leur mobilité résidentielle pour bénéficier des ressources localisées dont elles manquent, notamment via l'assistance, seule une partie d'entre elles font preuve de flexibilité dans leur mobilité résidentielle. Et parmi celles-ci, nous pouvons distinguer celles qui maîtrisent leur flexibilité résidentielle en privilégiant stratégiquement soit l'emploi soit l'intégration civile et familiale, de celles qui n'ont pas de projet ou pas de projets réalistes. Nous retrouvons les deux types de flexibilité déjà évoquées supra (cf. 1.2.1.2), à savoir la flexibilité stratégique du projet et la flexibilité opportuniste de l'urgence. Ces deux

postures correspondent respectivement à la stratégie et à la tactique, définies en fonction de l'échéance de l'objectif et non de l'action.

Diversité des limites temporelles Les résultats de cette recherche peuvent donc s'exprimer en fonction de l'opposition entre stratégie et tactique à deux niveaux. Cette opposition apparaît en effet pertinente pour distinguer la mobilité résidentielle de la mobilité quotidienne, les précaires pouvant être flexibles tactiquement mais pas stratégiquement. Elle semble également pertinente au niveau de la mobilité résidentielle, pour différencier les stratèges qui agissent en fonction d'un horizon temporel lointain, et les autres, tacticiens. Cette distinction peut d'ailleurs très bien se répercuter dans la mobilité quotidienne. Dans le domaine de la mobilité où la dimension temporelle est omniprésente, il apparaît donc que plusieurs horizons temporels peuvent utilement différencier tactiques et stratégies.

2.3.4.4 Structuration des échelles de mobilité

Échelles d'analyse Outre ses diverses dimensions sociologiques (sociale, professionnelle, cognitive, axiologique, etc.) (Bourdin, 2003), la mobilité dans son sens spatial, indépendamment des nuances conceptuelles (physique, spatiale, géographique, etc.), recouvre toujours plusieurs échelles spatio-temporelles. Dans le cas des migrants, trois échelles, à la fois spatiales et temporelles, coexistent selon Tarrius (1993) : celle du quotidien dans le voisinage, celle de l'histoire de vie dans la zone d'accueil et celle des générations dans les itinéraires de migration. Kaufmann (2000) distingue plutôt quatre échelles : les mobilités quotidienne et résidentielle dans le bassin de vie, et leurs équivalents au-delà de ce bassin, la mobilité interrégionale qui implique de découcher, et la migration. Desjeux *et al.* (2004) proposent également deux découpages scalaires en fonction de l'aire d'observation du chercheur et en fonction du temps de l'action de l'individu mobile, respectivement observations macro-, méso-, micro-sociale ou micro-individuelle d'une part, et mobilités exceptionnelle, occasionnelle ou quotidienne d'autre part.

Ces découpages nous intéressent peu car nous n'intégrons la problématique des mobilités non quotidiennes qu'à la marge de notre questionnement. Néanmoins, l'explicitation de l'échelle d'observation est importante car les outils d'observation contraignent aussi les choix conceptuels. Nous nous plaçons délibérément à l'échelle d'observation micro-sociale où prennent forme le sens donné à l'action et les stratégies les articulant mais dans le but d'appréhender l'ensemble des échelles spatio-temporelles individuelles du point de vue de l'acteur.

Découpage Le Breton (2004a), décrivant un *homo mobilis*, adopte manifestement une posture d'observation proche et reprend un découpage analogue aux échelles spatio-temporelles mais en les fondant sur des différences de réflexivité et de rationalité de l'action : mobilités stratégiques (projets ou plans), quotidiennes (routines ou absence d'objectif explicite et de calcul), incorporées (réflexes plus ou moins inconscients). Sa proposition sommaire de structuration nous intéresse parce qu'elle se place du point de vue l'acteur et permet notamment de distinguer les mobilités résidentielles des mobilités quotidiennes. De plus, elle différencie également les réflexes des autres mobilités.

Toutefois, il semble difficile de cerner la limite entre la routine et le réflexe, si ce n'est par l'échelle de l'action, la routine s'appliquant au trajet alors que le réflexe ne concerne que le geste. Le découpage apparaît finalement hybride, ordonné non pas sur un seul critère comprenant trois niveaux d'intensité, mais articulant le critère de la réflexivité entre mobilités stratégiques et quotidiennes au critère de l'échelle spatio-temporelle de l'action entre les mobilités quotidiennes et incorporées. L'articulation des critères n'est pas rédhibitoire mais oblige à articuler aussi les modes d'analyse. Enfin, le découpage proposé par Le Breton suppose que seules les mobilités stratégiques sont strictement rationnelles, car réflexives et non automatiques, ce qui s'oppose au choix méthodologique d'exploration de la rationalité des choix de mobilité.

Topique des motivations Une analyse des échelles spatio-temporelles des motivations des actions humaines peut nous aider à déterminer une structuration adaptée à nos problématiques et choix méthodologiques. Lahlou (2006) définit une hiérarchie de motivations à quatre niveaux à partir du postulat que les motivations visent toutes à améliorer les conditions de la survie de l'individu. Il construit alors une topique des motivations fondée sur leur imbrication causale et temporelle. Leurs niveaux d'exigence et d'urgence sont de moins en moins élevés lorsque leurs rayons d'actions sont de plus en plus grands.

D'abord, le niveau de *« base »* comprend les besoins immédiats, physiologiques comme la respiration, mais aussi sociaux, de préservation du statut, dont le manque impose la satisfaction immédiate et souvent réflexe, quitte à abandonner tout autre objectif. Ce niveau nous rappelle les mobilités incorporées et réflexes de Le Breton.

Le deuxième niveau, *« logistique »*, comprend le maintien en état de marche de tous les dispositifs qui garantissent la satisfaction des besoins de base. L'*« horizon pragmatique de l'individu »* s'élargit en termes d'objets et

d'horizon temporel. Il s'agit du niveau des mobilités et activités quotidiennes qui visent à maintenir le rôle socio-économique.

Le troisième niveau, *« stratégique »*, consiste à maîtriser les sources des ressources logistiques, notamment en intégrant le passage du temps, en planifiant et organisant le mode de vie. La chaîne causale entre la motivation et l'amélioration des conditions de la survie est encore plus longue, ce qui correspond à une augmentation supplémentaire du rayon d'action et de l'horizon temporel par rapport au niveau logistique. Nous reconnaissons l'ampleur temporelle de la stratégie, opposée à l'urgence relative du niveau logistique qui serait donc celui des tactiques. C'est notamment le domaine de la sphère socio-professionnelle, dans laquelle se trouvent les mobilités résidentielles et professionnelles, ainsi que les changements familiaux. Le niveau stratégique est aussi celui du pouvoir et de l'influence par opposition au niveau logistique qui ne se préoccupe que de la possession.

Le quatrième niveau, *« exploratoire »*, est celui de l'optimisation des buts et non seulement des stratégies, par l'exploration créatrice, notamment sur le plan intellectuel par rapport aux exigences sociales, c'est-à-dire de survie de la société, et existentielles, de recherche de nouvelles dimensions de satisfaction. Le rayon d'action est dans ce cas illimité. Ce niveau est celui des projets dans la mesure où ils comprennent une dimension symbolique, et qu'ils sont mis en œuvre par des stratégies auxquels ils donnent du sens. La rationalité en finalité de Weber correspond à ce niveau englobant puisqu'elle suppose le choix des moyens et des fins.

Quatre échelles de mobilités Cette topique place par construction l'individu au centre d'un réseau fonctionnel auquel correspond une imbrication de motivations qui visent toujours la survie de ce que l'individu considère comme étant lui-même. Il suggère une hiérarchie des échelles spatio-temporelles à appliquer à l'étude des mobilités. Les quatre niveaux de mobilités seraient le déplacement le plus immédiat, la mobilité quotidienne concernant la chaîne logistique, les mobilités suscitant des changements socio-professionnels, et enfin les projets de mobilité, qui sont donc virtuels. Nous allons préciser ces différentes échelles.

2.3.5 Grille d'analyse stratégique à trois niveaux

Comprendre la mobilité à travers les capacités stratégiques Plutôt que de recourir à des échelles spatio-temporelles de description des déplacements, nous construisons une perspective pragmatique fondée sur le caractère plus ou moins stratégique des choix de mobilité. Nous en distinguons trois

niveaux : les stratégies d'accessibilité, les tactiques de mobilité et les solutions de déplacement. Leur emboîtement articule des logiques formulables respectivement en termes de potentiel, de programme et de performance.

Individu rationnel Notre découpage, tritomique comme la proposition de Le Breton, ne présuppose pas une dégradation des capacités stratégiques ou rationalisatrices en fonction de l'échelle d'action. Au contraire, les trois échelles sont construites en supposant l'individu rationnel à tout niveau, de façon à observer les modes de rationalité au fondement des choix stratégiques mais également des comportements qui ne rentrent pas dans cette perspective.

2.3.5.1 Stratégies d'accessibilité et tactiques de mobilité

Mobilités potentielle et effective Lorsque l'on se place du point de vue de l'individu acteur et que l'on cherche à différencier les choix affectant les conditions de sa mobilité, on peut fixer une séparation entre ceux affectant un potentiel de mobilité et ceux affectant des déplacements effectivement anticipés. La distinction apparaît classique et pertinente lorsque l'on s'aperçoit que l'on a formulé une définition de l'accessibilité et de la mobilité. Du point de vue de l'observateur, la prise en compte des potentiels de mobilité correspond effectivement aux calculs d'accessibilité individuelle tels qu'ils ont par exemple été mis en œuvre dans la thèse de Wenglenski (2003) sur les différences d'accès au marché de l'emploi francilien (cf. 1.2.3.2).

Dimensions de l'accessibilité Précisons rapidement que l'accès en question n'est pas que physique, au sens de l'existence de la destination et de la disposition des moyens de l'atteindre (avoir), mais également pratique, au sens des savoir-faire à mobiliser pour mettre en œuvre ces moyens (savoir), et enfin symbolique, au double sens des représentations qui déterminent la volonté et le droit d'accéder (vouloir et pouvoir).

Portée temporelle Toutefois, cette distinction entre mobilités potentielle et effective ne suffit pas car des déplacements peuvent très bien être choisis en fonction des possibilités de reconfiguration qu'ils permettent : par exemple, prendre la voiture pour être libre de changer d'activité et d'itinéraire quand on le souhaite. Nous placerons donc dans la catégorie des choix affectant le potentiel de mobilité ceux qui ont une portée temporelle suffisante, et en particulier qui ne se réduisent pas aux potentialités d'un déplacement donné. Le fait qu'ils soient durables rend d'autant plus difficiles la maîtrise

de leurs effets et donc l'anticipation de leurs conséquences sur l'ensemble des déplacements potentiels. Il s'agit notamment des choix assez irréversibles qui de fait auront des effets pendant longtemps, comme l'achat d'une voiture ou un déménagement.

Inscription dans un projet Ces choix recoupent en général ceux qui s'inscrivent dans un projet de vie : achat d'une maison, engagement dans une filière professionnelle, fondation d'une famille. Ces projets s'avèrent irréversibles à court-terme dans le sens où, même s'ils ne s'accompagnent pas d'investissements matériels à amortir ou si ceux-ci sont réversibles sans surcoût rédhibitoire (vente de la voiture, de la maison, divorce amiable, reconversion professionnelle), ils supposent par définition des investissements symboliques forts et durables.

Étude conjointe des projets et stratégies Le projet ne constitue pas une quatrième catégorie englobant les stratégies car il n'est pas caractérisé par une échelle temporelle plus vaste mais plutôt par une dimension supplémentaire qui est celle du sens. Le projet définit l'objectif mis en œuvre par des stratégies. L'étude disjointe du projet est en fait celle de sa dimension symbolique, dont l'articulation avec les stratégies, tactiques et solutions n'est pas du même ordre que leurs articulations entre elles. Nous étudierons donc conjointement les projets et les éventuelles stratégies correspondantes, à la différence de la distinction faite dans la topique des motivations (cf. 2.3.4.4).

Choix des potentiels réversibles L'irréversibilité relative semble également être une caractéristique intéressante des choix affectant le potentiel. D'une part, un choix irréversible implique une portée temporelle contrainte donc une anticipation du long terme et des potentiels de déplacements. D'autre part, l'irréversibilité est signifiante pour les acteurs et influe sur leurs choix. Kaufmann (2004) note ainsi que ce qu'il nomme la motilité, c'est-à-dire l'ensemble des conditions de la mobilité ou encore le potentiel de mobilité que l'on nomme ici l'accessibilité, est développée autant que possible par les individus afin, entre autres, d'augmenter la réversibilité des choix de mobilité. À titre d'exemple, s'il peut amener à privilégier la voiture plutôt que le bus pour préserver les potentialités d'un déplacement anticipé, le comportement d'aversion du risque sous-jacent influera aussi les choix portant sur les potentiels de mobilité : plutôt qu'investir dans une voiture avec des difficultés à la revendre en cas de besoin, on souscrira un abonnement à un service d'auto-partage.

Stratégies et tactiques Nous nommerons stratégies ces choix sur les potentiels de mobilité à longue portée temporelle, notamment des choix irréversibles, par opposition aux tactiques qui sont les choix sur les déplacements anticipés. On parlera éventuellement, de manière temporairement pléonastique, de stratégies d'accessibilité au sens où l'accessibilité est définie comme l'objet des choix stratégiques, c'est-à-dire la facilité d'accès d'un individu à un ensemble de destinations (lieux ou entités localisées) pertinentes pour lui.

Tactique La tactique désigne quant à elle un choix de moindre portée et qui porte sur un ensemble de déplacements précis. Elle est associée à la mobilité, au sens de mobilité effective, par opposition à l'accessibilité, au sens de mobilité potentielle. Nous avons repris des discussions précédentes sur la dichotomie entre tactique et stratégie l'importance de l'échéance temporelle, et avons négligé la réflexivité puisque l'individu est supposé rationnel dans un premier temps méthodologique, ainsi que l'absence de propre puisque les individus précaires en disposent de peu. Chaque individu réalise ici à la fois des stratégies et des tactiques, qui ne peuvent donc être différenciées par ce qu'il possède. Les mobilités tactiques correspondent par contre parfaitement avec le niveau logistique vu supra (cf. 2.3.4.4). Enfin, la différence entre niveaux logistique et stratégique correspond également à celle entre mobilités tactique et stratégique puisque les stratégies de mobilités prennent en compte les mobilités potentielles c'est-à-dire un lien causal supplémentaire par rapport aux mobilités effectives.

2.3.5.2 Portée temporelle de la stratégie et impossibilité de l'anticipation exhaustive

Tactique et stratégie au-delà de la mobilité La tactique et la stratégie peuvent être définies de manière analogue au-delà du champ des déplacements. Dans ce cadre, le choix stratégique est caractérisé par le fait que l'ensemble des conséquences du choix ne peuvent être anticipées, notamment parce que d'autres changements de la situation sont prévisibles, par exemple parce que le choix aura des conséquences à long-terme, et ce d'autant plus qu'il est peu réversible ou qu'il s'inscrit dans un projet de vie. Le choix tactique, au contraire, s'applique sur un champ qui est censé être maîtrisé et en tout cas dont les inévitables conséquences imprévisibles sont négligées alors qu'elles sont au cœur du choix stratégique.

Impossibilité de l'anticipation exhaustive Le fait de retrouver cette dichotomie dans d'autres processus cognitifs peut légitimer son usage dans

le domaine particulier des déplacements. En l'occurrence, Dreyfus (1992) décrit la mise en place des stratégies et tactiques chez les joueurs d'échecs, les plus experts s'en acquittant de façon plus intuitive. Le joueur suffisamment compétent décèle trop de paramètres à intégrer pour pouvoir appliquer des règles même non formulables. Il doit donc choisir un plan d'action, une stratégie qui hiérarchise les paramètres à prendre en compte, et élabore ensuite la meilleure tactique pour mettre en œuvre la stratégie choisie.

La différence entre tactique et stratégie repose donc sur un inflexion de posture intellectuelle par rapport à la complexité, l'une l'appréhendant globalement et raisonnant en termes de configuration et de potentiel, l'autre la considérant dans un cadre réducteur et visant à l'exhaustivité de la réflexion sur l'ensemble des actions effectives. L'articulation entre les deux niveaux est que les stratégies surdéterminent les tactiques, en définissant les priorités (par exemple, priorité de la carrière professionnelle sur la famille) mais aussi en construisant le contexte contraignant de l'action (habiter en grande couronne francilienne ou ne pas avoir de voiture).

2.3.5.3 Tactiques programmatiques et solutions en situation

Toutefois, cette distinction générale entre stratégie et tactique ne suffit pas à réduire la variété des choix de déplacements. Nous introduisons alors une nouvelle distinction au sein des choix tactiques entre le choix de tel ou tel trajet et les choix réalisés pendant le trajet choisi. Nous faisons ici l'hypothèse implicite que les choix de trajets sont ponctuels et donc pas actualisés en permanence en situation, alors qu'un trajet suscite un ensemble de choix, plus ou moins conscients ou réflexes, réalisés en continu dans le contexte d'action et qu'ils sont effectivement contraints par les choix de trajets. Dubuisson *et al.* (1999) décrivent finement les différents régimes d'activité de l'usager de la gare du Nord qui correspondent aux multiples variantes des choix réalisés dans le cadre d'un trajet décidé au préalable. Cette hypothèse de fonctionnement cognitif dans les déplacements justifie la séparation de ces niveaux de choix de mobilité dans l'analyse des logiques d'action.

Nous appellerons solutions de déplacement ces choix réalisés en situation pour satisfaire les tactiques que l'on restreint donc aux choix de trajets, c'est-à-dire aux programmes de déplacements qui sont de fait également des programmes d'activités.

Les deux distinctions, entre stratégie et tactique et entre tactique et solution, sont cohérentes car elles relèvent toutes deux du même type de rapport entre deux choix dont l'un agit sur des variables qui sont des contraintes figées pour l'autre. Cette configuration qui pousse à un usage répandu de la dichotomie entre stratégie et tactique ne remet pas en cause la spécificité de

la première distinction faite plus haut. En effet, la stratégie anticipe les potentiels de mobilité et non pas l'ensemble des choix de déplacements effectifs futurs, c'est-à-dire l'ensemble des tactiques possibles, alors que la tactique anticipe l'ensemble des solutions de déplacement qu'elle risque d'induire, que ces solutions soient maîtrisées ou risquées. Autrement dit, la tactique ne devient pas une stratégie du point de vue de la solution de déplacement.

2.3.5.4 Illustration par un premier trajet

Une situation narrée par Cheik, à savoir son premier trajet en transports en commun vers un entretien d'embauche dans une zone industrielle près d'Evry, illustre bien cette structuration en trois niveaux de choix, exposant du même coup sa pertinence descriptive. En effet, le découpage stratégie-tactique-solution apparaît clairement dans la prise de décision. Les choix tactiques intègrent les contraintes stratégiques, mobilisent des moyens d'élaboration tactique (renseignement, optimisation d'itinéraire), et anticipent la difficulté des solutions à mettre en œuvre en situation, avec ou sans prise de risque.

Ainsi, Cheik a fait le choix stratégique de se donner les moyens d'obtenir l'offre d'emploi proposée. Dans ce cadre, il accepte tactiquement l'entretien d'embauche au moment et à l'endroit proposés, sans doute sans négocier d'ajustement tactique. Face à la difficulté d'une prévision tactique de trajet dans la zone industrielle, le choix tactique se fonde sur une prise de renseignement avec son futur employeur puis sur Internet et est constitué d'un trajet (solution maîtrisée car déjà expérimentée) en RER[1] jusqu'à la gare d'Evry, puis d'une correspondance et d'un trajet en bus (solution risquée car exigeant de trouver sur place).

Ici, les solutions de déplacement sont successivement maîtrisées puis risquées, mais sont toujours anticipées et prises en compte dans les choix tactiques. Par contre, le choix stratégique de viser l'emploi a des conséquences potentielles qui dépassent les capacités d'anticipation : début d'une carrière professionnelle, qualification et promotion, mobilité internationale, déménagement près du lieu de travail, inscription dans de nouveaux réseaux sociaux, les possibilités d'activités et de mobilité corrélative sont infinies.

2.3.5.5 Échelles et logiques

Les trois niveaux de choix sont manifestement emboîtés en termes de contrainte asymétrique : la stratégie détermine les conditions des choix tactiques qui déterminent celles des solutions, alors que les solutions n'influencent

[1] Réseau express régional, intermédiaire entre métro et train de banlieue.

les tactiques qu'en étant anticipées, de même que l'éventail des possibilités tactiques est également anticipé par les stratégies mais ne les contraint pas plus. Précisons que les niveaux de choix inférieurs représentent le champ des possibles anticipés par les niveaux supérieurs et donc les déterminent aussi dans une certaine mesure.

En fait, cet emboîtement reflète celui des échelles temporelles d'action qui découle des définitions de chaque niveau. Le choix stratégique a en général une importante portée temporelle, qui explique l'impossibilité d'une anticipation exhaustive. La tactique suppose au contraire une capacité d'anticipation de l'ensemble de la chaîne d'activités et de déplacements programmée, ce qui exclut un programme sur une trop longue durée. De fait, la tactique concerne d'abord les chaînes de déplacements autour du domicile à l'échelle de la journée. Enfin, les solutions sont des choix en situation donc nécessairement à très court-terme, avant que la situation n'ait évolué.

Ces trois portées temporelles correspondent également à trois logiques qui justifient l'emploi de cette grille pour appréhender les logiques d'action. Ces logiques sont plus précisément des postures vis-à-vis des contraintes emboîtées et des portées temporelles différenciées. Parce que l'impossibilité d'une anticipation exhaustive l'y contraint, la stratégie correspond à une logique de potentiel, c'est-à-dire d'évaluation des potentiels (de mobilité entre autres) inscrits dans les configurations. Par définition, la tactique obéit à une logique de programme, c'est-à-dire de choix et d'articulation des activités et des trajets. Enfin, la solution de déplacement est soumise à une logique de performance, au sens où elle se caractérise par la mise en œuvre en situation d'un objectif fixé au niveau de choix supérieur.

Il est nécessaire de préciser que ces logiques d'action caractérisent essentiellement une posture et ne sont pas exclusives d'autres logiques d'action. En particulier, cette dénomination de performance attachée aux solutions de déplacement ne présuppose pas une rationalisation dans l'action ni dans le discours sur l'action, c'est-à-dire une optimisation des moyens mobilisés pour atteindre l'objectif. Divers modes de rationalité doivent être envisagés. Ensuite, lorsque les logiques à l'œuvre sont identifiées, reste à déterminer sur quels valeurs ou critères elles fonctionnent. Nous veillerons notamment à ne pas confondre la posture stratégique d'évaluation des potentiels et les logiques révélant une prise en compte du risque.

*

Alors que l'exploration par questionnaire d'un premier terrain nous a amené à questionner la pertinence de la notion de compétence dans une perspective de caractérisation des capacités de mobilité des précaires flexibles, la déconstruction de cette notion a révélé ses faiblesses conceptuelles.

Il paraît ainsi difficile de définir des composantes claires, de les articuler sans ambiguïté et de construire des modalités d'observation alors que la compétence tend à être un concept englobant défini tautologiquement par la performance observée. De plus, la distinction entre la compétence et les ressources, savoirs, aptitudes ou moyens pose d'autres problèmes conceptuels qui seraient résolus soit par une identification empirique des compétences et ressources pertinentes, soit par une intégration simplificatrice de l'ensemble des capacités incorporées ce qui viderait la notion de compétence de toute puissance analytique.

Une classification des compétences de mobilité affichées ou identifiables comme telles dans les études existantes de la mobilité quotidienne s'avère certes possible par une hiérarchisation des sous-objectifs que contient l'objectif de mobilité. Toutefois, la déclinaison opérationnelle d'un tel échafaudage fondé sur une agrégation de résultats issus de schémas d'analyse hétéroclites nous est apparue à la fois trop compliquée et trop fermée.

Ces limites de la notion de compétence pour former l'outil conceptuel de notre analyse nous a conduit à nous intéresser à sa composante de vouloir-agir. Cela correspond en effet au recours généralisé à la notion de motivation comme compétence cruciale de mobilité chez les responsables des structures enquêtées comme chez certains membres de leur public. Toutefois, le succès de cette notion découle surtout de sa polysémie tout comme la compétence fait consensus grâce à son imprécision. Ces notions floues sont pertinentes à étudier mais pas à constituer en outils d'analyse. Notre intérêt problématique pour le vouloir-agir oriente la recherche de notre grille d'analyse dans une des acceptions de la motivation, à savoir les motivations-raisons par opposition à la motivation-ténacité et à la motivation-volition qui se rapprochent des notions de capacité et de compétence respectivement.

L'exploration des rationalités sous-jacentes aux comportements remplace donc l'interrogation de la capacité comme entrée problématique de l'étude de la mobilité quotidienne des précaires flexibles. Nous nous plaçons dans la tradition wébérienne d'identification des idéaux-types de comportements et de systèmes de rationalités, mais nous ne choisissons pas une typologie préexistante comme grille d'analyse. Nous laissons l'analyse empirique révéler les types spécifiques aux précaires flexibles ou à leurs sous-catégories.

La grille d'analyse des comportements de mobilité est finalement composée d'une imbrication d'échelles spatio-temporelles d'anticipation de l'action. Nous considérons en effet que les personnes anticipent leur mobilité et réalisent des choix stratégiques à des échelles plus ou moins lointaines. Nous étudions donc la mobilité comme une somme de choix. Cela nous permet également d'identifier les comportements qui ne rentrent pas dans ce cadre parce que les contraintes extérieures ne laissent aucune place à un choix individuel,

ou que les comportements ne trouvent pas d'explication dans l'application d'un principe rationnel.

Trois échelles sont ainsi distinguées, entre performance, programme, et potentiel dont projet, qui correspondent à une hiérarchie d'échelles d'action indépendante de la mobilité mais appliquée concrètement à la mobilité. Les solutions de déplacements désignent les choix faits pendant la performance de déplacement. Les tactiques de mobilité consistent en choix de programmes de déplacements et d'activités. Les stratégies d'accessibilité correspondent aux choix, y compris résidentiels, professionnels et familiaux, qui affectent les conditions de la mobilité, c'est-à-dire la mobilité potentielle qu'est l'accessibilité. Au volet opératoire que représentent les stratégies peuvent s'articuler des projets, volet symbolique par lequel le sens s'inscrit dans les choix stratégiques voire indépendamment de toute mise en œuvre stratégique.

Après nous être assuré de la cohérence conceptuelle de son cadre théorique, nous mobilisons cette grille d'analyse scalaire pour interroger les rationalités sous-jacentes aux choix de mobilité des précaires flexibles. Leur déconstruction permettra finalement de revenir en partie sur la caractérisation de leur capacité de mobilité, en nous focalisant sur les ressources mobilisées. Mais avant d'entamer ces analyses, nous devons préciser la méthodologie mettant en œuvre les trois échelles d'anticipation de l'action, ainsi que les méthodes d'enquête employées.

Chapitre 3

Appareillage méthodologique : hypothèses, méthodes, terrains et évaluation préparatoire

Après la définition de l'objet de recherche et l'élaboration d'une grille d'analyse pertinente, le troisième et dernier temps de la mise en place de notre appareillage méthodologique consiste à préciser les modalités pratiques de l'investigation empirique de nos terrains.

Si notre objet de recherche paradoxal, le précaire flexible, a été clairement spécifié, il nous reste à décliner sa conceptualisation en évaluation opératoire. Nous allons donc jauger les degrés de précarité et de flexibilité des personnes rencontrées (cf. 3.2).

Le croisement de ces deux outils, la jauge des précaires flexibles et le crible constitué des trois échelles spatio-temporelles de la mobilité, nous permettra, dans les chapitres suivants, de réaliser notre analyse des choix de mobilité des précaires flexibles et d'en déterminer des typologies.

Mais l'appareillage conceptuel d'analyse défini au chapitre précédent ne suffit pas à définir une méthodologie. Nous allons donc d'abord poser l'entièreté du dispositif de recherche (cf. 3.1).

3.1 Hypothèses et méthodes

Le dispositif méthodologique comprend les hypothèses par lesquelles se décline notre problématique (cf. 3.1.1), les méthodes d'investigation par entretien (cf. 3.1.2) et marginalement par carte mentale (cf. 3.1.3), et les terrains d'enquête qui sont surtout des agences d'intérim de restauration ainsi que quelques structures d'insertion (cf. 3.1.4).

3.1.1 Triple questionnement sur les précaires flexibles

Enjeu sociétal et objets questionnés : mobilité flexible et précarité L'enjeu sociétal qui sous-tend la problématique est la tension que subissent dans leur vie quotidienne de nombreuses personnes entre l'exigence de mobilité et l'absence de moyens pour la satisfaire.

La mobilité étudiée pour interroger cette tension est alors la mobilité locale (qui structure la vie quotidienne) et contrainte (qui ne s'adapte pas aux capacités de mobilité) par le travail (qui est le plus susceptible de varier dans l'espace et le temps et qui est supposé être l'activité la plus structurante de l'espace-temps du quotidien ; cf. 1.2.1.3). Deux concepts sont alors mobilisés : la mobilité flexible qui correspond à une mobilité intense et variable dans l'espace et le temps, résultat de l'adaptation aux contraintes d'emploi flexible ; la précarité comme rapport incertain à l'avenir, c'est-à-dire comme faiblesse des ressources nécessaires pour maîtriser son avenir et notamment sa mobilité.

Question première : Quoi ? Quelle spécificité de la mobilité des précaires flexibles ? La question première par rapport aux catégories mécaniquement dessinées par les deux notions de précarité et de flexibilité (sous-entendu dans la mobilité quotidienne) est de savoir s'il y a des précaires flexibles, comme il y a des précaires non flexibles, des flexibles non précaires et des non précaires non flexibles. Les précaires flexibles forment en effet une catégorie intéressante car paradoxale, l'absence de ressources de mobilité étant opposée à la réalisation d'une mobilité flexible. Cette catégorie permet d'interroger les conditions d'expression de la tension évoquée plus haut.

En supposant la réalité de cette catégorie paradoxale, la question première se reformule de façon simple avec ses deux catégories voisines : quelle est la spécificité de la mobilité des précaires flexibles par rapport à celle des flexibles non précaires et par rapport à celle des précaires non flexibles ?

Question seconde : Comment ? Quels dispositifs de mobilité ? Cette question première de l'existence (ou de la spécificité) de la mobilité des précaires flexibles aboutit à des questions secondaires visant la compréhension de ce fait, par sa description analytique et par des tentatives d'explication.

La question seconde porte sur le comment, sur les modalités de réalisation de la mobilité. Les dispositifs pratiques de mobilité, à savoir l'agencement des ressources de mobilité, sont interrogés du point de vue de la stratégie de la personne mobile. Les modes de rationalité des acteurs sont alors analysés à partir de leurs choix stratégiques et du sens qu'ils leur donnent. Le modèle

proposé pour cela découpe les choix stratégiques en trois niveaux : les stratégies d'accessibilité, les tactiques de mobilité et les solutions de déplacement. Chaque niveau correspond plus à une logique qu'à une étape dans une séquence temporelle de décisions même si leur articulation séquentielle éclaire l'articulation des logiques.

La solution de déplacement désigne un choix en situation de déplacement, comme la navigation continue et l'adaptation aux situations perturbées. L'objectif de la solution est la réalisation optimale du déplacement vers l'activité qui le justifie : il obéit à une logique de performance. La tactique de mobilité correspond à un choix de mobilité hors situation, par anticipation du déplacement concret, comme l'organisation de l'emploi du temps personnel voire familial. L'objectif de la tactique est la réalisation d'un programme d'activités : elle obéit à une logique de programme. Enfin, la stratégie désigne un choix d'accessibilité sans prise en compte des activités ni des déplacements effectivement réalisés, comme l'achat d'une voiture ou un déménagement. L'objectif de la stratégie est la mise en place d'un potentiel d'accès, c'est-à-dire d'un potentiel de destinations accessibles : elle obéit à une logique de potentiel.

La question première de la spécificité de la mobilité des précaires flexibles sera traitée en même temps que cet aspect de la question seconde, à savoir l'identification des choix de mobilité. Ils constitueront les chapitres 4 et 5.

Chaque choix est ensuite à analyser en fonction des ressources mobilisées par les précaires. L'analyse de la notion de compétence nous a fait choisir comme ressources discriminables les moyens sociaux ou matériels, et les facultés corporelles sensorielles et motricielles. La catégorie des compétences génériques telles que la maîtrise du français pourra être utilisée, parcimonieusement car la notion de compétence tant à être englobante sans être pertinente. Les compétences de mobilité formulées en tant que telles seront analysées comme capacités d'action, donc simplement désignées par la performance réalisée. De fait, les trois types de choix stratégiques détaillés ci-dessus doivent aussi être compris comme la description de choix réalisés c'est-à-dire de performances atteintes, donc indirectement de compétences même si ces dernières ne seront pas formulées ainsi puisqu'elles n'apporteront rien de plus à l'étude des capacités d'action que ne le fait l'énoncé des performances.

Une analyse subsidiaire des ressources mobilisées consiste à déterminer si elles suscitent l'autonomie de la personne, ou au contraire lui offrent certaines marges de manœuvre tout en augmentant sa dépendance. En effet, l'autonomie semble a priori importante dans la réalisation de la flexibilité et caractérise surtout la sortie de la précarité en tant que dépendance. Le mode d'apprentissage doit en particulier être questionné.

Question troisième : Pourquoi ? Quels déterminants de la capacité de mobilité ? La troisième question interroge le pourquoi, les sous-jacents de la capacité de mobilité. Deux voies d'explicitation des causalités sont envisagées : l'acquisition des ressources c'est-à-dire essentiellement, en termes de compétences, l'apprentissage ; les motivations et appréhensions. L'intérêt de ces deux approches est de questionner l'effet du temps sur la capacité de mobilité. D'une part, l'apprentissage se fait dans le temps ou à un moment à déterminer du passé, et livrent une explication non statique des capacités par les ressources. D'autre part, les motivations et appréhensions peuvent être traitées comme des critères d'arbitrage mais ce point de vue strictement stratégique, oublieux de l'histoire, ne reflète pas la prégnance des pratiques de mobilité passées sur les pratiques possibles via un marquage symbolique des territoires mais aussi des modes et des destinations. C'est dans cette influence supposée cruciale de l'histoire de vie que les questions de l'apprentissage et des motivations se rejoignent et se complètent, voire se confondent si l'on considère la motivation à se déplacer comme une compétence de mobilité.

La question troisième, l'identification des sous-jacents de la capacité de mobilité, ira de pair avec la deuxième partie de la question seconde, c'est-à-dire la caractérisation de cette capacité. Elles feront l'objet du chapitre 6 qui explorera en même temps les ressources nécessaires aux choix de mobilité identifiés et leurs sous-jacents.

L'apprentissage, comme plus généralement l'acquisition des ressources de mobilité, sera interrogé en termes de situations et de modalités pratiques. Les motivations et appréhensions pourront être formulées, le cas échéant, en termes de configurations identitaires, susceptibles de fournir des schémas explicatifs clairs. Enfin, la capacité de projection dans l'avenir à différentes échelles de temps et d'espace sera questionnée pour mettre en évidence les horizons de mobilité, formalisation géographique des motivations et appréhensions, permettant de comparer ces espaces aux territoires de mobilité du passé.

Schéma de questionnement : autour de la tactique Le questionnement peut être structuré autour d'une notion pivot : la tactique de mobilité. Autour d'elle s'articule en effet plus ou moins directement l'ensemble des questions formulées. Les liens entre stratégies, tactiques et solutions peuvent être modélisés : la position médiane de la tactique la rend dépendante à la fois des potentiels d'accessibilité définis par les stratégies et des possibilités de déplacements déterminées par les solutions. Réciproquement, la tactique détermine les activités programmées donc anticipe et induit les solutions nécessaires pour satisfaire le programme, de même que le potentiel de tactiques

détermine les potentiels stratégiques à optimiser.

Il est donc possible de se focaliser problématiquement sur les tactiques de mobilité. Les tactiques consistent notamment à accepter ou refuser des activités et les mobilités qui les rendent possibles. L'intérêt tangible de cette notion par rapport à l'enjeu sociétal qui nous intéresse est que la tactique est l'expression des marges de manœuvre des précaires face aux exigences de mobilité flexible vers le travail. Ainsi, une grille peut synthétiser, en fonction des marges de manœuvre c'est-à-dire des alternatives réalisables, les différents choix tactiques face à la flexibilité exigée. Nous en proposons ici une a priori, à titre d'illustration : flexibilité refusée (alternative défavorable choisie), évitée (alternative favorable choisie), acceptée (alternative favorable délaissée), nécessaire (alternative défavorable délaissée), imposée (pas d'alternative).

3.1.2 Réalisation et analyse des entretiens

Les comportements de mobilité sont analysés du point de vue de l'action individuelle de manière à révéler, au travers des multiples choix contraints, les systèmes de rationalité qui les déterminent. C'est pourquoi la méthode d'observation employée est l'entretien individuel, approfondi et si possible récurrent, qui permet d'interroger à la fois les déplacements quotidiens, le discours les justifiant et le sens attaché aux contextes, territoires et activités.

Pertinence des méthodes qualitatives Nous avons également expérimenté la méthode du questionnaire pour appréhender les pratiques et capacités des précaires non flexibles. Nous avons pu en apprécier les avantages mais surtout les limites (cf. C.1.6.3). Les possibilités explicatives restent soumises au cadre des questions, celles-ci ne révèlent pas le sens donné à la mobilité, et les hypothèses interprétatives complexes ne peuvent trouver de validation.

Les méthodes qualitatives renoncent à la représentativité de l'échantillon enquêté pour pouvoir approfondir les ressorts de l'action individuelle qui font sens pour les personnes concernées. Car c'est cette signification pour l'acteur qui constitue le meilleur indice de l'effectivité des ressorts de son action au sein de schémas causaux complexes, dès lors susceptibles d'être mis à jour.

3.1.2.1 Objectifs de l'entretien

Discours comme ressource directe et indirecte L'entretien individuel vise à l'expression d'un récit du vécu, du banal, du quotidien même si les personnes interrogées s'avèrent déçues de ce sujet de discussion avant d'y

prendre plaisir. D'après Augoyard (2001), ce mode de conduite du récit s'oppose à l'interview journalistique qui ne suscite que l'expression de représentations abstraites et de jugements de valeur qui reflètent les représentations collectives dominantes. Nous focaliserons donc notre questionnement sur le quotidien des personnes pour laisser émerger des jugements de valeur propres à chacune d'entre elles.

L'entretien ne fournit pas seulement des informations sur les pratiques des personnes et sur leurs représentations telles qu'elles les formulent. Il nous renseigne par la façon dont se contruisent les objets de discours. Ceux-ci constituent même l'objet de l'enquête pour Mondada (2001) qui considère avant tout que la nature de processus dynamique collaboratif contextualisé de l'entretien l'empêche de prendre les arguments des personnes interrogées comme des ressources. Cette analyse de la construction du discours peut se nourrir d'un niveau métadiscursif à savoir d'un discours sur le dire et le communiquer, qui permet de problématiser les présupposés du discours et de confronter les rationalités.

Toutefois, nous limiterons cette dimension de l'analyse du discours qui exige, pour ne pas susciter de surinterprétation, des méthodes rigoureuses non développées ici. La construction des objets de discours et notamment leur plus ou moins grande spontanéité nous renseigneront donc marginalement mais néanmoins parfois utilement sur la valorisation des différents arguments.

Catégories indigènes, officielles et savantes En particulier, nous nous efforcerons de reconnaître les catégories explicatives mobilisées par les personnes interrogées. Comme le souligne Boltanski et Thévenot (1987), ces catégories ordinaires sont les symétriques des qualifications scientifiques, dans leur ambition explicative et dans la relation entre classement et jugement. Il s'agit donc moins d'invalider les unes au profit des autres, que de faire émerger des catégories savantes du dialogue entre catégories indigènes et appartenances collectives officielles, ainsi que le propose Dubar (1998) dans son analyse des formes identitaires au travers des récits de vies.

Néanmoins, encore une fois, cette analyse ne constitue pas notre entrée principale mais seulement un bénéfice marginal d'un questionnement focalisé sur les raisons d'agir. De plus, la focalisation sur la dimension identitaire et sur le discours en tant que récit de vie nous amènerait à appréhender chaque discours recueilli comme un tout à étudier dans sa globalité, dans ses articulations, dans son économie générale. Au contraire, en faisant le postulat de l'action rationnelle des individus, notre analyse a pris la forme d'un découpage aussi fin que possible des propos afin d'isoler chaque raison, ce qui brouille complètement la structure globale du récit.

3.1.2.2 Biais liés au cadre de l'entretien

De nombreux biais sont susceptibles de nous conduire à des conclusions erronées. Leur mise en évidence est nécessaire afin de les éviter, de les compenser ou de les prendre en compte pour modérer la portée des résultats finaux.

Expression exclusive de la subjectivité La forme de l'entretien induit certains biais quelles qu'en soient les modalités choisies. Ces biais sont plus précisément attachés aux filtres que constituent l'expression et la subjectivité, indépendamment du contexte, des questions, de l'interlocuteur.

Dans son étude de la mobilité des pauvres, Mignot (2001) souligne ainsi que la satisfaction d'une personne peut difficilement être appréhendée dans ses fondements objectifs étant donné que ses préférences peuvent s'être adaptées à sa situation ou qu'à l'inverse ses aspirations soient déconnectées de tout besoin tangible. Sans prétendre disqualifier la subjectivité du locuteur, il ne faut pas oublier que son discours même sincère et tendant à l'objectivité passe par ce premier et inévitable filtre. Le discours devient une somme de signes à interpréter. Bourdieu (1994) considère même le rire comme un signe de la révélation d'une vérité objective décalée de la vérité vécue.

Impossible expression de la raison pratique Parce qu'elles s'appuient sur la subjectivité, les raisons d'agir pourraient paraître plus aisées que des données objectivables, à obtenir à partir d'un entretien. Pourtant, ce n'est manifestement pas le cas. Bourdieu (1980) soutient ainsi que la logique pratique ne peut en général être formulée sauf par les omissions de l'évidence. Il en déduit à la fois la difficulté de l'entretien et la vanité des questionnaires pour appréhender la raison pratique. Les logiques sous-jacentes aux pratiques ne seraient finalement explicitées que dans le cas d'une action réflexive, c'est-à-dire d'une action caractérisée par la visée d'un résultat et l'optimisation des moyens, en particulier dans le cas d'un échec de la routine.

Cette limitation de l'entretien pousse à expérimenter d'autres méthodologies telles que l'observation in situ avec divers dispositifs d'enregistrement, éventuellement dans des situations artificiellement perturbées, voire en combinant observation et entretien. Lévy (1999a) a ainsi suscité une autoconfrontation des personnes à leurs propres pratiques observées pour induire une réflexivité a posteriori sur les pratiques, mais elle en a moins tiré d'explications qu'une auto-justification.

Notre terrain nous pousse à considérer que l'entretien ne sera pas trop inadapté à l'exploration des pratiques, du fait même que les déplacements des flexibles sont par définition variables et peu inscrits dans la routine. Plus,

nous ne nous intéressons pas tant aux éventuelles routines qu'aux trajets changeants, limites, perturbants car non complètement maîtrisés. Nous délaissons donc l'observation en situation parce que non nécessaire a priori et dégageant un corpus fin sur les pratiques mais pas sur les rationalités qui les déterminent, sans évoquer ses difficultés pratiques et ses limitations méthodologiques propres.

Effet de lieu Le contexte d'entretien amène un autre type de biais majeur. Bourdieu (1994) dénonce même « l'illusion biographique » qui fait croire en l'indépendance entre le récit de vie et la situation d'enquête. De plus, les terrains effectivement enquêtés, agences d'intérim ou structures d'insertion, induisent des effets de lieux spécifiques.

Ainsi, la réalisation d'un entretien dans un lieu, par exemple une agence d'intérim, suscitera peut-être une surestimation des pratiques liées à ce lieu, par exemple les pratiques liées au travail d'intérimaire par rapport aux activités hors-travail. Si ce biais hypothétique est avéré, il ne perturbera pas trop notre méthodologie étant donné que le questionnement porte essentiellement sur les déplacements liés au travail, mais le hors-travail sera difficile à appréhender, ce qui s'est vérifié.

Par contre, le discours des personnes interrogées risque d'être influencé par la puissance symbolique du lieu de pouvoir de leur employeur. Ce biais paraît d'autant plus effectif dans les structures d'insertion que les responsables y ont une fonction de mise au travail et d'imposition de ses règles. De même, du côté de l'intérim, les intérimaires expriment similairement leur motivation et leur soumission aux règles de leur agence en venant attendre l'octroi d'une mission. Ce pouvoir symbolique propre au lieu se concrétise même dans la proximité des permanents de l'agence (cf. 3.1.4.3).

Entretien collectif De surcroît, d'autres intérimaires sont souvent présents avant voire pendant les entretiens, et s'ils peuvent être complices passifs de l'expression authentique d'une forme d'insoumission, ils peuvent aussi bien participer à l'imposition d'un conformisme vis-à-vis des valeurs et recommandations officielles de leurs employeurs, ou au contraire vis-à-vis d'une critique dénonciatrice des attentes de l'agence.

Malgré l'intérêt propre d'un entretien collectif qui révèle notamment les discours légitimes au sein de la population interrogée et permet de confronter les points de vue des personnes expertes dans leurs pratiques, nous avons donc chercher à susciter dans la mesure du possible les conditions d'entretiens individuels isolés, où le perturbateur presque exclusif est l'enquêteur.

Les salles closes proposées par les structures d'insertion étaient chaleu-

reusement acceptées, et dans les salles d'attente des agences d'intérim, nous tentions de localiser l'entretien dans un endroit très à l'écart, notamment à l'abri des regards des permanents, qui se trouvaient dès lors assez loin pour ne pas entendre une conversation à voix modérée. Nous avons parfois envisagé de poursuivre l'entretien aux domiciles des personnes enquêtées, mais soit la personne ne voulait pas d'entretien à domicile, soit elle préférait éviter de prendre un rendez-vous ce qui nous imposait d'attendre à l'agence d'intérim, soit elle nous proposait un rendez-vous à domicile mais seulement pour poursuivre l'entretien déjà en grande partie achevé. Finalement, tous les entretiens ont eu lieu dans les locaux des employeurs.

Perturbation de l'enquêteur Le chercheur constitue une sonde qui ne peut que modifier le milieu dans lequel il est plongé pour effectuer sa mesure. Les techniques ethnographiques visent à limiter cette perturbation en particulier par la longue durée de l'interaction qui aboutit à une acceptation du chercheur par le milieu social observé et à son intégration partielle. Cet effort doit être reproduit autant que possible pour la réalisation d'un seul entretien.

Dans l'observation pendant le déplacement, l'enquêteur perturbe surtout en rassurant, parce qu'il constitue un informateur potentiel, surtout lorsqu'il donne les consignes d'itinéraires (Lévy, 1999a). À l'inverse, il peut inhiber la personne qui ne veut pas faire d'erreur devant l'évaluateur, ne pas révéler son incompétence au juge qu'incarne inévitablement le chercheur, surtout si un différentiel d'apprentissage et donc de légitimation scolaires est patent.

Statut de dominant C'est plutôt cette position de dominant qui risque d'abord de perturber l'enquête par entretien. Elle nous apparaît crûment lorsque, après nous être présenté comme sociologue, une femme le reformule sur le ton de la demi-plaisanterie : « Vous cherchez des cas sociaux, quoi ». Or, bien que la sociologie ne s'intéresse pas qu'aux personnes en difficulté, ce que nous avons brièvement essayé d'expliquer, cette affirmation était relativement exacte. En effet, d'une part, notre méthode consiste à analyser les cas de quelques personnes pour y reconnaître des phénomènes sociaux, qui peuvent donc être nommés cas sociaux. D'autre part, nous recherchons effectivement des personnes certes flexibles mais aussi précaires, que d'aucuns pourraient qualifier de cas sociaux, même si ce terme péjoratif est associé à une inadaptation et à une dépendance coûteuse pour la société quand la flexibilité est synonyme d'adaptabilité et d'indépendance. Or, l'utilisation de ce terme dégradant nous renvoyait à une position de dominant, de surcroît en train d'essayer de tirer parti des difficultés des dominés. Ce qui nous

questionne déontologiquement et méthodologiquement.

D'autres différenciations par rapport à l'enquêté peuvent participer à la construction du statut de dominant de l'enquêteur. C'est le cas du sexe masculin de l'enquêteur dans le cadre d'une domination masculine plus ou moins prégnante selon les milieux (Bourdieu, 1998). Y participe également la normalité phénotypique de l'enquêteur blanc blond aux yeux bleus dans une société et un marché de l'emploi marqués par la xénophobie et le racisme au quotidien (cf. 5.1.2.2).

Appréhension vis-à-vis de l'enquêteur Le statut de l'enquêteur du point de vue de l'enquêté est donc surtout prégnant comme statut de dominant. Il est alors susceptible d'influencer le discours de ce dernier selon deux principales modalités : l'appréhension et la séduction. L'enquêté peut d'abord craindre de pâtir de révélations que l'enquêteur diffuserait, volontairement ou pas, d'autant plus que ce dernier est proche voire redevable des employeurs qui lui offrent les conditions de réalisation de son enquête. Il peut simplement appréhender le jugement de son interlocuteur qui ne fait que reproduire une évaluation permanente de nombreuses institutions dont il dépend, qu'il s'agisse des multiples employeurs ou des administrations qui procurent des aides sociales.

Appréhension de l'enregistrement Cette appréhension est d'autant plus grande que nous demandons aux personnes sollicitées si nous pouvons enregistrer l'entretien. Leur enregistrement suscite une angoisse d'être entendu par d'autres (Madoui, 2003) mais aussi de voir leur propos utilisés dans des cadres qu'elles ne maîtrisent pas du tout. Une femme nous demande ainsi si l'enregistrement sera ensuite diffusé à la radio, nous assimilant certainement à un journaliste. Plusieurs autres personnes s'opposent clairement à tout enregistrement, mais ne voient aucun problème à la prise de notes, qu'ils favorisent même en ralentissant le débit de leur parole lorsque la prise de notes s'intensifie.

Puisque l'enregistrement nous est quasiment indispensable pour identifier les rationalités sous-jacentes aux pratiques, comme le prouve la comparaison des analyses d'entretiens enregistrés et non enregistrés, nous faisons des efforts pour convaincre les personnes sollicitées de son utilité et de son innocuité. Pour mettre en confiance des enfants, il est envisageable de faire écouter le début de l'enregistrement pour les rassurer, mais pour un public adulte, des arguments sont plus pertinents.

Nous indiquons donc aux personnes sollicitées qu'elles peuvent refuser d'être enregistrées mais même si cela nous est très utile pour avoir des infor-

mations sur leurs raisons de se déplacer, trop compliquées pour être directement transcrites. Nous précisons que la prise de notes nous permet d'obtenir seulement des faits simples et peu intéressants, comme leurs modes de transport habituels. De plus, lorsque nous les proposons, nous indiquons que les entretiens longs pour lesquels nous disposons de quelques gratifications ne nous intéressent vraiment que s'ils sont enregistrés. Finalement, la plupart des personnes ont accepté l'enregistrement sans hésiter et très peu ont persisté dans leur refus de l'enregistrement.

Séduction de l'enquêteur D'autre part, l'enquêté peut conformer ses dires à ce qu'il suppose être les attentes de son interlocuteur, ou bien censurer des propos difficiles à assumer devant le juge-enquêteur. Cette conformation s'inscrit dans un rapport de séduction qui peut s'exacerber dans une interaction homme-femme particulièrement marquée par les rapport de genre. Face à un enquêteur homme, les femmes peuvent être poussées à construire dans leur discours sur elles-mêmes une identité féminine qu'elles espèrent valorisée. Au contraire, une femme pourra limiter tant que possible l'interaction pour éviter le rapport de séduction genré, surtout si son milieu social d'origine défend une compartimentation forte des genres.

Cette séduction peut par ailleurs viser une instrumentalisation du dominant pour en faire un relais du discours des dominés, qui amplifieront leur situation de satisfaction ou de frustration, comme un stigmate revendiqué alors que d'autres tenteraient de le masquer. Ce discours en direction du monde des dominants pourrait également considérer l'enquêteur, non comme un relais des dominés, mais comme un représentant des dominants, catalyseur de la colère voire cible d'invectives.

Relation équilibrée pour limiter les biais L'ensemble de ces biais liés à notre statut d'enquêteur homme blanc diplômé ne peut être évité. Tout au plus, nous tentons de les juguler par une posture d'humilité. Nous mettons en avant notre statut d'étudiant plutôt que celui de chercheur sociologue qui est de toute façon moins compréhensible. De plus, nous affichons notre appartenance à l'université de Marne-la-Vallée, les autres établissements d'appartenance risquant d'être inconnus ou bien associés à une élite. Ce rattachement institutionnel a également l'avantage d'associer nos intérêts à des lieux éloignés des lieux d'entretien, donc de renforcer l'image de l'étudiant neutre et indépendant des employeurs. Enfin, nous prenons une tenue habituelle qui correspond de fait au style vestimentaire des personnes rencontrées.

Par ailleurs, nous nous efforçons d'instaurer une relation de relative confiance dans laquelle notre statut s'efface derrière notre individualité concrète. Un

élément important est de garantir le libre choix de l'entretien par la personne enquêtée. Ainsi, nous rappelons aux personnes sollicitées qu'il s'agit d'un service que nous leur demandons et qu'elles sont tout à fait libres de refuser, ou d'interrompre l'entretien pour vaquer à leurs occupations, et nous veillons à ne pas insister si une personne paraît réticente. De plus, après un échange plus ou moins long, nous proposons un rendez-vous pour réaliser un entretien auquel les enquêtés ont le temps de se préparer et pour lequel ils font la démarche active, à l'inverse de l'entretien à la volée qu'ils subissent, avec réticence ou dans un consentement passif.

Contre-partie comme contre-don Enfin, nous offrons un cadeau à ceux qui acceptent un long entretien pour les remercier plus que verbalement et ainsi leur signifier sans ambiguïté qu'ils sont des experts qui rendent un service qui génère une dette symbolique. Le but est d'instaurer une relation équilibrée dans laquelle l'enquêteur et l'enquêté se sont réciproquement fait un don et donc endettés, créant par ces don et contre-don initiaux le noyau d'une relation où l'un n'est pas au-dessus de l'autre et où chacun peut parler librement à l'autre comme égal. En effet, l'enquêté tend, parfois rapidement, à considérer que son effort de réponse aux questionnements du chercheur, d'analyse réflexive et d'exposition de soi est démesuré en l'absence de contre-partie, ce qui l'amène à interrompre ce don, c'est-à-dire l'entretien.

Cette gratification peut toutefois remplacer une relation déséquilibrée par une relation d'échange marchand plutôt que par une relation de don. L'idéal consiste à éviter la marchandisation par une construction de la relation dans la durée. Cela permet de ne pas contraindre le don et le contre-don dans un même moment, ce qui les transforme en un simple échange plus ou moins équilibré, mais au contraire de respecter le rythme des dons et des contre-dons. La longue durée de l'observation ethnographique vise justement à respecter la montée en puissance des dons qui marquent la progression de l'intégration du chercheur vis-à-vis des personnes sur lesquelles porte son étude. Une telle démarche ethnologique n'a pas été envisagée, et la gratification immédiate a été choisie par défaut pour rendre possibles les modalités d'entretien indépendamment des contraintes contingentes de mise en œuvre.

Sélection par les permanents Cette prévention générale lors de la sollicitation ne peut toutefois être attestée dans le cas des personnes contactées par leur interlocuteur permanent de l'agence d'intérim ou de la structure d'insertion. Ce dernier les choisit en effet à partir de critères mal déterminés et les interpelle selon des modalités inconnues. Dans le cas des personnes en insertion, le critère que nous avançons est le degré de flexibilité de la mobilité.

Dans les agences d'intérim, notre critère était le respect de notre demande de diversité sur le sexe, la disposition d'une voiture et la situation familiale, diversité qui s'est surtout vérifiée pour l'équilibre numérique entre les genres. Mais des critères supplémentaires implicites servent certainement à affiner la sélection. En particulier, les permanents choisissent sans doute les personnes qu'elles connaissent personnellement et auxquelles elles peuvent demander un service en espérant une réponse positive, afin de ne pas devoir passer trop de temps à solliciter leur public, et sans que l'acceptation espérée ne soit considérée comme forcée, de façon à limiter leur endettement symbolique.

Sélection directe Pour notre part, nous n'effectuons globalement qu'une sélection sommaire. Le premier niveau de sélection est le choix des structures sollicitées puis enquêtées, choix que nous avons détaillé supra (cf. C.2). Nous n'avons pas eu recours aux réseaux sociaux des personnes sollicitées qui permet de mobiliser efficacement certains publics difficiles à rencontrer sinon, pour privilégier la sélection par l'appartenance à des institutions recevant des personnes souvent précaires et flexibles. Ensuite, la sélection s'avère essentiellement contingente, autrement dit c'est le hasard des situations qui désigne les personnes sollicitées par le fait que nous pouvons pratiquement les solliciter.

Enfin, nous évitons de pousser l'entretien lorsque la personne révèle qu'elle est très peu précaire ou très peu flexible. En particulier, nous n'évitons pas d'entretien pour équilibrer l'échantillon en termes de catégories a priori déterminantes. Par contre, lorsque deux personnes peuvent être sollicitées, nous favorisons parfois la personne de la catégorie la moins représentée dans la mesure où celle-ci est identifiable. En pratique, nous avons quelquefois choisi une femme au détriment d'un homme, les hommes étant de toute façon largement surreprésentés.

3.1.2.3 Biais lié à la gratification

Les biais de sélection comprennent aussi ceux de la personne sollicitée qui accepte ou refuse, c'est-à-dire sélectionne ou pas l'enquêteur. Ils sont les moins identifiables puisqu'aucune interaction ou presque ne fournit d'élément de connaissance de la personne qui refuse l'entretien, souvent en affirmant qu'elle est pressée ou pas intéressée, ou par un relatif mutisme.

Par contre, une phase de la sollicitation des intérimaires est susceptible d'influer significativement sur leur acceptation de l'entretien : l'annonce d'une gratification. Cette influence ne peut être niée puisqu'elle constitue un intérêt de cette technique dans la mesure où peu de personnes consentent à réaliser des entretiens individuels longs sur rendez-vous alors qu'un entretien indivi-

duel public voire collectif au milieu de la foule de la salle d'attente est entamé. Le biais correspondant est d'autant plus fort que la gratification en question est un chèque-cadeau de vingt euros, par lequel les difficultés de financement nous ont amené à remplacer le cadeau d'abord envisagé. Bien qu'il s'agisse d'un bon pour des achats non quotidiens, il a une valeur faciale qui l'assimile à un véritable chèque, c'est-à-dire à un simple billet, alors que l'achat des entretiens était exclu.

L'existence d'une gratification connue avant l'entretien biaise donc potentiellement fortement la sélection des personnes enquêtées mais aussi leur posture pendant l'entretien. En effet, les personnes sensibles à l'attrait d'une gratification seront éventuellement plus pauvres ou précaires, ou plus vénales, ou plus influencées par une rationalité économique instrumentale. Ainsi, certaines personnes révèlent ouvertement leur intérêt pour la gratification. L'une d'elles manifeste un intérêt pour l'entretien à partir du moment où nous lui précisons qu'il donne lieu à contre-partie. D'autres réclament un nouvel entretien plus long pour justifier l'octroi d'une gratification d'abord pas obtenue. Une autre sollicite un deuxième chèque-cadeau pour l'aider alors qu'il vient de faire un deuxième long entretien.

Toutefois, cette même personne, comme d'autres, aura réalisé son premier long entretien sans connaître l'existence d'une gratification, qu'il a néanmoins obtenue. Cela révèle que des entretiens étaient possibles sans gratification. Mais, dans le cadre dans lequel s'est effectué le recueil des entretiens, cette absence de contre-partie et de contre-don aurait renforcé un autre type de filtre propre à la sélection des enquêtés pour des entretiens longs. Autrement dit, elle aurait potentiellement favorisé la sélection des personnes les plus loquaces, ou les moins pressées, ou les plus altruistes, ou se sentant plus proches de l'enquêteur.

Par ailleurs, ayant accepté cette gratification, les personnes sont susceptibles d'avoir deux postures antagonistes. D'un côté, elles peuvent se sentir tenues d'offrir au chercheur le discours emblématique qu'il attendrait et non pas un discours supposé peu intéressant sur leur banal quotidien. Cela peut conduire à une logorrhée digressive, ou au contraire à une censure prudente du discours, en tout cas à une occultation du vécu objet de l'enquête. La gratification, au lieu de construire une relation d'égal à égal, réaffirme la domination de celui qui paie mais évalue, de fait du côté de l'employeur ou de l'administration pourvoyeuse d'aides. Kouma relève ainsi en riant l'intérêt de cette gratification quand il n'y a pas de travail et nous associe à l'agence d'intérim : « Comme ça Adecco va nous payer même si on travaille pas aujourd'hui. » D'un autre côté, les enquêtés peuvent retenir les informations de façon à les monnayer ou tout au moins à ne pas dilapider une ressource économique nouvellement désignée comme telle, par exemple en faisant durer

l'entretien pour solliciter une deuxième gratification. Ce biais hypothétique ne transparaît d'aucune manière et peut donc n'être que théorique.

Pour limiter ces effets liés à la remise d'un chèque-cadeau, nous la présentons en général comme un humble cadeau qui tente de compenser un peu tout ce que les personnes rencontrées nous offrent en nous parlant de leur mobilité et en nous rendant ainsi possible notre travail. Nous insistons de plus sur les limites de ce bon d'achat qui ne peut pas servir pour leurs courses, ce qui atteint parfois si bien son but que cela provoque un sourire condescendant sur ce cadeau comiquement impertinent pour des personnes dans une grande précarité financière.

> Souleymane : – Et c'est pour moi ? Ah c'est gentil (rire), je vais pouvoir acheter du lait...
>
> YJ : – Euh pas à Carrefour.
>
> Souleymane : – Ah.
>
> YJ : – C'est juste un chèque, c'est pas de l'argent, c'est un chèque où on peut acheter... ça vaut 20 euros mais seulement dans certains endroits, et là c'est les endroits où on peut acheter.
>
> Souleymane : – Ah !... OK OK. (...) Est-ce qu'il y a un endroit ici à Saint-Quentin ?
>
> YJ : – Oui, il y a au moins Go Sport, peut-être la FNAC mais j'ai pas vu.
>
> Souleymane : – D'accord... Merci beaucoup. C'est gentil quand même.

Enfin, sauf oubli, nous remettons toujours la gratification au début de l'entretien à partir du moment où la durée minimale de disponibilité pour l'entretien, à savoir une heure, est annoncée et acceptée. Parfois, la gratification n'induit aucun biais car elle n'est pas du tout évoquée avant la fin de l'entretien, moment où elle est remise.

Déontologie contre gratification Le recours à une gratification, surtout pseudo-pécuniaire, pose d'autres problèmes en plus des biais induits dans la sélection et dans le discours. De nombreux sociologues et surtout ethnologues critiquent ainsi déontologiquement le principe même de la gratification, en la désignant comme une technique propre au marketing qui privilégie la rentabilité sur la finesse de l'observation.

En effet, ce qui s'apparente à un achat de l'entretien transforme une relation intense, propice à l'introspection intime et à la confidence, qui peut définir une forme valorisée de relation humaine, en relation de service marchand qui tend à réduire l'interlocuteur en objet, en ressource à exploiter,

et à supprimer la possibilité de liens interpersonnels, non marchands et durables qui dépassent le strict motif de l'entrevue. La gratification peut donc être dénoncée parce que participant à une extension de la marchandisation généralisée de la société aux dépens d'une forme de lien social construite sur la durée par le don et considérée comme seul véritable ciment de la société. La diffusion de cette pratique tend en particulier à normaliser l'échange marchand dans les enquêtes ethnographiques et sociologiques et ainsi à polluer celles d'autres chercheurs pour la participation desquelles les enquêtés attendraient ou exigeraient des rémunérations.

Au-delà de l'invocation d'une idéologie du don non détaillée ici, il faut reconnaître la violence de l'échange marchand qui empêche l'interlocuteur de donner sa parole et d'amener et désigner la nature du contre-don qui lui sera fait. La gratification violente donc l'interlocuteur en enfermant la relation dans l'instant présent de l'échange. L'achat risque alors d'empêcher la libération de la parole et l'intercompréhension entre enquêteur et enquêté en bloquant les transfert et contre-transfert mis en évidence dans la relation psychanalytique. L'exigence du paiement de l'analyste, c'est-à-dire de l'effort tangible fait par le patient, pour l'efficacité du travail psychanalytique renforce également la critique de la pratique inverse qu'est la gratification de l'enquêté. Mais, l'analogie même entre entretien à visée sociologique et travail psychanalytique peut être dénoncée, leurs objectifs n'étant pas les mêmes au-delà d'une certaine ambition de compréhension de la part de l'analyste comme de l'enquêteur. La confusion entre sociologue et psychologue a pourtant été faite par Belinda qui semble trouver dans l'entretien une forme du soutien psychologique qu'elle pensait trouver en venant au rendez-vous.

> Belinda : – Si je me déplace c'est pour une bonne raison. Si c'est pas une bonne raison vous me voyez même pas. C'est parce que- Ramda elle m'a dit c'est un psy- j'ai entendu un psychologue, ça... c'est parfait, j'avais besoin d'un psychologue. (rire de YJ) Après vous vous vous me sortez sociologue.

Nous pouvons supposer qu'un entretien ouvert qui porte sur le vécu crée entre le sociologue et l'enquêté une relation de compréhension et d'attachement mutuel qui se retrouve dans toute relation intime et en particulier au fondement de la relation psychanalytique.

Intangibilité du biais lié à la gratification Malgré les nombreuses critiques du recours à la gratification, il est difficile d'identifier la réalité des biais qu'il génère. Il nous semble plutôt que, si certaines personnes sont effectivement attirées par l'argent que représente le chèque-cadeau, toutes acceptent cette gratification modeste et assez inappropriée à leurs besoins comme un

cadeau et non comme un chèque, avec de nombreux remerciements et un certain dénigrement amusé : « 20 euros ? ah c'est pas assez ! » ou « C'était mieux les nourritures. Merci beaucoup hein. » Le biais porterait ainsi sur la sélection et peu sur l'entretien.

Plusieurs personnes ont au contraire tenté de refuser le chèque-cadeau et de nous signifier clairement que nous pouvions le conserver pour d'autres entretiens. C'est le cas de Mody : « Le plus important c'est la discussion et pas... c'est pas la peine de donner l'argent quoi. » Elles visaient ainsi à ne pas transformer leur geste altruiste en geste intéressé, ou à ne pas dégrader le début d'une relation interpersonnelle durable en prestation de service sans conséquence. Leur réaction confirme la violence symbolique de la gratification à laquelle elles veulent échapper mais aussi leur capacité à ne pas s'y laisser enfermer.

L'existence d'une gratification n'empêche ainsi pas la création d'une relation affective entre l'enquêteur et l'enquêté où chacun apporte à l'autre par sa simple participation à la discussion commune. Plusieurs personnes proposent spontanément à l'enquêteur qu'il les contacte et vienne chez elles dans le cas où d'autres questions émergeraient. Belinda nous exprime sa profonde reconnaissance de l'avoir faite sortir de l'ennui de son logement insalubre.

> Belinda : – OK j'étais très contente.
>
> Permanente A : – Sérieux ?
>
> Belinda : – Ça m'a pas dérangée.
>
> YJ : – Oui ?
>
> Belinda : – Oui ça m'a pas dérangée. Bon appétit.
>
> Permanente A : – Merci. Et merci d'avoir répondu à l'invitation.
>
> Belinda : – Non mais je faisais rien du tout à la maison, je m'ennuie (rire). Non mais je fais tout pour sortir, dès que vous m'appelez, je suis trop contente (rire de A). C'est vrai hein.
>
> Permanente B : – Ben on va t'appeler.
>
> Belinda : – Non mais, vous restez euh, dans 10 mètres carrés vous savez pas comment je manque de [cove].
>
> Permanente C : – C'est... oui je peux comprendre.
>
> Belinda : – Dès que vous m'appelez je suis trop émue.

Nous n'avons finalement pas noté de différence tangible entre les vingt entretiens ayant donné lieu à gratification et les autres. L'analyse de l'effet de la gratification sur la précarité et la flexibilité telles que nous la définirons n'a pas non plus montré d'effet propre à la gratification (cf. 3.1.4.6). L'attitude des enquêtés semble dépendre de nombreux facteurs non maîtrisés et

même non identifiés, parmi lesquels tel ou tel biais apparaît finalement marginal. Certaines personnes resteront prudentes et s'efforceront de conserver une distance par rapport à l'enquêteur jusqu'à la fin de l'entretien, tandis que d'autres se confieront plus qu'elles ne s'y attendent.

> Clément : – Oh ben je crois que je t'ai tout donné. Là je crois que tu as toute ma vie. Ouais mais c'est ça. Ouais ben t'as la totale mec.

Un dernier biais important n'a pas encore été évoqué, à savoir l'influence déterminante du questionnement et plus généralement des modalités concrètes d'entretien.

3.1.2.4 Biais liés au contenu de l'entretien

Forme et contenu du questionnement La façon de conduire l'entretien détermine évidemment le discours qui sera recueilli. Pour certains questionnements, le fait même de susciter un discours constitue une forte perturbation. Ainsi, Boullier et Chevrier (2001) précisent que demander de parler, de faire un compte-rendu, de construire un récit rétablit la capacité d'histoire qu'ils veulent sonder comme indicateur d'une capacité réflexive et projective.

La structure générale du questionnement est également déterminante. Nous visons un entretien semi-directif c'est-à-dire où un équilibre est trouvé entre l'orientation du discours vers les thèmes de la problématique et la liberté laissée à l'enquêté dans la façon de les aborder. Nous évitons donc de suivre strictement la liste des thèmes et sous-thèmes qui nous intéressent pour respecter avant tout la parole de l'autre. Les réorientations thématiques se font si possible à partir d'allusions même minimes au nouveau thème à explorer, allusions qui jouent donc le rôle d'embrayeur thématique. À défaut, nous avançons le thème inexploré avec une simple transition rhétorique. Nous veillons à ne pas provoquer de rupture thématique dans le fil du discours simplement pour que la personne ne reproduise pas elle-même de rupture, qu'elle ne s'approprie pas la fonction de censeur de ses propres paroles, alors qu'elle doit au contraire avoir confiance dans la pertinence de ses propos et déléguer ce rôle d'orientation à son interlocuteur.

Il convient donc de ne pas suivre le guide d'entretien, ni mentalement ni apparemment. Le fait de garder sous les yeux la liste des thèmes à aborder renvoie au format de l'enquête par questionnaire, ce que comprennent bien les enquêtées qui nous voient nous référer régulièrement à notre feuille. Ils considèrent donc que nous attendons une réponse à un ensemble, assez important, de questions précises, ce qui les amène à contracter leurs réponses pour nous permettre, et eux avec nous, d'avancer dans l'entretien. Ce qui

nous oblige à être plus directif et à formater davantage les réponses à partir des questions.

Durée L'entretien ne doit pas durer non plus trop longtemps et il est préférable d'avoir défini à l'avance les objectifs et la durée approximative de l'entretien. Sinon, à partir d'un moment, les enquêtés se censurent ouvertement pour signifier leur lassitude, en plus des expressions conclusives du type « c'est tout ? » ou « voilà ».

> YJ : – Vous retournez au Maroc ?
> Nassima : – Au Maroc, au Maroc. Retour à... (rire) aux racines. Non non là bas chez... (7") c'est tout ? (rire)
> YJ : – Oui (rire) donc, ben, merci beaucoup.

En pratique, du fait de la grande ambition du guide d'entretien, ce sont justement les enquêtés qui suscitent l'achèvement de l'entretien, souvent au bout d'environ une heure. Les derniers thèmes sont donc très rapidement abordés, voire pas du tout. Les trente plus longs entretiens durent entre trente minutes et trois heures, soit une heure en moyenne. À cause des conditions de leur réalisation, en général en salle d'attente professionnelle et souvent sans rendez-vous préalable, ces entretiens sont moins longs que ceux d'autres chercheurs, comme ceux de Amphoux (2001) qui durent entre une heure et demie et trois heures, mais ils semblent assez longs pour explorer les rationalités de comportement.

Introduction Un élément important de l'entretien semi-directif est son introduction. Deux grandes modalités sont envisageables : la sobriété ou l'exhaustivité. Amphoux (2001) y définit à la fois le cadre et les objectifs de l'entretien, ainsi que les stéréotypes qu'il fuit. Il considère alors la personne enquêtée comme participant pleinement au cadrage de l'entretien, ce qui est de toute façon le cas même si elle ne fait que suivre le guidage thématique de l'enquêteur. À l'opposé, Lévy (1998) lance ses entretiens semi-directifs sur les identités spatiales par une très simple demande : "Parlez-nous des lieux de votre vie". Ce qui lui permet de limiter au maximum le formatage lié à la formulation de la question et de laisser s'exprimer les rapports des enquêtés à leur espace de vie dans toute leur diversité.

Nous consacrons notre introduction à notre présentation personnelle, à la désignation de ce que nous recherchons, c'est-à-dire ce sur quoi nous aimerions les entendre parler, par une petite phrase à la Lévy, puis nous justifions notre intérêt pour les personnes rencontrées en tant que précaires mais mobiles, et annonçons les modalités attendues d'entretien.

Une bonne façon de mieux maîtriser les entretiens et de les rendre comparables consiste à répéter à chaque fois la même introduction. Cela n'est pas notre cas, parce que cette option n'a pas été sérieusement préparée, et qu'elle n'est pas bien adaptée aux conditions très variables de sollicitation et d'entretien qui font en particulier que les enquêtés connaissent diversement nos objectifs. Les introductions ne comprennent pas toujours l'ensemble des éléments prévus, et peuvent au contraire être émaillées de questions préliminaires.

> YJ : – Donc je m'appelle Yves Jouffe, je rencontre les gens qui travaillent ici, intérimaires, parce que je m'intéresse aux déplacements qui peuvent aller à gauche, à droite, et j'ai compris que dans l'intérim de restauration ça bougeait beaucoup, on travaille ici et puis le lendemain c'est ailleurs, c'est ça ? Vous travaillez dans l'intérim depuis longtemps ?
>
> Claire : – Oui moi depuis le mois de décembre.
>
> Garance : – Euh ben moi en fait c'est ce mois-ci quoi- c'est pour les vacances.
>
> YJ : – D'accord. Donc ce que j'aimerai bien faire c'est... discuter avec vous, alors je- (petit rire) c'est peut-être pas forcément facile à deux, je sais pas si c'est [Sandrine] qui vous a appelées pour vous dire de venir ensemble, euh...
>
> Claire et Garance : – Oui.
>
> YJ : – Bon on va essayer quand même de le faire et donc l'idée c'est de- je sais pas si euh... je prends des notes ou je peux enregistrer la conversation pour me réécouter, ça pose pas problème ?
>
> Claire et Garance : – Mmh mh.
>
> YJ : – Ben d'accord, je pose mon appareil. Et donc voilà c'est pour savoir comment ça se passe- c'est à vous de me raconter hein, je pose pas des questions, j'ai pas un questionnaire avec des cases à remplir hein, c'est pas comme au début pour l'inscription.
>
> Claire : – D'accord. Et... le matin, on arrive à l'agence (...)

Après l'introduction qui complète la sollicitation voire le premier entretien, les modalités de questionnement sont aussi importantes mais elles ne se prêtent pas à une recension puisqu'elles s'adaptent en permanence au fil de la discussion. Plusieurs guides d'entretiens définissent les thèmes à aborder. Leur ordre répond à quatre contraintes : hiérarchie logique, hiérarchie problématique, connexité, progressivité de l'intimité. D'abord, les thèmes généraux précèdent leurs déclinaisons précises puisque les questions à ces dernières supposent de toute façon des réponses aux premières. Ensuite, les thèmes centraux dans la problématique doivent être abordés assez vite pour

ne pas pâtir de la lassitude de l'enquêté. Troisièmement, les thèmes proches se suivent et un petit nombre de blocs de thèmes connexes est défini entre lesquels la transition est plus difficile. L'intérêt de ces blocs est de regrouper tous les thèmes qui doivent être abordés avant d'entamer un nouveau bloc, le but étant de limiter les transitions rudes entre blocs, et en particulier les allers-retours entre deux blocs. Enfin, les thèmes touchant le plus à l'intime doivent être réservé pour la fin. Cela leur donne le plus de chances d'être abordés ou au moins évoqués spontanément étant donné qu'une interrogation brutale sur des sujets intimes risque de provoquer la fermeture et le mutisme de la personne sollicitée. De plus, le discours sur l'intime exige entre l'enquêteur et l'enquêté une certaine confiance et un minimum d'intimité qui ont besoin de temps pour s'installer.

Guide d'entretien Plusieurs guides d'entretiens ont été rédigés au fur et à mesure de l'élaboration de la méthodologie. À partir des questionnements originels (cf. D.2), nous en avons proposé une première structuration qui respecte la hiérarchie logique en explorant d'abord l'histoire et les projets avant de se focaliser sur la situation professionnelle présente, puis sur les pratiques et dispositifs de mobilité (cf. D.3). Mais cette hiérarchie rejette en fin d'entretien le cœur de la problématique et elle commence par contre par l'exploration du plus intime à savoir les projets de vie, et par un long travail de carte mentale sur l'histoire des territoires qui ne laissera pas de temps aux questions les plus centrales.

Nous avons également réalisé un questionnaire introductif (cf. D.4) devant permettre l'identification des personnes éligibles à un deuxième entretien, long et ouvert, c'est-à-dire les personnes à la fois précaires et mobiles. De plus, ce questionnaire vise à renseigner le plus possible les caractéristiques factuelles des personnes sollicitées, de façon à ne pas avoir à soumettre un deuxième questionnaire fermé pendant l'entretien ouvert semi-directif. Ce guide s'est avéré impertinent car trop exhaustif donc trop long pour une simple identification des précaires flexibles. De surcroît, l'identification d'une structure recevant ce type de public prime sur celle des précaires mobiles.

Finalement, la structure du guide d'entretien s'est précisée, en s'adaptant d'abord aux travailleurs (cf. D.6), puis aux travailleurs précaires (cf. D.8). L'exploration des histoires et projets est placée en fin d'entretien. Le guide d'entretien essaie de rentrer le plus rapidement possible dans le vif du sujet, à savoir : « racontez-moi comment ça se passe les déplacements ? ». Seules l'introduction et des questions préliminaires sur la fréquence et les lieux des missions d'intérim précèdent l'interrogation des pratiques de mobilité. En pratique, nous essaierons même de limiter ces préliminaires qui visent à ins-

taurer un enchaînement logique des questions mais qui empêchent de lancer les personnes interrogées dans un discours libéré.

Entretiens récurrents La récurrence des entretiens constitue une méthode puissante d'enrichissement des discours. Amphoux (2001) a ainsi appliqué largement ce principe de récurrence en enchaînant de 5 à 10 entretiens successifs. Le résultat a été, selon ses propres termes, la multiplicité des approches interprétatives, le cumul des connotations, le ressaisissement des représentations, aboutissant à une meilleure objectivation et une plus grande rigueur, sans exactitude toutefois.

Nous tendons à l'application de ce principe, mais cinq intérimaires seulement ont bénéficié de deux ou trois séances longues d'entretien. Plusieurs autres ont certes effectué un rapide entretien introductif avant leur long entretien, mais la redondance de l'entretien reste l'exception.

3.1.2.5 Méthode d'analyse des entretiens

La méthode d'analyse prolonge la volonté de limiter les biais propres à la sélection des enquêtés et à la réalisation des entretiens. Une fois l'entretien réalisé, le matériau à peu près unique est l'enregistrement. Celui-ci est parfois complété par des notes manuscrites prises pendant voire à la suite de l'entretien. Dans l'échantillon des trente meilleurs entretiens, seul celui d'Idrissa n'a donné lieu qu'à des notes, toutefois abondantes. Ces notes subissent alors le même traitement que les propos retranscrits à partir d'enregistrements en conservant toutefois leur statut de discours déjà filtré et interprété.

Nous retranscrivons les enregistrements en inscrivant les hésitations, les erreurs de prononciation, les rires, et tout indice qui permettra de se remettre dans la situation au moment de l'analyse proprement dite. Les notations employées sont précisées en annexe (B). Une heure d'enregistrement est retranscrite en six à dix heures selon la qualité de l'enregistrement et l'exhaustivité de la retranscription.

Les entretiens sont alors découpés en extraits, une trentaine par entretien en moyenne, distribués selon la grille d'analyse qui correspond à la problématique, à savoir les stratégies, tactiques et solutions de mobilité. Cette grille comprend plus que trois grandes catégories. Une catégorie d'extraits correspond aux propos sur la précarité et la flexibilité. Elle nous permet de situer chaque personne dans l'ensemble des personnes plus ou moins précaires plus ou moins flexibles (cf. 3.2). Trois autres catégories marginales désignent les paroles en lien avec l'apprentissage, les territoires du passé, et les motivations. Elles sont un peu mobilisées dans l'analyse finale des ressources (cf. 6). Les extraits sont ainsi classés par catégorie, éventuellement dans plusieurs

catégories, puis reclassés au sein de chaque catégorie en un sous-classement thématique le plus pertinent possible. C'est ainsi qu'apparaît entre autres la structuration des tactiques de mobilité en sous-catégories de choix de modalités de déplacement et de choix d'activités (cf. 4.1). Enfin, pour chaque sous-catégorie thématique, nous cherchons les modalités typiques de chaque catégorie de précaires flexibles. Ce dernier travail de construction d'une typologie constitue le premier mouvement de synthèse, qui est poursuivi par la concaténation des typologies propres à chaque sous-catégorie.

Insuffisance globale de la méthode Que tel ou tel biais soit jugulé au profit de tel autre, que l'analyse se focalise sur le discours comme ressource directe ou indirecte, une part importante et inévitable d'interprétation restructure cette ressource multiple pour créer un discours savant qui risque toujours la sur-interprétation au-delà de ce que les biais supposés autorisent.

Pour preuve, la réaction d'un enquêté qui a pu lire une première analyse de son entretien, grâce à la perspicacité aveugle des moteurs de recherche et à notre coupable imprévoyance qui a rendu involontairement ce texte accessible sur Internet. Outre son juste courroux vis-à-vis de cette rupture de confidentialité, il dénonce un « rapport qui comporte énormément d'erreurs, d'inventions et même des fabulations [l]e concernant ». Cette critique est malheureusement sans doute toujours valable même si le texte d'analyse en question a évolué. Elle est surtout symptomatique de l'erreur que porte chaque étape de la méthode qualitative, erreur cumulative entre la vérité idéelle, la vérité vécue, la vérité formulée, la vérité enregistrée, la vérité transcrite, la vérité analytique, et la vérité synthétique.

L'objectif des nombreuses précautions réalisées est finalement de limiter les erreurs propres à la méthode de recueil et d'analyse des entretiens, et d'éviter les « inventions » et autres « fabulations », qui sont essentiellement des fautes de surinterprétation.

3.1.3 Objectifs, méthode d'analyse et limites des cartes mentales

Nous adjoignons à l'entretien une phase de réalisation d'une carte mentale, c'est-à-dire d'une représentation graphique correspondant à certaines représentations mentales des territoires de mobilité.

3.1.3.1 Finalités de la carte mentale

Ce type de méthode offre une alternative ou plutôt un complément à l'expression orale et est donc susceptible de donner des indices spécifiques sur le

rapport à l'espace des personnes enquêtées. Plus précisément, la carte mentale peut être analysée comme un discours original ou comme une évaluation des capacités de mobilité. Elle peut aussi simplement être un outil au service de l'entretien.

Carte mentale comme discours : confronter le discours graphique au discours oral et aux pratiques observées La multiplication des méthodes d'observation font espérer une compensation de leurs biais respectifs. L'étude des sans-abri par Rouay-Lambert (2004) illustre ce type d'effort. Elle a combiné l'observation et l'entretien, c'est-à-dire à la fois l'observation des pratiques et du discours, et elle en a diversifié les techniques, recourant d'une part, à des observations distantes et participantes, à des photographies et à des suivis itinérants, et d'autre part, à des entretiens redondants et à des plans et croquis. Comme la répétition des entretiens, l'expression graphique sert à trier le réel dans le fantasme car elle est moins filtrée que l'expression orale. Elle a ainsi permis de révéler la dénégation par les sans-abri, des lieux et pratiques typiques de leur condition. En l'occurrence, cette dénégation apparaissait de manière conjointe et donc significative dans les formes orale et graphique du discours, par la non-représentation graphique, même sollicitée, des lieux institutionnels de l'assistance aux sans-abri, et par un discours de distinction où la revendication de son statut de routard revient à se démarquer des zonards et clochards.

Le temps vécu n'est pas le temps spatial, comme le souligne Augoyard (2001), l'ambiance affective pendant le déplacement notamment vers le travail pouvant même créer des « trajets-trous » avec des absences, ou à l'inverse des trajets avec attention experte. Nous pouvons donc envisager d'utiliser comme Rouay-Lambert des moyens d'expression graphique pour étudier le rapport aux territoires vécus, traversés, évités, méconnus, et en déduire les ambiances affectives vers les différentes activités. L'interprétation du discours graphique pose toutefois des questions difficiles. Par exemple, la proximité relative de deux lieux sur la carte mentale peut correspondre à un trajet-trou pendant lequel le déplacement n'est quasiment pas perçu, ou bien au contraire à un trajet intensément vécu du fait d'une continuité et d'une proximité affectives entre les lieux. Ces difficultés d'interprétation limitent grandement le caractère opérationnel de cette utilisation. Nous ne l'employons donc pas.

Supports graphiques (éventuellement carte mentale) comme embrayeur Les moyens d'expression graphique peuvent par contre efficacement mais modestement servir le recueil des entretiens. Amphoux (2001) utilise ainsi la photographie et la vidéographie comme embrayeur de com-

munication. Grâce à ces supports, plutôt que de formuler des propositions sur le monde, il présente des morceaux du monde dans lesquels les enquêtés sont plongés, ce qui facilite l'entrée dans un processus communicatif. De plus, les questions esthétiques génèrent des discours marqués, des positionnements sur des partis-pris, ce qui libère la parole. De plus, Amphoux explore les possibilités de cette confrontation au réel en appliquant le principe de la récurrence et en confrontant les enquêtés aux commentaires d'autres personnes enquêtées.

Nous pouvons notamment réutiliser la carte mentale produite par chaque enquêté comme support des entretiens qu'il nous accorde ensuite. Nous supposons qu'une carte quantifiée mais adaptée à la représentation de chaque personne permet de produire un discours plus pertinent sur le territoire, y compris sur des propositions de modification des réseaux de transport et de l'accessibilité de ce territoire. Nous nous référons à la méthodologie proposée et expérimentée avec succès par Couty et Harzo (1998), qui permet une évaluation efficace, par les futurs usagers, de telles propositions d'aménagement, et nous suggérons en plus de l'appliquer aux cartes mentales des usagers. La demande d'un arbitrage entre des hypothèses concrètes d'évolution des conditions de la mobilité est susceptible de révéler les rationalités sous-jacentes à leurs arbitrages quotidiens tactiques mais aussi stratégiques.

Toutefois, cette méthode est particulièrement longue et donc plutôt adapter à des entretiens longs et récurrents, éventuellement exclusivement focalisés sur l'utilisation de l'outil graphique. Nous n'y recourrons donc pas de manière si poussée. Par contre, la production de la carte mentale aide les personnes à réaliser une liste la plus exhaustive possible de leurs nombreux lieux passés de travail et de vie. Cette liste détermine alors un indicateur élémentaire de la flexibilité (cf. 3.2.2.1).

Carte mentale comme performance révélatrice de compétences : confronter la représentation graphique à la réalité Enfin, la production d'une carte mentale peut constituer une performance révélatrice de diverses compétences de mobilité, à savoir des compétences de maîtrise du territoire. En effet, les cartes et plans peuvent susciter de la perplexité, y compris dans la simple localisation du domicile ou la description des trajets les plus familiers, surtout chez les personnes en situation précaire (Le Breton, 2003a). La comparaison de la représentation graphique et de la réalité du territoire révèle donc le degré de maîtrise des plans mais aussi le degré de connaissance structurée des réseaux de transport et du territoire, qui correspond à ce que Ramadier (1997) nomme la familiarité socio-spatiale qui serait également déterminante de la mobilité quotidienne (Ramadier, 2005). Dans

une telle perspective évaluatrice, la carte mentale peut même avoir une visée opérationnelle en permettant à un aménageur de déterminer la capacité des futurs usagers à intégrer une nouvelle infrastructure dans leur représentation du réseau de transport public (Poublan-Attas, 1998).

Plutôt que de déterminer un protocole fin de quantification des écarts entre la carte mentale et la carte réelle, nous avons focalisé notre évaluation sur trois degrés de maîtrise. La capacité à réaliser la carte mentale révèle soit l'absence de compétence de représentation ou de spatialisation c'est-à-dire de structuration spatiale, soit des compétences topologiques de reproduction de la structure des réseaux, soit des compétences topographiques de reproduction de la forme des réseaux, c'est-à-dire de leur inscription dans le territoire. En pratique, le respect de la topographie entraîne celui de la topologie. Nous formulons par ailleurs des hypothèses explicatives de ces compétences. Premièrement, les compétences topologiques seraient liées à la pratique des réseaux de transport. Deuxièmement, les compétences topographiques seraient liées à des capacités d'abstraction, ou à la pratique d'outils d'usage des réseaux, ou encore à la pratique de modes adhérents au territoire, à savoir les modes doux et lents à la différence des modes motorisés où l'espace du voyageur est d'abord celui de son véhicule, celui-ci pouvant même être plongé dans l'espace fermé des lieux de transport comme les gares et réseaux souterrains.

Autre élément des cartes mentales, les temps de parcours entre les lieux sont estimés par les enquêtés et peuvent donc donner lieu à une évaluation de leur capacité de mesure de la distance-temps, voire à une connaissance des modes accessibles et des modes les plus rapides sur divers itinéraires. Cette capacité n'a finalement pas été prise en compte sauf dans le cas de Leila, non pas via sa carte mentale mais dans son discours.

La distinction entre compétences topologiques et topographiques repose sur l'idée selon laquelle la possession d'un type de compétences de maîtrise de l'espace favorise certes la mobilité, mais elle freine aussi l'acquisition de nouveaux types de compétences spatiales parce qu'ils sont moins nécessaires. La capacité à dépasser ce frein serait alors la capacité d'inhibition d'une compétence pour en expérimenter et en développer une autre, capacité d'inhibition désignée comme facteur et même critère d'intelligence par Houdé (2004). La connaissance des conditions dans lesquelles de nouvelles compétences spatiales pourraient être développées correspond à un intérêt opérationnel de facilitation de la mobilité, mais ne sera pas explorée ici. En tout cas, le cas de Leila révèle la réalité de la distinction entre compétences topologiques et topographiques (cf. 4.2.4). Mais cette analyse rendue difficile par le faible degré de finalisation des cartes mentales ne portera pas d'autre fruit que l'identification des compétences topologiques non topographiques de Leila.

3.1.3.2 Modalités et difficultés pratiques

Protocole Le protocole de réalisation des cartes mentales est le suivant : réalisation d'une liste de lieux de travail que nous notons sur des papillons adhésifs amovibles, réalisation de la liste des autres lieux, placements des papillons par les personnes sur une feuille vierge au format A2, identification des modes et des itinéraires, que nous traçons sur la carte au crayon à papier, de façon à caractériser les principaux trajets et à interconnecter l'ensemble des lieux nommés, estimation du temps de transport sur les itinéraires. Une carte mentale des lieux de résidence a également été réalisée une fois. Elle a surtout servi à clarifier le parcours résidentiel qui était compliqué.

Difficulté liée à la durée de réalisation du protocole La principale difficulté de réalisation de la carte mentale est le temps qu'elle suppose alors qu'elle arrive à la fin d'un entretien déjà long. En fait, l'entretien est déjà suffisamment long pour que seules 16 personnes aient entamé son étape ultime. De plus, l'entretien et notamment la réalisation de la carte mentale sont parfois interrompus par un appel téléphonique ou par une proposition de mission d'intérim ou simplement par une course déjà prévue. Nous concluons en général l'entretien strictement oral en remerciant l'enquêté pour sa participation déjà fructueuse à notre enquête et en précisant que nous demandons d'habitude aux personnes interrogées si elles peuvent participer à une forme de jeu, dans le cas où elles auraient encore quelques minutes à nous accorder. Quelques-unes refusent et d'autres acceptent, ce qui les amène plus ou moins loin dans le protocole prévu. Certaines ne réaliseront qu'une liste de lieux non placés quand d'autres resteront à affiner la carte pendant une heure.

Difficultés de l'explicitation de la consigne d'utilisation de la carte blanche Une autre difficulté majeure est l'explication du principe de la carte mentale sans formulation de consigne clairement directive et donc potentiellement contraignante. Nous demandons seulement de poser les papiers collants sur la grande feuille en les positionnant les uns par rapport aux autres. Nous simulons alors ce que nous attendons en prenant un papillon adhésif et en le collant, puis en le replaçant ailleurs en faisant semblant de changer d'avis. Le but est de rassurer les personnes sur la réversibilité de leur choix de positionnement des papiers adhésifs, mais également de leur demander d'affiner leur carte au fur et à mesure qu'elles la construisent. C'est dans cette même volonté d'éviter la peur de l'outil que nous réalisons nous-mêmes le dessin des itinéraires indiqués par les enquêtés, au crayon effaçable de surcroît.

En fait, il s'avère nécessaire de faire une analogie géographique, sinon différents types de classements sont possibles en fonction des différents critères supposés par l'enquêté, ainsi qu'un non-classement c'est-à-dire un remplissage du support par les papiers collants indépendamment des noms de lieux qu'ils portent. Or il semble qu'il n'y ait rien à retirer de l'observation de l'utilisation de la grande feuille blanche et des papillons adhésifs sans consigne directive. L'utilisation de ces deux types d'éléments graphiques correspond d'abord à la recherche de leur simple adéquation. La technique utilisée pour la mise en relation des papiers représentant les lieux traduit moins le type de relations entre ces lieux préexistant dans l'esprit de l'enquêté, que ce qu'il croit deviner de la consigne inexistante.

De plus, l'identification éventuelle du type de classement n'est pas facilement interprétable, car elle exigerait un protocole très rigoureux de psychologie expérimentale qui sied de toute façon mal à la conclusion d'un entretien semi-directif. L'entretien dans son ensemble peut en effet orienter l'interprétation de la consigne incomplète par exemple en fonction des centres d'intérêt que l'enquêté suppose chez l'enquêteur. Il faut donc plutôt proposer un modèle géographique de représentation, qui sera plus ou moins topographique ou topologique, ce que nous sommes de toute façon amener à faire si, comme Souleymane, la personne n'a pas interprété la consigne dans le sens prévu dans le protocole, ce que révèle la façon dont les premiers papillons autoadhésifs sont placés.

> YJ : – Les différents papiers, les petits papiers, là on peut les mettre là si on veut, et après on les met les uns par rapport aux autres, là, euh non là, plutôt là. Donc voilà c'est Nortel, Guyancourt, et je vous laisse, vous les mettez où vous voulez.
>
> Souleymane : – OK OK. Je vais les mettre ?
>
> YJ : – Sur le papier, quelque part, pour les mettre euh pour les poser par rapport aux autres, les uns par rapport aux autres.
>
> Souleymane : – C'est dans le papier quoi ?
>
> YJ : – Ouais, sur le papier. (...)
>
> Souleymane : – C'est comme ça ?
>
> YJ : – Le but c'est pas de les étaler le plus, c'est de les mettre les uns par rapport aux autres, OK ?
>
> Souleymane : – OK OK.
>
> YJ : – Comme on a envie de les mettre.
>
> Souleymane : – Et c'est bien comme ça ?
>
> YJ : – Ben moi je sais pas parce que c'est vous qui savez (rire).
>
> Souleymane : – Ouais (petit rire).
>
> YJ : – Parce que par exemple, est-ce que là c'était mis... je

sais pas comment vous les avez mis ? Un peu au hasard ou pour les répartir ou les uns par rapp- pour les poser là- est-ce que par exemple Elancourt, ça ça représente Elancourt, est-ce ça je peux le mettre ici, est-ce que c'est pareil ?

Souleymane : – Oui oui, tu peux le mettre là, c'est pareil.

YJ : – Ouais et bien justement je voudrais que... mettre les lieux les plus près les... près les uns des autres, quoi, par rapport- ensuite on voit comment on va d'un endroit à un autre. Et ceux qui sont près ensemble.

Souleymane : – OK. Je peux le mettre là, mmh ?

YJ : – Ouais si c'est proche.

Souleymane : – Ouais, c'est proche. C'est les endroits tu parles les endroits ?

YJ : – Et les lieux les lieux

Souleymane : – Les lieux sont proches.

YJ : – Oui les lieux sont pas loin, sont proches.

Souleymane : – Ah ouais ouais ouais... j'ai bien compris.

Consigne de positionnement sur la feuille blanche Une fois que le principe du positionnement pseudo-géographique est compris, la question du premier lieu à positionner se pose, comme l'illustre la discussion avec Didier sur le sujet.

YJ : – Vous le mettez où vous le sentez-

Didier : – Non mais c'est-à-dire, géographiquement ?

YJ : – Ouais ouais, comment les lieux se se se placent avec les autres, géographiquement ouais, c'est surtout ça.

Didier : – Ouais donc c'est pour voir ouais si- par rapport à quoi, à quoi ? quel est le lieu ? quel est le centre ?

YJ : – Ah justement (sourire) c'est c'est...

Didier : – C'est à moi de déterminer mon centre en fait.

YJ : – Ouais c'est ça, exactement.

Didier : – D'accord donc savoir à peu près où je place vis-à-vis de moi les lieux où je travaille, d'accord.

YJ : – Comment c'est les vous... vous avez votre espace dans l'esprit quoi. Comment le... vous-

Didier : – Ça représente pas en fait cette carte euh géographique.

YJ : – Ben normalement ça correspond pas. A priori-

Didier : – Ouais. Parce que sinon je peux presque vous la faire (rire).

YJ : – Ouais c'est ça j'imagine avec la carte euh...

Didier : – Non mais bon voilà si vous me prenez Paris ici (sourire) moi je vous, je vous xxxx xxxx xxxx, mais euh... c'est-donc le milieu ce serait moi quoi c'est pas euh...

YJ : – C'est plutôt ça oui.

Didier : – D'accord.

YJ : – Précisément, exactement. Voilà donc le Bourget donc voilà tous les... (Didier indique tous ses lieux de travail puis les place)

Didier : – Comme vous pouvez le voir vous pouvez voir la situation géographique (rire)

YJ : – Ouais quand- sur la carte... l'un correspond à l'autre

Didier : – Bah...

YJ : – C'est pas nécessaire mais...

Didier : – Nan c'est pas nécessaire mais bon à force ça tourne autour de moi enfin c'est ce que je fais donc...

En effet, la carte blanche sans limite signifiante (il n'y a que les bords non signifiants de la feuille, fut-elle grande) impose l'indétermination du premier repère. Faire positionner le premier papier autocollant c'est-à-dire le premier lieu évoqué l'impose comme premier repère et renforce artificiellement sa centralité. Elle ne serait pas si fausse s'il s'agissait du premier lieu évoqué mais celui-ci est parfois suggéré par l'enquêteur comme exemple de remplissage des papillons adhésifs. Sinon, il s'agit en général du premier lieu de travail évoqué, alors que ces lieux de missions intérimaires ne constituent en général pas de polarités stables. À moins de révéler les véritables centralités parmi les représentations spatiales, l'imposition du domicile ou de l'agence comme premier repère pourrait être une alternative, ou plutôt un pis-aller. Le biais n'est pas forcément si grand car plusieurs personnes n'ont pas placé le premier papillon adhésif au centre de la feuille mais sur un bord, de la même façon qu'une écriture doit commencer en haut à gauche. Mais, dans ces cas, il s'agit peut-être surtout d'une mécompréhension de l'exercice.

Construction non influencée du réseau Enfin, la volonté d'identifier la structure du réseau nous pousse à ne pas demander la nature de tel et tel itinéraire, mais de laisser la personne enquêtée révéler la structure de son réseau. Le fait de demander un trajet en n'indiquant que la destination (« comment aller à X ? ») permet de laisser la personne enquêtée révéler la façon dont elle-même connecte mentalement cette destination au réseau. Lorsque les personnes nous demandent de préciser l'origine du trajet, nous

leur proposons d'abord de la choisir elles-mêmes, puis si cela les met dans la perplexité, nous leur proposons le domicile et l'agence d'intérim.

Finalement, la carte mentale constitue un outil difficile à maîtriser, difficile à valoriser, difficile à mettre en œuvre à la fin d'un entretien déjà long. Nous ne tirons donc profit des quelques cartes mentales réalisées que de deux façons : pour toutes les cartes, évaluation de la diversité et de l'étendue des lieux, plus exhaustive et plus précise qu'une énumération orale sans support, à intégrer dans l'indicateur de flexibilité ; marginalement, évaluation de la maîtrise de l'outil-carte et estimation de la distorsion entre topologie et topographie, afin d'expliquer le degré de maîtrise des outils d'orientation par l'évaluation de la représentation mentale des réseaux.

Après l'identification des questionnements et des méthodes d'observation, nous pouvons détailler les terrains.

3.1.4 Terrains enquêtés

Les caractéristiques des terrains et des personnes enquêtés constituent le principal biais de la méthodologie et doivent être gardées à l'esprit lors de l'affirmation de tout résultat. Les terrains appréhendés se composent d'agences d'intérim et de structures d'insertion (cf. 3.1).

3.1.4.1 Sélection des terrains

L'exploration des possibles terrains d'enquête est détaillée en annexe C. Nous avons rencontré 26 responsables de 18 structures, puis 113 personnes parmi le public de 9 d'entre elles. Ces structures sont des agences d'intérim ou des structures d'insertion au sens large. Cette dernière catégorie comprend une résidence sociale, des associations d'accompagnement vers l'insertion, et des structures d'insertion par l'activité économique, c'est-à-dire qui procurent des emplois en même temps qu'un accompagnement socio-professionnel à un public en difficulté. Ces structures d'intérim et d'insertion par l'activité économique correspondent aux deux principales catégories de terrains repérées a priori, en conclusion de notre caractérisation de l'objet de recherche (cf. 1.2.4).

Le repérage des terrains d'enquête pertinents s'est d'abord fait en identifiant la présence de personnes à la fois précaires et flexibles dans ces structures. Nous nous sommes pour cela appuyé sur le discours des responsables auprès desquels nous avons répercuté notre interrogation, et sur nos propres recherches sur chaque type de structure. En plus de cette pertinence problématique, nous avons estimé les opportunités méthodologiques propres à

chaque lieu d'enquête, puisque les précaires flexibles doivent être présents mais aussi accessibles et disponibles.

Accessibilité Le premier critère pris en compte a été la localisation géographique, car elle détermine grandement le niveau d'accessibilité des emplois et services. Nous pouvons ainsi en déduire à la fois les ressources accessibles, qui rentrent en ligne de compte dans l'évaluation de la précarité, et les niveaux de mobilité supposés nécessaire et envisageable, autrement dit minimal et maximal.

Les structures accessibles en métro sont supposées connectées à un réseau de transport en commun trop uniforme et trop efficace pour que des problèmes liés au déplacement suscitent des choix assez intéressants. À l'opposé, les structures en zones rurales sont très peu connectées au réseau de transport en commun, ce qui risque de limiter l'intensité et la variété, donc la flexibilité, des déplacements. Nous avons donc tenté de trouver des terrains en lointaine banlieue, desservie en bus et en RER.

Précarité La précarité du public a également été évaluée. La fonction des structures détermine grandement cette dimension. Ainsi, d'après le statut des structures d'insertion, leur public est « en difficulté » au sens de la loi, donc précaires : chômeurs, handicapés, parents seuls, etc.

Dans les agences d'intérim, le fait que les personnes trouvent sans assistance institutionnelle leur place dans le marché du travail nous incite à les considérer comme moins précaires, en dehors de la nature très précaire de leur contrat. En fait, les personnes peu qualifiées qui travaillent dans l'intérim de restauration sont bien précaires car leurs missions sont à temps partiel et irrégulières. Elles manquent donc de revenus salariaux, sans toujours bénéficier de protections dues à d'autres catégories de précaires.

De plus, nous retrouvons les catégories de handicaps potentiellement caractéristiques d'une forme de précarité : immigrés, illettrés, handicapés physiques, femmes, mères seules.

Enfin, le contrat intérimaire s'avère encore plus précaire dans la pratique que dans la loi. Il peut être interrompu à tout moment puisque la date et l'heure de fin de contrat ne sont précisées qu'à sa conclusion. Finalement, la précarité des intérimaires est globalement équivalente à celle des personnes assistées par des structures d'insertion.

Flexibilité La flexibilité du public est par contre très variable. Dans l'association apportant son soutien aux travailleurs migrants ainsi que dans la

résidence sociale qui était un foyer de travailleurs migrants (FTM), la mobilité est en général très limitée car la plupart de ces immigrés sont retraités ou dans un chômage d'attente de la retraite. Les travailleurs migrants encore actifs, et donc beaucoup plus mobiles, ont peu de temps pour solliciter ces associations, ou pour discuter avec un sociologue par ailleurs. De plus, la flexibilité de ces derniers dépend de leur type d'emploi.

Les structures d'accompagnement vers l'insertion sociale aident un public chômeur, et également globalement non flexible. La plupart des structures d'insertion par l'activité économique imposent une mobilité liée aux emplois qu'elles proposent, mais cette mobilité est souvent limitée parce que les lieux d'emplois sont proches du siège de la structure.

Les entreprises de travail temporaire d'insertion (ETTI) sont les terrains les plus pertinents parmi ce type de structure, car elles ont un fonctionnement similaire à celui d'une agence d'intérim, avec un accompagnement socio-professionnel en plus. Leur public est donc a priori aussi flexible qu'en intérim. Toutefois, dans certains secteurs d'activité comme l'industrie, les contrats intérimaires peuvent durer un an ou deux et génère donc peu de flexibilité, que ce soit en ETTI ou en agence d'intérim. Le secteur de la restauration apparaît au contraire comme un générateur de flexibilité professionnelle, c'est-à-dire de flexibilité géographique et de précarité.

Les entreprises de travail temporaire (ETT) et les ETTI apparaissent donc comme les terrains d'enquête pertinents, d'autant plus qu'elles se trouvent en lointaine banlieue francilienne.

Opportunité méthodologique Ce seront les opportunités méthodologiques qui détermineront le choix final du terrain. Nous avons ainsi laisser échapper une intéressante proposition d'enquête dans une ETTI. Par contre, nous avons pu obtenir l'accès à deux agences d'intérim de restauration collective du groupe Adecco, à Villepinte et à Saint-Quentin-en-Yvelines. Elles constitueront nos deux principaux lieux d'enquête, complétés par quelques entretiens dans des structures d'insertion.

Nous pouvons maintenant détailler l'accessibilité des terrains choisis, les conditions d'enquête et les caractéristiques des personnes dont nous allons analyser les entretiens. Nous pourrons alors estimer les biais de sélection liés au choix des terrains et au mode de recrutement des enquêtés.

3.1.4.2 Accessibilité

Agences d'intérim Les agences d'intérim s'établissent dans des lieux bien desservis par différents moyens de transport pour faciliter leur accessibilité aux intérimaires qui doivent venir déposer leurs relevés d'heures et surtout

qui doivent rejoindre le plus rapidement possible les entreprises utilisatrices qui les appellent dans l'urgence. Leur localisation est donc stratégique : bonne desserte ferrée et bonne desserte bus, surtout à Saint-Quentin où l'agence est située à quelques mètres du centre du réseau de bus.

De plus, les deux agences enquêtées ont été sélectionnées pour notre enquête par l'entreprise à laquelle elles appartiennent. Celle-ci peut les avoir choisies pour leurs efforts particuliers dans le champ étudié de la mobilité quotidienne, par simple rapprochement analogique ou pour se valoriser. Cela peut être le cas notamment parce que ces agences fournissent une aide importante aux intérimaires dans la connaissance des trajets, l'organisation des déplacements ou l'accompagnement.

Le marché des intérimaires et des clients est a priori circonscrit mais ce marché est d'une part vaste (de Rambouillet à Versailles ou de Meaux à Saint-Denis) et d'autre part ponctuellement extensible pour les grands clients (Le Bourget ou EuroDisney à partir de Saint-Quentin).

Structures d'insertion Les autres structures sont des structures d'insertion au sens large même si les personnes qui y ont été rencontrées ne sont pas forcément des personnes en insertion au sens des aides qu'elles reçoivent. Elles sont diversement situées. L'association intermédiaire Novemploi se trouve à Paris, dans le 11^{e} arrondissement. Leila qui y a été rencontrée habite à Paris. L'Association des travailleurs maghrébins de France (ATMF) se trouve à Gennevilliers et jouxte le domicile de Nassima. Ces deux structures sont connectées aux réseaux parisiens de bus et de métro et donc au bassin parisien de l'emploi qui les concernent.

L'association intermédiaire où ont été interrogés Cheik et Milan se trouve à côté de la gare RER de Le Mée, dans la banlieue de Melun où ces deux personnes habitent aussi. Nous nous sommes entretenu avec Natacha dans l'association intermédiaire qui la suit à Melun. Par contre, elle habite dans l'arrière-pays seine-et-marnais, et est seulement liée à Melun par une ligne départementale de bus express. La situation de Melun est assez similaire à celle des agences d'intérim : un réseau de bus local et une connexion au réseau ferré moins performante mais compensée par des lignes de bus express vers le reste de la Seine-et-Marne. Melun se trouve toutefois nettement plus loin de Paris que Saint-Quentin ou Villepinte.

3.1.4.3 Conditions d'enquête

Les structures d'insertion nous ont très aimablement fourni, dans le cas d'entretiens longs, des salles fermées où nous pouvions être seul avec les

enquêtés. Des entretiens courts ou introductifs se passaient éventuellement dans des salles d'attente ouvertes.

Par contre, les agences d'intérim ne disposaient pas de salles isolées disponibles. Nous avons donc rencontré l'ensemble des intérimaires dans les salles d'attente (cf. C.2.4.2). Un seul entretien, avec Hubert, s'est exceptionnellement poursuivi et d'ailleurs significativement enrichi par une discussion péripatétique dans la rue entre l'agence et la gare, ce qui a posé des problèmes techniques d'enregistrement.

Les entretiens courts se sont en général déroulé pendant l'attente du matin, durant laquelle la salle est souvent pleine, surtout le lundi, jour où davantage de missions sont proposées car les missions sont achevées le vendredi et certains congés sont annoncés pour la semaine. Les salles d'attente sont séparées des postes de travail des permanents par des cloisons, vitrées à Saint-Quentin, mais qui offrent néanmoins un minimum d'intimité à partir du moment où les intérimaires ont déserté la salle ce qui est le cas à partir de la fin de matinée, même si des intérimaires passent régulièrement pour déposer leurs relevés d'heures.

3.1.4.4 Caractéristiques de la population enquêtée

113 personnes ont été rencontrées, fugitivement ou très longuement, dans l'ensemble des structures évoquées, ce qui comprend aussi une discussion avec un intérimaire dans un train de banlieue (cf. 3.1). Nous pouvons dresser un tableau approximatif de cette population pour laquelle, mis à part le sexe, nous connaissons peu de caractéristiques que nous avons parfois deviné comme l'âge ou le pays d'origine. Les personnes que nous avons rencontrées sont composées de deux tiers d'hommes, de deux-tiers de personnes immigrées, de trois-quarts de personnes motorisées, d'une moitié de chargés de familles mais d'un tiers de célibataires, d'un cinquième d'illettrés, et leur âge médian est de l'ordre de 40 ans. Les entretiens se sont étalés entre le 28 mai 2004 et le premier août 2005.

3.1.4.5 Qualité des entretiens

Nous avons retenu pour notre analyse les entretiens les plus substantiels, à savoir les entretiens dont l'enregistrement est assez long ou dont les notes sont conséquentes, mais aussi des entretiens plus brefs mais significatifs. 45 personnes font partie de cet échantillon.

Nous avons également défini un indice de qualité de l'entretien pour ces personnes, variant de 0 à 4. Six entretiens ont la note 4 correspondant à un enregistrement de plus de deux heures. Dix entretiens ont la note 3 et un

Intérim	*76*	*67%*
Saint-Lazare	6	5%
Saint-Quentin	49	43%
Villepinte	21	19%
Hors intérim	*37*	*33%*
Novemploi	11	10%
Travail et entraide	3	3%
ATMF	10	9%
FTM	1	1%
FMQ-Saint-Nazaire	2	2%
Culture et solidarité	9	8%
Train de banlieue	1	1%
Total	*113*	*100%*

TAB. 3.1 – Nombre d'entretiens par structure

Lecture*: ATMF : Association des travailleurs maghrébins de France ; FTM : foyer de travailleurs migrants ; FMQ : fédération des maisons de quartier.*

enregistrement d'au moins une heure. 30 personnes ont un entretien d'indice 2, parce que l'enregistrement de l'entretien dépasse la demi-heure ou qu'ils ont suscité une prise de notes conséquente et réalisé une carte mentale. Quatre entretiens de note 1 ont un enregistrement de vingt minutes ou des notes conséquentes. Onze entretiens ne satisfont pas ces critères.

30 personnes ont donc un bon entretien, d'indice supérieur ou égal à 2. En font partie les 16 personnes qui ont réalisé une carte mentale, et les 20 personnes ayant obtenu une gratification.

En identifiant le positionnement des personnes enquêtées dans le plan précarité-flexibilité que nous allons construire dans la section suivante (cf. 3.2), nous vérifions l'ampleur du biais lié à certaines modalités de sélection, en en étudiant l'effet sur l'échantillon de 45 personnes ou seulement sur les 30 meilleurs entretiens.

3.1.4.6 Biais de sélection

Structure d'insertion ou d'intérim Le recrutement dans les structures d'insertion a globalement correspondu à la diversité rencontrée dans les agences d'intérim. Il nous a toutefois plutôt conduit vers des personnes peu précaires et peu flexibles, surtout si nous considérons les moins bons entretiens (fig. 3.1). Cela s'explique par le fait que l'activité des structures d'insertion enquêtées n'impose pas une si grande flexibilité, le cas échéant parce qu'elles

se situent à Paris où le bassin d'emploi est resserré. Cela aurait été le cas dans les ETTI mais nous n'y avons rencontré que des responsables. D'autre part, les personnes très flexibles qui nous ont été présentées le sont parce qu'elles disposent de relativement plus de ressources qui les situent plutôt chez les moins précaires.

Localisation de la structure Toutefois, si le type de structure agit peu, la localisation de la structure induit des biais plus nets. Les personnes de Saint-Quentin-en-Yvelines comme celles rencontrées à Villepinte sont relativement bien réparties dans le plan précarité-flexibilité, mais celles de Paris et de Melun sont nettement différenciées (cf. 3.2). Les Parisiens, dans lesquels nous comptons les Gennevillois, sont peu flexibles et plutôt peu précaires, tandis que les personnes de la région de Melun sont plutôt flexibles. La concentration géographique des aménités urbaines et notamment des emplois à Paris explique que les personnes y habitant n'aient pas besoin de se déplacer très loin, tandis que les habitants de la banlieue de Melun voire de son arrière-pays rural y soit beaucoup plus contraint . La diversité des degrés de flexibilité des intérimaires rencontrés à Saint-Quentin ou à Villepinte nous suggère que la flexibilité constitue un choix, même en banlieue éloignée. Mais, alors que ce choix est peu pertinent à Paris où il n'y a rien de plus à chercher qui ne s'y trouve déjà, plus on s'éloigne du centre de la métropole, plus la flexibilité est un choix pertinent voire contraignant à partir du moment où l'on souhaite accéder à un marché de l'emploi suffisamment important (cf. 1.2.3.2).

Recrutement par les permanents des structures Il ne semble par contre pas du tout y avoir de biais lié au mode de sélection des enquêtés par les permanents des structures (fig. 3.3). Les personnes recrutées via les permanents sont distribuées de la même façon que l'ensemble de l'échantillon.

Gratification Enfin, la gratification suscite apparemment un biais, les personnes n'ayant pas reçu de chèque-cadeau étant nettement moins flexibles et plutôt moins précaires que les autres (fig. 3.4). Les personnes recevant une gratification étant celles ayant accepté un long entretien, le biais lié à la gratification rejoint celui lié à la qualité des entretiens. Effectivement, nous verrons infra (cf. 3.2.3.2) que les meilleurs entretiens, et donc également les entretiens donnant lieu à gratification, sont réalisés avec des personnes caractérisées comme plus précaires et plus flexibles, sans doute du fait même de la qualité des entretiens qui permettent d'identifier davantage d'éléments décrivant les personnes et donc leur précarité et leur flexibilité.

Les modes de sélection ne semblent pas avoir induit de forts biais, en tout

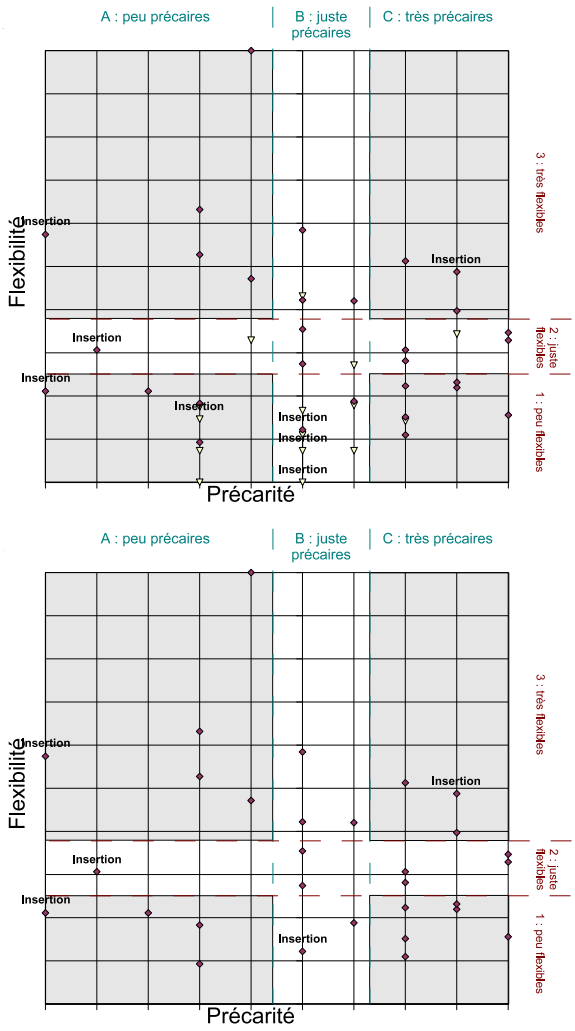


FIG. 3.1 – Répartition des personnes rencontrées en fonction du type de structure.

Lecture*: Premier graphe : échantillon de 45 entretiens. Deuxième graphe : échantillon des 30 meilleurs entretiens. Les 30 meilleurs entretiens sont indiqués par des losanges rouges sur les deux graphes. Les 15 moins bons entretiens correspondent aux triangles jaunes. Insertion : la structure par laquelle la personne a été rencontrée n'est pas une agence d'intérim mais une structure d'insertion.*

Les traits verts verticaux séparent la population totale de l'échantillon en trois groupes de même effectif, plus ou moins précaires. Le trait rouge horizontal inférieur la sépare en deux groupes équivalents plus ou moins flexibles.

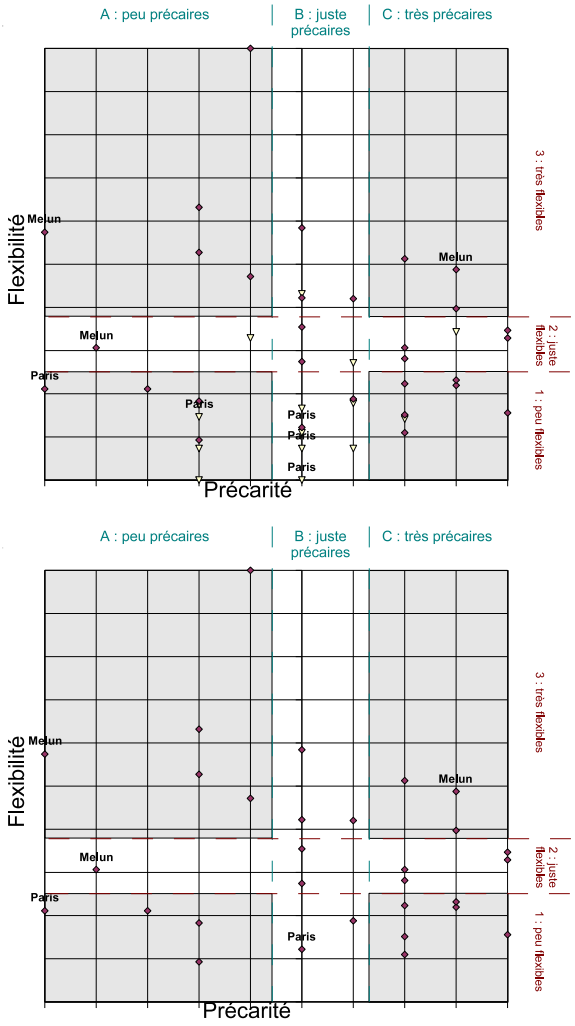


FIG. 3.2 – Répartition des personnes rencontrées en fonction de la localisation de la structure.

Lecture*: Premier graphe : échantillon de 45 entretiens. Deuxième graphe : échantillon des 30 meilleurs entretiens. Les 30 meilleurs entretiens sont indiqués par des losanges rouges sur les deux graphes. Les 15 moins bons entretiens correspondent aux triangles jaunes. Paris : la structure par laquelle la personne a été rencontrée est située à Paris ou Gennevilliers. Melun : la structure par laquelle la personne a été rencontrée est située à côté de Melun.*

Les traits verts verticaux séparent la population totale de l'échantillon en trois groupes de même effectif, plus ou moins précaires. Le trait rouge horizontal inférieur la sépare en deux groupes équivalents plus ou moins flexibles.

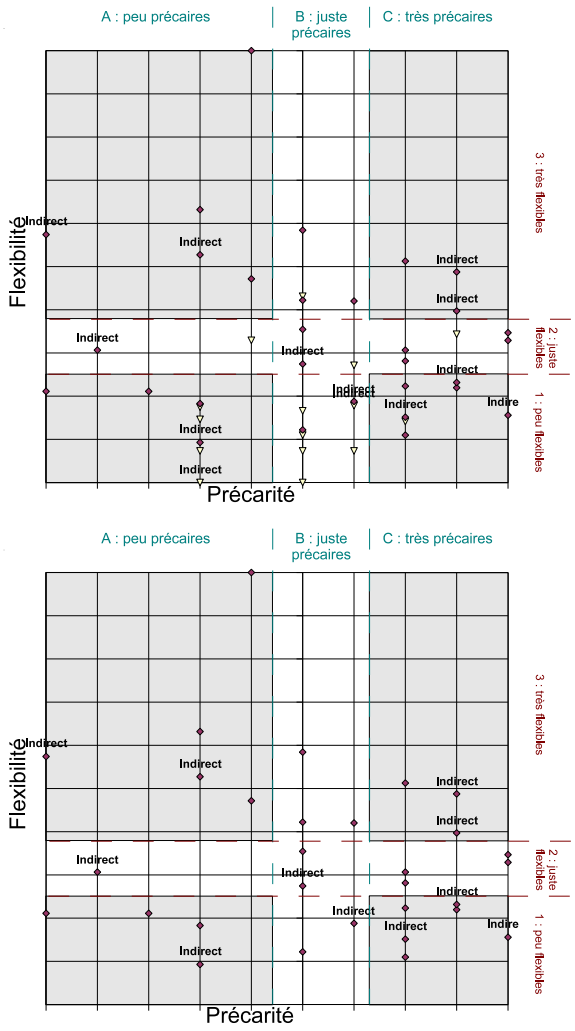


FIG. 3.3 – Répartition des personnes rencontrées en fonction du mode direct ou indirect de recrutement.

Lecture*: Premier graphe : échantillon de 45 entretiens. Deuxième graphe : échantillon des 30 meilleurs entretiens. Les 30 meilleurs entretiens sont indiqués par des losanges rouges sur les deux graphes. Les 15 moins bons entretiens correspondent aux triangles jaunes. Indirect : le recrutement de la personne rencontrée a été réalisé par un permanent de la structure et pas par l'enquêteur.*

Les traits verts verticaux séparent la population totale de l'échantillon en trois groupes de même effectif, plus ou moins précaires. Le trait rouge horizontal inférieur la sépare en deux groupes équivalents plus ou moins flexibles.

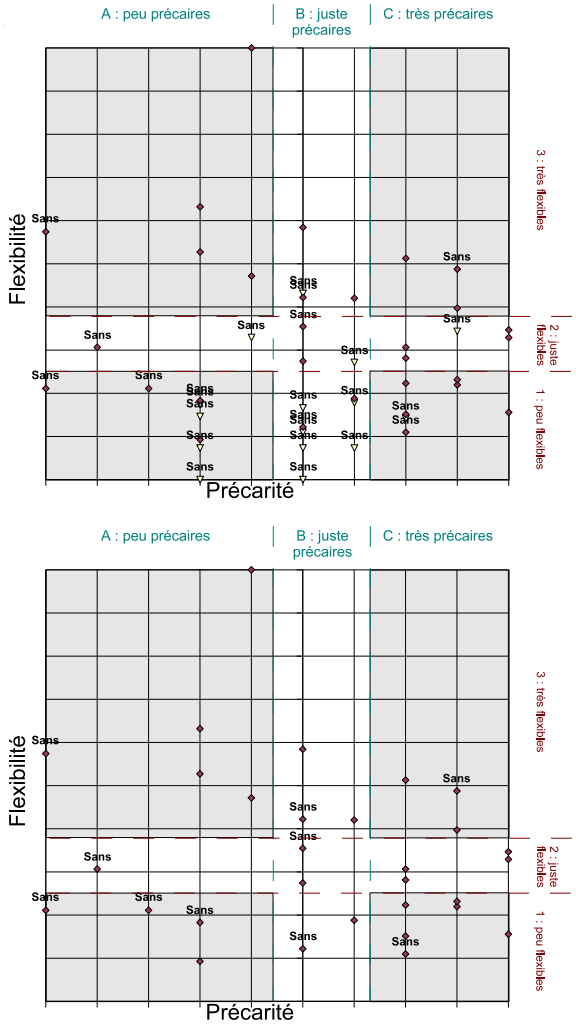


FIG. 3.4 – Répartition des personnes rencontrées n'ayant pas reçu de gratification.

Lecture*: Premier graphe : échantillon de 45 entretiens. Deuxième graphe : échantillon des 30 meilleurs entretiens. Les 30 meilleurs entretiens sont indiqués par des losanges rouges sur les deux graphes. Les 15 moins bons entretiens correspondent aux triangles jaunes. Sans : l'entretien a été réalisé sans qu'il donne lieu à une gratification.*

Les traits verts verticaux séparent la population totale de l'échantillon en trois groupes de même effectif, plus ou moins précaires. Le trait rouge horizontal inférieur la sépare en deux groupes équivalents plus ou moins flexibles.

cas pas de biais sur la précarité et la flexibilité des personnes rencontrées ou sur leur évaluation. La qualité des entretiens essentiellement estimée en fonction de la durée des enregistrements est par contre un biais important sur lequel nous reviendrons en fin de chapitre.

*

L'élément suivant de la méthodologie est l'évaluation de la précarité et de la flexibilité des personnes rencontrées, qui va nous permettre de construire les catégories de précaires flexibles dont nous analyserons dans les chapitres suivants les choix de mobilité, tactiques, stratégies et solutions.

3.2 Évaluation de la précarité et de la flexibilité

Parmi l'échantillon retenu, nous allons évaluer dans quelle mesure les personnes rencontrées peuvent être qualifiées de précaires flexibles. Malgré leur commune instabilité d'emploi potentielle, il n'est effectivement pas possible de les identifier à une seule catégorie puisque certaines personnes appartiennent à des ménages biactifs ou travaillent de manière très régulière alors que d'autres subissent un temps de travail très partiel et très instable qui menace leurs revenus et leur survie même. De même, le degré de flexibilité varie au sein de notre échantillon bien que l'instabilité d'emploi génère une flexibilité minimale. Cette différenciation parmi une population qui semblait a priori homogène nous permet justement d'estimer l'effet de la précarité sur la flexibilité et surtout sur les formes de la mobilité quotidienne.

3.2.1 Plus ou moins précaires

Avant de pouvoir évaluer le degré de précarité, il nous faut déterminer précisément les critères qui rendent compte de la complexité de la notion et vis-à-vis desquels les entretiens réalisés fournissent des indicateurs.

3.2.1.1 Critères de précarité et domaines pris en compte

Notre réflexion sur le concept de précarité (cf. 1.1) nous guide dans la détermination des critères de son évaluation. Tout d'abord, la précarité peut s'exprimer comme un risque, c'est-à-dire une instabilité aux dommages non maîtrisables à cause d'une fragilité. Ce risque peut éventuellement être formulé comme une dépendance révocable. D'autre part, la précarité peut trouver son fondement dans une forme de pauvreté, qui ne s'exprimerait cependant pas explicitement par un risque ou par une dépendance. Enfin, la

précarité peut se traduire par une difficulté à élaborer des projets autonomes, reflétant ainsi le rapport risqué à l'avenir qu'elle constitue. Mais cette dernière dimension nous intéresse ici moins puisqu'il s'agit surtout d'une conséquence de la précarité, conséquence qui n'est que potentielle et qui peut avoir d'autres causes.

Étant donné ces liens conceptuels et les possibilités qu'offrent les entretiens, nous recherchons surtout les formes explicites de précarité, risque et dépendance, et dans un second temps les nombreux éléments qui caractérisent la pauvreté des personnes interrogées. Enfin, nous n'intégrerons pas la dimension du projet et du rapport subjectif à l'avenir dans cette phase d'évaluation pour nous restreindre aux indices les plus objectivables. En effet, le rapport à l'avenir n'est pas directement formulé par les personnes interrogées mais reconstruit par l'enquêteur a posteriori, même dans les rares cas où elles tiennent un discours réflexif à ce sujet. Deux niveaux d'évaluation de la précarité apparaissent donc : le risque et la pauvreté.

Toutefois, ces deux niveaux demeurent complètement multidimensionnels au sens où ils mêlent les questions économiques, financières, professionnelles, scolaires, familiales, résidentielles, physiologiques, psychologiques, relationnelles, civiques, etc. Nous avons déjà relevé la multiplicité des approches méthodologiques de ces deux niveaux. Nous nous restreignons ici à la classification des composantes de la pauvreté issue de la distinction des différentes formes de protections exposée supra (cf. 1.1.2.3), à savoir les biens, les droits et les réseaux, qui désignent respectivement les protections par la propriété privée, par la propriété sociale, et par la communauté. Les cinq composantes de la pauvreté que nous évaluons sont donc les capacités, les conditions de travail et d'exercice du rôle social, les biens, les droits, et les réseaux.

Mais nous distinguons les deux premières composantes, qui déterminent la pauvreté, des trois dernières qui fondent la protection contre le risque et doivent donc être évaluées conjointement avec le risque. A contrario, le risque devrait être évalué avec la pauvreté. En effet, il est fondé sur l'instabilité et la fragilité. C'est la même chose quand il s'agit d'une dépendance révocable, la dépendance étant l'aspect fragile, et la révocabilité l'aspect instable. Donc l'évaluation du risque intègre celle de la fragilité qui est une forme de pauvreté. Or, nous souhaitons distinguer dans un premier temps ces dimensions. Par conséquent, nous prendrons en compte d'une part les facteurs dynamiques de la situation, à savoir l'instabilité et les protections contre le risque qui y est lié, et d'autre part les facteurs statiques, à savoir la pauvreté. La classification des composantes de la pauvreté nous aide alors à ne pas oublier d'élément à prendre en compte dans l'étude des situations des personnes interrogées.

3.2.1.2 Évaluation

Parmi les 45 personnes de notre échantillon, nous avons repéré avec le plus d'exhaustivité possible les multiples indices objectivables d'instabilité, de pauvreté et de protection, ou plutôt d'exposition au risque.

Instabilité Nous avons distinguons cinq niveaux d'instabilité : les personnes très (9 personnes), assez (23), peu (8), non (2) instables et la catégorie intermédiaire (3) de celles pour lesquelles il n'y a pas d'information permettant de décider si elles subissent ou pas l'instabilité, en l'occurrence parce qu'elles ont été interrogées de manière trop brève.

Trois types de facteurs suscitent l'instabilité. Il s'agit d'abord de l'activité professionnelle puisque nous avons cherché précisément ces personnes dans des structures caractérisées par l'instabilité de l'emploi. L'intensité de l'instabilité peut alors être qualifiée, les missions d'intérim irrégulières et de faible durée déterminant une plus forte instabilité qu'une succession de CDD par exemple. Le recours à l'intérim récent ou bien ponctuel, typiquement par des étudiants pendant les vacances, constitue aussi un signe de moindre instabilité de vie. Le deuxième facteur influant sur l'instabilité de la situation est le type de logement. Deux situations s'opposent : le logement provisoire chez un ami qui tolère pendant un temps une sur-occupation, ou chez un parent éloigné auquel il faut rendre le logement quand il rentre de ses vacances, et au contraire le logement pérenne chez les parents qui modère alors l'instabilité. Enfin, un troisième facteur d'instabilité, en l'occurrence de dépendance révocable, est évoqué par une personne ayant parfois besoin de la voiture de son parent éloigné et devant obtenir laborieusement son accord à chaque mise à disposition.

Exposition au risque Dix-huit personnes évoquent des protections, dont une qui les cumule plus que les autres, et trois personnes mentionnent des expositions au risque social. D'où quatre niveaux d'exposition : assez (3 personnes), peu (17) et non (1) exposé, et exposition indéterminée (24).

Les protections communautaires sont les plus évoquées. Ces réseaux de soutien sont ceux des parents, des frères et sœurs, des cousins, de la parentèle et de la communauté d'immigration en général, à savoir les personnes qui ont migré du même village africain et se retrouvent régulièrement en Île-de-France. Il s'agit aussi de la belle-famille et des amis. La protection par la propriété privée est aussi évoquée dans de rares cas. C'est la maison et les trois voitures possédées, l'épargne évoquée ou révélée par l'achat non problématique d'une voiture. Enfin, la protection par la propriété sociale apparaît peu même si elle sert souvent à compléter le revenu mais, mis à

part quelques cas où l'action bénéfique des assistantes sociales est évoquée, la protection sociale, bien qu'agissante, est invisible et en tout cas son effet ne semble pas différencié selon les personnes interrogées.

Pour trois personnes, l'exposition au risque se manifeste par l'absence de famille proche ou l'absence d'aides sociales.

Pauvreté Encore une fois, nous avons classé les personnes en cinq catégories qui s'avèrent équilibrées : très (4 personnes), assez (12), peu (11), non pauvres (6), et la catégorie intermédiaire des personnes dont le niveau de pauvreté est ambigu (12).

Les 6 personnes ici qualifiées de « non pauvres » sont en général des hommes diplômés, qualifiés et dont l'emploi et le salaire correspondent à leur qualification de serveur, chef de partie, second de cuisine, chef cuisinier, ou bien informaticien. Ils ont donc un salaire décent et les moyens d'avoir une voiture. Il y a aussi une femme diplômée, qualifiée, bien payée, qui n'a pas besoin de voiture parce qu'elle est à Paris et qu'elle travaille toujours dans le même quartier.

Les 11 personnes « peu pauvres » disposent de moindres revenus parce qu'elles sont moins formées et qualifiées, ou parce que leur qualification ne correspond pas à leur emploi, comme ce pâtissier de formation qui travaille comme aide-cuisinier, cet instituteur algérien sans équivalence française au chômage. Néanmoins, elles cumulent d'autres atouts. Elles se voient proposer des missions très régulières, notamment parce qu'elles sont motorisées, ce qui leur permet d'obtenir un salaire décent bien qu'il soit payé au SMIC horaire et souvent à mi-temps. De plus, leurs conjoints travaillent ou elles sont nourries et logées par leurs parents.

12 personnes ne sont qualifiées ni de pauvres ni de non pauvres. Certaines n'ont pas laissé assez d'indices. D'autres sont dans une situation ambivalente. Elles disposent d'atouts, à savoir qu'elles sont susceptibles d'obtenir des missions régulièrement, parce qu'elles sont motorisées, formées ou inscrites dans des réseaux professionnels, mais aussi parce que leurs conjoints travaillent ou qu'elles sont célibataires sans enfant. Mais malgré cela, elles peinent à obtenir assez de travail pour boucler leur budget, parce qu'elles ont plusieurs enfants à charge, que les missions sont à mi-temps, ou que la conjoncture estivale pendant les entretiens est simplement défavorable. La mauvaise maîtrise du français constitue un handicap potentiel supplémentaire même s'il ne semble pas freiner l'accès à l'emploi.

12 personnes sont qualifiées « d'assez pauvres » car elles doivent faire face aux difficultés qui viennent d'être évoquées, à savoir en premier lieu un faible salaire lié à un travail peu qualifié à temps partiel, ou bien une famille

à charge, sans qu'elles soient compensées par un quelconque avantage substantiel. D'autres handicaps se rajoutent à leur situation économique difficile comme le racisme récurrent sur le lieu de travail, un handicap physique lié à un âge avancé, ou bien une tendance dépressive. Les personnes pour lesquelles nous avons identifié une forme d'illettrisme mais aucun autre indice de pauvreté sont également dans cette catégorie.

Enfin, 4 personnes sont « très pauvres ». Elles cumulent à la fois le faible revenu et la famille à charge, ce qui les distingue de certaines personnes de la catégorie précédente qui semblent également dans des situations très difficiles, mais surtout au travers de l'intensité de leur discours et non dans des éléments objectivables. D'autres facteurs de pauvreté peuvent s'y rajouter comme la faible qualification voire l'illettrisme, ou un logement très vétuste, ou encore une fragilité psychologique.

Facteurs sous-jacents de la pauvreté Les facteurs choisis pour déterminer de manière prépondérante la pauvreté sont les conditions économiques, d'une part le revenu du ménage, y compris le salaire du conjoint et l'aide en nature des proches, en particulier par le logement, et d'autre part les charges de famille. Sont donc aussi prises en compte la qualification et la motorisation qui détermine grandement l'obtention de missions régulières en intérim de restauration. Enfin, les handicaps physiologiques, les difficultés psychologiques patentes et les conditions de travail et de vie, notamment liées au racisme, sont pris en compte.

Par conséquent, la motorisation et la qualification, comme le non-illettrisme, déterminent grandement une plus faible pauvreté. À l'inverse, le fait d'avoir des enfants à charge ou d'être une femme semble lié à la pauvreté telle que nous l'avons ici évaluée, mais plus faiblement (tab. 3.2). Une famille à charge a en effet été considérée comme un facteur de pauvreté. Par contre, le lien entre genre et pauvreté ne découle pas de notre mode d'évaluation.

Nous pouvons rechercher les facteurs liés au genre qui apparaissent parmi les indices objectivables de pauvreté que nous avons recensés, pour déterminer ensuite s'ils fondent le lien entre genre et pauvreté. Le fait d'avoir une famille à charge est complètement indépendant du genre. De plus, parmi les personnes ayant des enfants à charge, les femmes comme les hommes peuvent être pauvres ou non, en proportion équivalente. Peut-être le cumul des tâches domestiques et professionnelles typique des femmes les pénalisent-elles, mais ce fait n'a pas été ici pris en compte. L'aide des parents est également la même pour les femmes et pour les hommes.

Par contre, seules deux femmes sur 16 ont une voiture à disposition, contre 12 hommes sur 29. De même, un quart des femmes possèdent une

	V	*TC*	*Q*	*NQ*	*NI*	*I*	*H*	*F*	*NE*	*E*	Total
Non pauvre	5	1	6	0	6	0	5	1	2	1	*6*
Peu pauvre	5	6	5	6	10	1	8	3	5	3	*11*
Indéterminé	4	8	2	10	9	3	7	5	3	3	*12*
Assez pauvre	0	12	3	9	8	4	7	5	3	1	*12*
Très pauvre	0	4	0	4	3	1	2	2	0	4	*4*
Total	*14*	*31*	*16*	*29*	*36*	*9*	*29*	*16*	*13*	*12*	45

TAB. 3.2 – Facteurs liés à la pauvreté dans l'échantillon étudié

Lecture*: V : Voiture à disposition ; TC : Pas de voiture à disposition donc usager contraint des transports en commun ; Q : Qualification professionnelle, même si l'emploi occupé n'y correspond pas, ou grande expérience et compétence reconnues ; NQ : Pas de qualification ; I : Mauvaise maîtrise du français écrit ou oral, voire illettrisme ; NI : Pas de problème dans l'usage du français ; F : Femme ; H : Homme ; E : Famille ou enfants à charge ; NE : Pas de famille à charge*

qualification, contre près de la moitié des hommes (12 sur 29). Un autre facteur lié au genre parmi notre échantillon est le fait d'avoir un conjoint salarié. Huit femmes sont célibataires ou vivent avec un chômeur contre une seule qui nous a signalé que son conjoint travaillait, alors qu'il y a autant d'hommes (5) à la conjointe salariée, éventuellement à temps partiel, que d'hommes sans conjointe active (5). Nous notons néanmoins que ce facteur n'est pas lié aux femmes qualifiées de pauvres, même si c'est un de nos critères de pauvreté. En conclusion, les femmes de notre échantillon semblent plus touchées par la pauvreté parce qu'elles sont moins motorisées et moins qualifiées que les hommes, et, dans une moindre mesure, moins soutenues financièrement par un conjoint actif.

3.2.1.3 Normalisation

Nous avons catégorisé les personnes de notre échantillon selon trois dimensions : l'instabilité, l'exposition au risque, et la pauvreté. Nous allons maintenant réduire ce classement à seulement deux puis une dimension. Le moyen le plus simple pour intégrer les différentes dimensions évaluées est d'attribuer une valeur numérique à chacune puis de fixer un taux de conversion d'une dimension dans une autre, ce qui revient à sommer les différentes valeurs en les pondérant selon ce taux.

Pauvres et/ou précaires Nous avons choisi d'intégrer d'abord l'instabilité et l'exposition au risque qui définissent ensemble l'instabilité effective, ou

le risque de changement de situation. Ainsi, l'instabilité de l'emploi typique de l'intérim ne détermine pas un grand risque de changement si la personne intérimaire peut retourner vivre à la charge de ses parents à partir du moment où elle n'obtient plus assez de missions. L'instabilité effective est le facteur dynamique de la précarité qui, combiné à la pauvreté dans sa dimension statique, que nous pouvons nommer fragilité, nous permettra enfin d'évaluer la précarité des personnes, ce qui est l'objectif de cette section.

Par simplicité, nous avons attribué des valeurs entières de -2 à $+2$ pour les cinq catégories de chacune des trois dimensions « instable », « exposé » et « pauvre ». Ainsi, « non instable », « peu instable », « instabilité indéterminée », « assez instable » et « très instable » ont respectivement reçu les valeurs -2, -1, 0, $+1$ et $+2$. Le caractère continu et approximatif des trois grilles d'évaluation ne justifie en effet pas de distorsion particulière à introduire dans les écarts entre les valeurs affectées.

Comme pour le choix de ces valeurs, la pondération choisie pour intégrer l'instabilité et l'exposition a finalement été la plus simple à savoir la non-pondération, en considérant en particulier que l'instabilité et la protection peuvent s'annuler l'une l'autre. Nous pouvions aussi considérer que l'instabilité fondait le risque alors que l'exposition ne faisait que le moduler sans pouvoir le créer. Dans ce cas, nous aurions multiplié les valeurs d'instabilité d'un coefficient supérieur à 1, avant de le sommer aux valeurs d'exposition. Nous avons cependant remarqué que cette opération plus subtile ne change pas beaucoup la distribution des valeurs calculées pour l'instabilité effective (fig. 3.5). Nous avons donc conservé la pondération uniforme, et la valeur de l'instabilité effective est égale à la somme des valeurs de l'instabilité et de l'exposition au risque.

Nous obtenons donc un classement de -3 à $+3$ de l'instabilité effective qui menace les personnes interrogées. Nous l'avons croisé avec les valeurs de pauvreté pour obtenir un graphe à deux dimensions (fig. 3.6). Les personnes tout à fait précaires sont donc celles cumulant l'instabilité effective, à savoir l'instabilité et l'exposition au risque, et la fragilité, à savoir la pauvreté. Sur le graphe 3.6, elles se trouvent dans le cadran supérieur droit. Les axes horizontal et vertical en ont été exclus puisque ce sont les zones où nous n'avons pu déterminer si les personnes étaient ou pas, respectivement, fragiles ou instables. Nous dénombrons 12 personnes que nous qualifions de « précaires ». Les 4 autres personnes situées strictement au-dessus de l'axe horizontal ne peuvent être qualifiées que de « pauvres ». Les 11 personnes situées strictement à droite de l'axe vertical ne sont caractérisées que par une instabilité qui ne suffit pas à la rendre précaires car ils ne sont pas assez pauvres. Nous les nommons « faux précaires ». Les 18 autres personnes interrogées ne sont ni pauvres ni précaires. Nous les nommons « non précaires ».

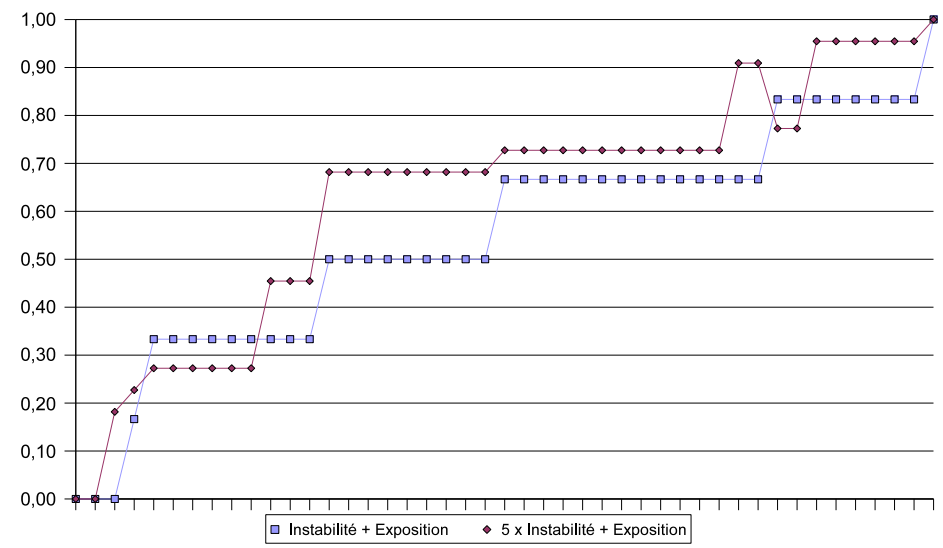


FIG. 3.5 – Comparaison des distributions normalisées des valeurs de risques calculées avec ou sans pondération, à partir des valeurs d'instabilité et d'exposition au risque (coefficients respectifs utilisés : 1 et 1, puis 5 et 1).

Plus ou moins précaires L'allure du graphe 3.6 nous suggère qu'il est possible de définir une seule échelle de précarité. En effet, les personnes se répartissent le long de la première bissectrice du plan, de bas à gauche vers le haut à droite. Les deux dimensions sont donc très liées. Cela est compréhensible d'abord par construction des indicateurs. Ainsi, le fait d'être logé par ses parents va avec leur protection en cas de difficulté. De même, l'irrégularité des missions d'intérim est aussi bien constitutive d'une instabilité que d'une pauvreté économique. Mais ces biais méthodologiques reflètent de manière plus générale le lien entre les ressources qui permettent la situation présente, et celles qui sont mobilisables si cette situation est déstabilisée. Comme l'illustrent les deux exemples de biais, elles sont de même nature et disposer de l'une revient souvent à disposer de l'autre. Réciproquement, un handicap dans la situation actuelle sera autant un handicap en cas de difficulté. Bref, les pauvres sont démunis, et entre autres démunis de moyen de protection face aux aléas. Effectivement, peu de personnes se trouvent dans le cadran supérieur gauche du graphe 3.6, celui des « pauvres », non précaires.

Nous allons donc considérer cette première bissectrice du plan comme l'axe de la précarité, qui intègre l'instabilité et la fragilité sans les pondérer l'une par rapport à l'autre. Finalement, nous obtenons une distribution de personnes plus ou moins précaires, dont la précarité est évaluée par un indice

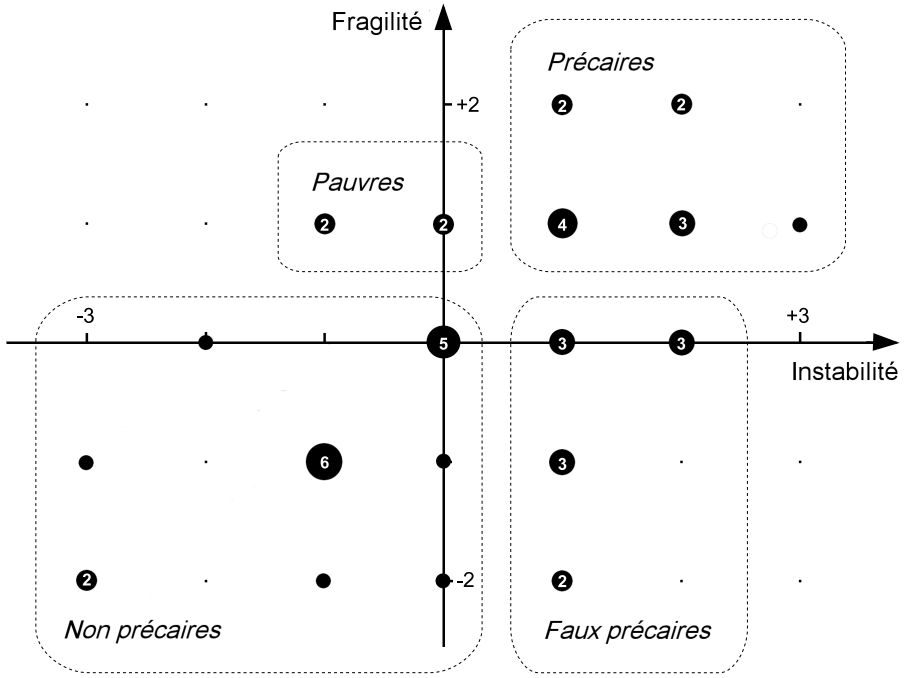


FIG. 3.6 – Catégorisation des personnes rencontrées selon l'instabilité et la fragilité.

Lecture*: Les aires des disques sont proportionnelles aux nombres indiqués aux centres des disques, nombre valant pour les plus petits disques. C'est le nombre de personnes caractérisées par une instabilité effective et une pauvreté qui correspondent aux coordonnées du centre du disque. Le plus grand disque représente six personnes, et chacun des plus petits n'en représente qu'une.*

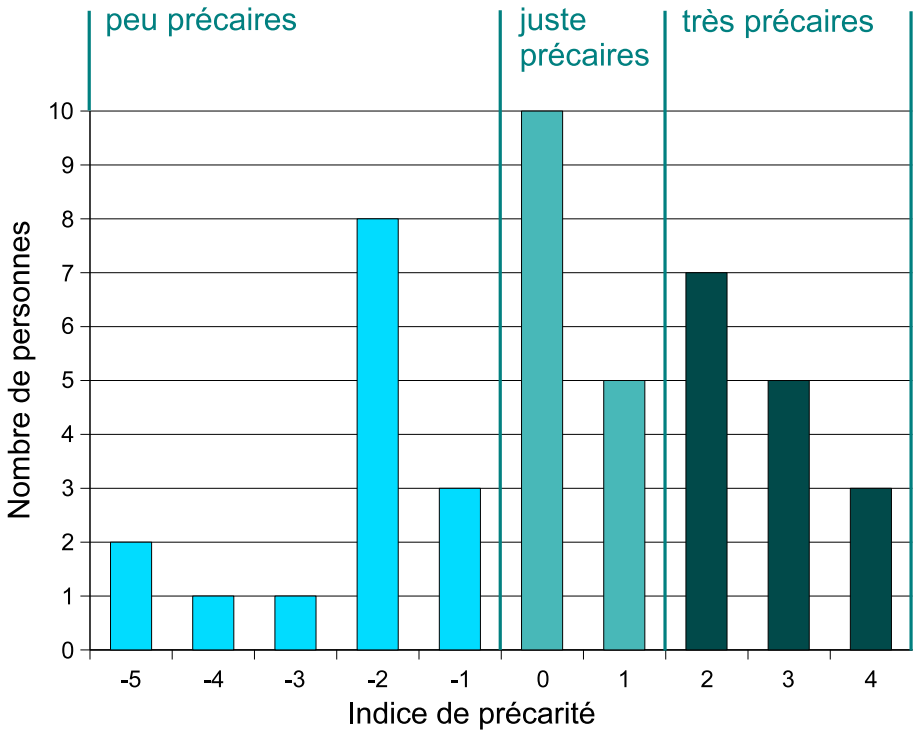


FIG. 3.7 – Distribution des personnes interrogées selon l'indice de précarité
Lecture*: Les couleurs et les traits distinguent trois classes de précaires. De gauche à droite, les peu précaires, les juste précaires, les très précaires.*

variant de -5 à $+4$ (fig. 3.7).

Nous pouvons en extraire un nombre plus limité de catégories que celles correspondant aux dix valeurs de l'indice. De façon à obtenir trois catégories homogènes, nous pouvons distinguer trois groupes de 15 personnes dont les indices de précarité varient respectivement de -5 à -1, de $+0$ à $+1$,et de $+2$ à $+4$. Nous pouvons en plus isoler les cas les plus extrêmes, à savoir les trois personnes les moins précaires, d'indice égal à -5 ou -4, et les trois les plus précaires, d'indice $+4$. Ces extrêmes présentent l'avantage d'être vraisemblablement bien décrits par leur catégorie à la différence des autres personnes dont la situation peut très bien avoir été mal évaluée par notre méthode. Le graphe 3.8 permet de discerner ces trois classes et les deux catégories extrêmes, et de voir leur intersection avec la classification en fonction de l'instabilité et de la fragilité. Nous retrouvons à peu près tous les « non précaires » dans la catégorie la moins précaire, et presque tous les « précaires » dans la catégorie la plus précaire. La catégorie intermédiaire comprend essentiellement les « pauvres » et les « faux précaires ». Pour néanmoins distinguer ces

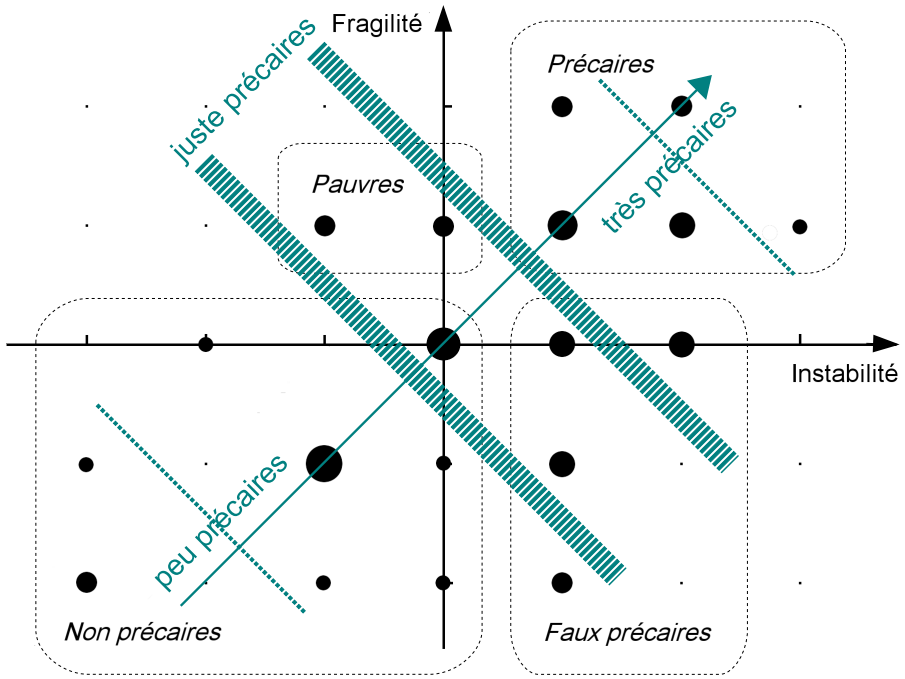


FIG. 3.8 – Trois classes de précaires et deux catégories extrêmes, situées dans le graphe des personnes catégorisées selon l'instabilité et la fragilité.

trois classes des quatre groupes identifiés dans le plan instabilité-fragilité, nous parlerons des « peu précaires », des « juste précaires », et des « très précaires ». Les deux groupes extrêmes pourraient être désignés comme les « hors-précarité » et les « hyper-précaires ».

Toutes les dénominations absolues, « très instables », « non pauvres », « hyper-précaires », etc., ne doivent cependant pas faire oublier que notre méthodologie nous a fourni des indicateurs d'instabilité, d'exposition au risque, de pauvreté, et donc de précarité, relatifs à notre échantillon, et non pas absolus, au sens de rapportés à une population plus globale. Non pas que nous ayons délibérément écarté de tels indicateurs absolus comme le salaire notamment, mais la collecte des données s'est réduite en général à l'entretien semi-directif qui n'a pas laissé assez de place à ce type de données. Celles-ci ne devaient en effet faire l'objet de questions que si la personne interrogée ne les révélait pas pendant la discussion, de façon à éviter son enfermement dans une posture passive en attente de questions fermées, ce qui s'est néanmoins parfois produit.

La classification unidimensionnelle des précaires a été réalisée ainsi que leur catégorisation de deux manières concordantes. Nous allons réaliser le même travail vis-à-vis de leur plus ou moins grande flexibilité.

3.2.2 Plus ou moins flexibles

Les critères de flexibilité définis en 1.2.1.1 nous permettraient la construction d'un indicateur très exhaustif si les données correspondantes étaient disponibles. Mais précisément, seul un faible nombre d'indicateurs s'avèrent utilisables pour évaluer la flexibilité des personnes de notre échantillon. Nous utiliserons donc simplement notre réflexion théorique sur cette notion pour intégrer au mieux les quelques données en notre possession, de façon à obtenir une échelle unidimensionnelle de flexibilité.

3.2.2.1 Critères de flexibilité et utilisation des cartes mentales

Critères de flexibilité Nous avons déjà relevé (cf. 1.2.1.2) que la principale condition pour évaluer la flexibilité est de prendre en compte distinctement ses deux dimensions d'investissement dans la mobilité et de maîtrise de la mobilité. Nous avons respecté notre propre injonction mais en considérant de surcroît que certains indicateurs peuvent être communs aux deux dimensions, et qu'il serait malvenu de les prendre en compte deux fois. Nous avons donc recherché dans les différentes sources possibles les indices d'investissement et de maîtrise, puis nous en avons isolé les éléments communs redondants, pour enfin les intégrer dans un unique indice de flexibilité.

Entretiens semi-directifs Deux sources fournissent des indicateurs de flexibilité : les propos et les cartes mentales quand elles ont été réalisées. Pendant les entretiens, les personnes interrogées évoquent beaucoup la façon dont elles gèrent leur mobilité flexible et les raisons qui les poussent à la gérer ainsi, mais les éléments objectivables sur cette mobilité et son caractère plus ou moins flexible s'avèrent relativement réduits.

En particulier, elles précisent, suite à des questions posées en ce sens, quelles sont les destinations et plus généralement les missions qu'elles refusent. Mais nous ne prendrons pas en compte les missions qu'elles n'ont pas réalisées mais seulement les missions acceptées et effectuées. Les refus mentionnés désignent en effet plus souvent des situations hypothétiques que des situations vécues. De plus, de nombreuses personnes manifestent une forte réticence à exposer le fait qu'elles ont effectivement refusé des missions, alors que leur motivation apparente est un indicateur important de leur sélection

par leur pourvoyeur d'emploi, agence ou association (cf 2.2.2). Par conséquent, elles nient d'abord tout refus de mission, puis elles font rentrer leur éventuel refus dans un cadre général adapté à la justification mais qui occultera les destinations qui ont été refusées. Enfin, une personne qui refuse beaucoup de missions éloignées ne peut pas être qualifiée de moins flexible qu'une qui en refuse moins mais qui se déplace moins loin. Les refus de déplacements pourraient donc donner des indices sur l'existence de territoires situés hors d'un hypothétique horizon de mobilité, mais ils s'avèrent souvent mal déterminés, et en tout cas beaucoup moins déterminants du degré de flexibilité que les déplacements réalisés.

Données disponibles Le principal renseignement sollicité pendant les entretiens est la destination qui a suscité le plus long déplacement, c'est-à-dire la destination la plus éloignée, sous-entendu du domicile ou, possibilité que nous avons négligée, de l'agence. Cet éloignement s'entend en termes temporels ou, plus souvent, strictement spatiaux. C'est en effet le nom de la destination et non le temps passé ou l'espace parcouru qui est en général fourni. C'est finalement le kilométrage routier que nous pouvons déterminer sans trop de difficultés. Les horaires des réseaux de bus de grande banlieue ne sont pas facilement accessibles et le temps de déplacement en transports en commun dépend beaucoup du moment du trajet. L'éloignement entre la plus lointaine destination et le domicile fournit le principal indicateur du niveau d'investissement dans la mobilité. Les autres coûts, monétaires, organisationnels, physiologiques et psychologiques, sont difficiles en effet à évaluer même lorsque nous disposons d'indices. De même, le *travel time ratio*, dont nous avons souligné la pertinence (cf. 1.2.1.1), est difficile à évaluer, puisque nous ne connaissons bien ni le temps de trajet ni la durée de l'activité. Mais il nous sera utile malgré tout en nous suggérant de faire la distinction entre l'investissement pour les activités contraintes et celui pour les activités facultatives. Nous nous intéresserons donc d'une part à la plus lointaine destination contrainte et d'autre part à la plus lointaine destination non contrainte.

Dans le prolongement, nous pouvons deviner l'étendue spatiale des déplacements, à savoir ce que nous appelons le diamètre du territoire de mobilité. Dans le prolongement de la plus grande portée depuis le domicile étudiée par M. Boulahbal (cf. 1.2.1.1), nous évaluons la plus grande distance entre tous les lieux qui forment le territoire de mobilité. Il s'agit d'une façon de prendre en compte l'étendue de ce territoire, mieux que la portée depuis le domicile et de manière plus simple que l'aire ou le périmètre du territoire.

Les entretiens nous permettent également de connaître l'amplitude horaire des activités donc des déplacements, c'est-à-dire la dimension tempo-

relle de l'étendue. En pratique, nous pouvons surtout identifier les cas des personnes qui ont travaillé en horaires décalés et celles qui ont effectivement refusé des déplacements en horaires décalés. Nous prenons cette fois en compte le refus de ce type de déplacements car il est aussi mal renseigné que leur acceptation. Tous ces éléments participent de l'évaluation de l'investissement dans la mobilité.

Quelques éléments peuvent servir aussi à évaluer la maîtrise de la mobilité. Il s'agit des indices sur le nombre de lieux de travail, sur la variabilité des horaires, et surtout sur la diversité des modes utilisés. En fait, le nombre de lieux de travail ou de destinations n'est pas renseigné en tant que tel, puisque les personnes l'ignorent avant qu'elles s'interrogent sur les lieux ou elles sont allées. Dans le cours de l'entretien, elles peuvent donc suggérer le nombre de lieux qu'elles parcourent et en mentionner quelques-uns qui leur viennent rapidement à l'esprit, mais la longueur de cette éventuelle et souvent courte liste est plus un indice de leur capacité mnémonique que de leur mobilité. C'est par contre dans le cadre de l'exercice de la carte mentale que les personnes prennent le temps de se souvenir du plus grand nombre possible de lieux visités. L'indice sur le nombre de lieux que nous pouvons tirer de l'entretien semi-directif ne sera donc pas utilisé.

Cartes mentales Par contre, les quinze cartes mentales réalisées serviront à déterminer, outre le nombre de destinations, le diamètre du territoire de mobilité. De plus, dans le compte des destinations, nous reprenons la distinction entre activités contraintes et activités facultatives, c'est-à-dire en pratique entre le travail et le reste, car les lieux de travail ont été demandés avant les autres lieux qui n'ont pas toujours été renseignés, et souvent moins exhaustivement car il s'agissait moins de faire l'effort de les retrouver que de placer ceux qui avaient été évoqués pendant la discussion.

3.2.2.2 Évaluation

Investissement Trois indicateurs de l'investissement dans la mobilité ont donc été évalués : l'éloignement de la destination contrainte la plus lointaine depuis le domicile, l'éloignement de la destination non contrainte la plus lointaine, le fait d'avoir accepté ou au contraire refusé des horaires décalés. Nous avons attribué des indices correspondant à chacun de ces indicateurs et les avons ensuite intégré en un indice d'investissement.

Nous avons une estimation de la destination la plus lointaine, indiquée en tant que telle par la personne interrogée ou simplement déduite à partir de l'ensemble des destinations évoquées. Le fait que nous utilisions la destination la plus lointaine parmi celles librement évoquées n'induit pas un grand biais

puisque certaines personnes évoquent des destinations plus lointaines que celle qu'ils indiquent eux-mêmes comme plus lointaine. Nous avons ensuite déterminé les kilométrages entre le domicile des personnes et cette destination grâce à un site internet de calcul d'itinéraire[1]. Pour 14 personnes, ces distances sont limitées, inférieures à 14 km. Nous comptons dans ce groupe les trois personnes dont les destinations les plus lointaines n'ont pu être même supposées. Ce groupe s'est vu attribuer un indice de 0. Ensuite, ces distances s'échelonnent régulièrement entre 17 et 72 km, pour des indices variant de 1 à 6. Un indice de 7 a été fixé aux deux dernières personnes dont les distances sont significativement plus grandes que les autres, à savoir environ 300 km pour Idrissa et 600 km pour Cheik, respectivement entre Chartres et Paris et entre Paris et Bordeaux. Les indices sont les mêmes bien que l'un soit deux fois plus long que l'autre car l'autre est plus fréquent que l'un.

Quant à la distance à la destination non contrainte la plus éloignée, elle est beaucoup moins bien renseignée. Seules 10 personnes ont indiqué des destinations non contraintes non locales, c'est-à-dire non situées à plus de 10 km de leur domicile. Les distances se répartissent de 32 à 62 km, pour des indices de 1 à 3. Des indices 4 et 5 ont été attribués à Inès qui va régulièrement à Amiens voir sa famille, à 130 km de chez elle, et à Idrissa, déjà cité, qui se déplace entre Chartres et Paris.

Enfin, quatre personnes ont signalé s'être déplacé en horaires décalés, et trois affirment avoir refusé des missions parce qu'elles étaient en horaires décalés. Dans ces derniers se trouvent surtout des usagers captifs des transports en commun qui ne veulent doubler leur temps de déplacement en travaillant la nuit. Ceux qui ont accepté de tels horaires sont soit motorisés, soit usagers des premiers transports en commun du matin et convaincus qu'ils réalisent un effort éprouvant. Ce qui nous rappelle qu'il s'agit bien d'un indicateur du niveau d'investissement dans la mobilité, tandis que ceux qui refusent les horaires décalés démontrent réciproquement un plus faible niveau d'investissement.

Il nous reste à intégrer ces différentes dimensions en un indice d'investissement, mais avant cela nous devons déterminer les éléments communs aux évaluations de l'investissement et de la maîtrise pour les intégrer sans les dédoubler.

Maîtrise La maîtrise de la mobilité est évaluée par quatre indicateurs : la diversité modale, la diversité et la variabilité horaires, le nombre de destinations, et le diamètre du territoire de mobilité. Nous leur affectons des indices de façon à les intégrer par la suite en un unique indice de maîtrise.

[1] `http://www.mappy.fr`

La diversité modale prend en compte le nombre de modes de transport utilisés ainsi que les modes disponibles mais refusés. Nous avons recensé les modes utilisés par les personnes interrogées et nous avons comptabilisé le nombre de types différents de modes de transport. Les types de modes se caractérisent par leur hétérogénéité mutuelle et par l'homogénéité interne de leurs modes. Ce sont les suivants : voiture personnelle, transports en commun, vélo, moto (et scooter, mobylette), covoiturage (et auto-stop, taxi informel), marche longue, hébergement provisoire. Nous reviendrons plus loin (cf. 4.2.1.1) sur les modes utilisés et ici classés. Toutes les personnes rencontrées ont indiqué les modes qu'elles utilisaient, certaines utilisant jusqu'à quatre types de modes, et 14 ont aussi mentionné des modes qu'elles choisissaient de ne pas prendre, modes faisant partie des cinq premiers types. Pour déterminer l'indice de diversité modale, nous avons d'abord calculé le nombre de types de modes différents. Ensuite, nous avons ajouté 1 lorsque la personne utilise à la fois la voiture et les transports en commun, parce qu'il nous semble qu'ils offrent chacun un système de déplacement autonome et que leur combinaison est un indice particulièrement fort de diversité modale. Enfin, nous avons retiré 1 lorsque la personne a signalé qu'elle n'utilisait pas un ou plusieurs modes. Nous avons alors obtenu un indice variant de 0 à 4, assez régulièrement réparti sur l'échantillon, soit respectivement 6, 12, 14, 9, et 4 personnes ayant un indice de 0, 1, 2, 3, et 4.

La variabilité horaire est mal renseignée au-delà du constat qu'en intérim les horaires ont tendance à varier. Seul Didier se déplace à des horaires particulièrement variables quand il travaille avec des traiteurs, et Natacha travaille au contraire à des horaires de bureau. Celui-là se voit attribuer un indice de 1 et celle-ci un indice de -1. Nous avons pris en compte les horaires décalés de quatre personnes comme indicateur de leur diversité horaire, en ajoutant 1 à l'indice de ces personnes. L'indice de variabilité et diversité horaire varie finalement de -1 à 2, mais il est nul pour 40 personnes.

Le nombre des destinations n'a pu être évalué que pour les 15 personnes ayant réalisé une carte mentale. Nous avons compté le nombre de destinations contraintes, de destinations non contraintes, et de communes. Ils varient respectivement de 4 à 25, de 1 à 9, et de 5 à 34, sachant qu'un même lieu peut être à la fois un lieu de travail et de loisir. Nous avons à chaque fois défini un indice variant de 1 à 3, et avons sommé les trois indices pour prendre en compte les différentes formes de la diversité de destinations. Le résultat est un indice de diversité spatiale variant de 4 à 8. La difficulté est d'intégrer ces données d'un sous-échantillon à un indice qui qualifie l'ensemble d'une population. Autrement dit, il est nécessaire d'attribuer une valeur correspondant à cet indice de diversité spatiale, y compris pour les personnes n'ayant pas réalisé de carte mentale.

Deux solutions s'offrent à nous. Nous pouvons recenser les destinations citées, indicateur très imparfait comme nous l'avons déjà remarqué, mais qui offre une échelle commune au sous-échantillon et au reste de l'échantillon pour faire concorder les deux groupes de façon à distribuer les valeurs de l'indice de diversité spatiale du sous-échantillon vers l'ensemble de l'échantillon. Mais cela ne servirait qu'à attribuer les valeurs plus exactes trouvées dans le sous-échantillon en se fondant sur la distribution d'un mauvais indicateur. Or, c'est la distribution des valeurs qui nous intéresse. Nous allons donc plutôt placer arbitrairement le reste de l'échantillon parmi le sous-échantillon de façon à conserver la distribution qui y a été déterminée. En l'occurrence, nous allons supposer que le sous-échantillon n'est pas plus ni moins flexible (ici au sens de la diversité spatiale) que le reste de l'échantillon. Par conséquent, nous allons arbitrairement placer le reste de l'échantillon au milieu du sous-échantillon, à savoir en lui attribuant comme indice la moyenne des indices du sous-échantillon, qui vaut 5,3. Finalement, l'indice de diversité spatiale ainsi étendu du sous-échantillon des personnes ayant rempli des cartes mentales à tout l'échantillon des personnes interrogées varie toujours de 4 à 8, 10 personnes ayant un indice de 4 ou 5, 5 en ayant un de 6, 7 ou 8, et les 30 autres ayant un indice de 5,3.

Le dernier indicateur est le diamètre du territoire de mobilité. Construit de la même façon que la distance au domicile de la destination la plus lointaine, il s'en rapproche beaucoup et a la même structure. Dix personnes ont un diamètre de territoire de mobilité inférieur à 10 km ou inconnu. Elles ont un indice égal à 0. Ce diamètre s'échelonne ensuite de 14 à 73 km chez 30 personnes dont l'indice varie continûment de 1 à 6. Enfin, pour 5 personnes, il varie de 120 à 600 km, pour des indices variant de 7 à 9.

Avant de déterminer l'indice de maîtrise de la mobilité et celui d'investissement, nous isolons les éléments communs et choisissons leur intégration dans ces deux indices en vue de leur intégration subséquente.

3.2.2.3 Normalisation

Deux éléments sont communs aux deux types d'indicateurs. Il s'agit d'une part de la prise en compte des horaires décalés, qui ne concerne néanmoins que 4 personnes, et d'autre part celle du diamètre du territoire de mobilité et de la plus grande portée des déplacements depuis le domicile, qui s'avèrent très corrélés, que ce soit pour les destinations contraintes (fig. 3.9) ou non contraintes (fig. 3.10), et qui concernent par contre presque tout l'échantillon. Nous retrouvons comme élément commun à l'investissement et à la maîtrise ce que nous avons appelé l'étendue, qui détermine la diversité spatio-temporelle en même temps qu'elle mesure l'investissement.

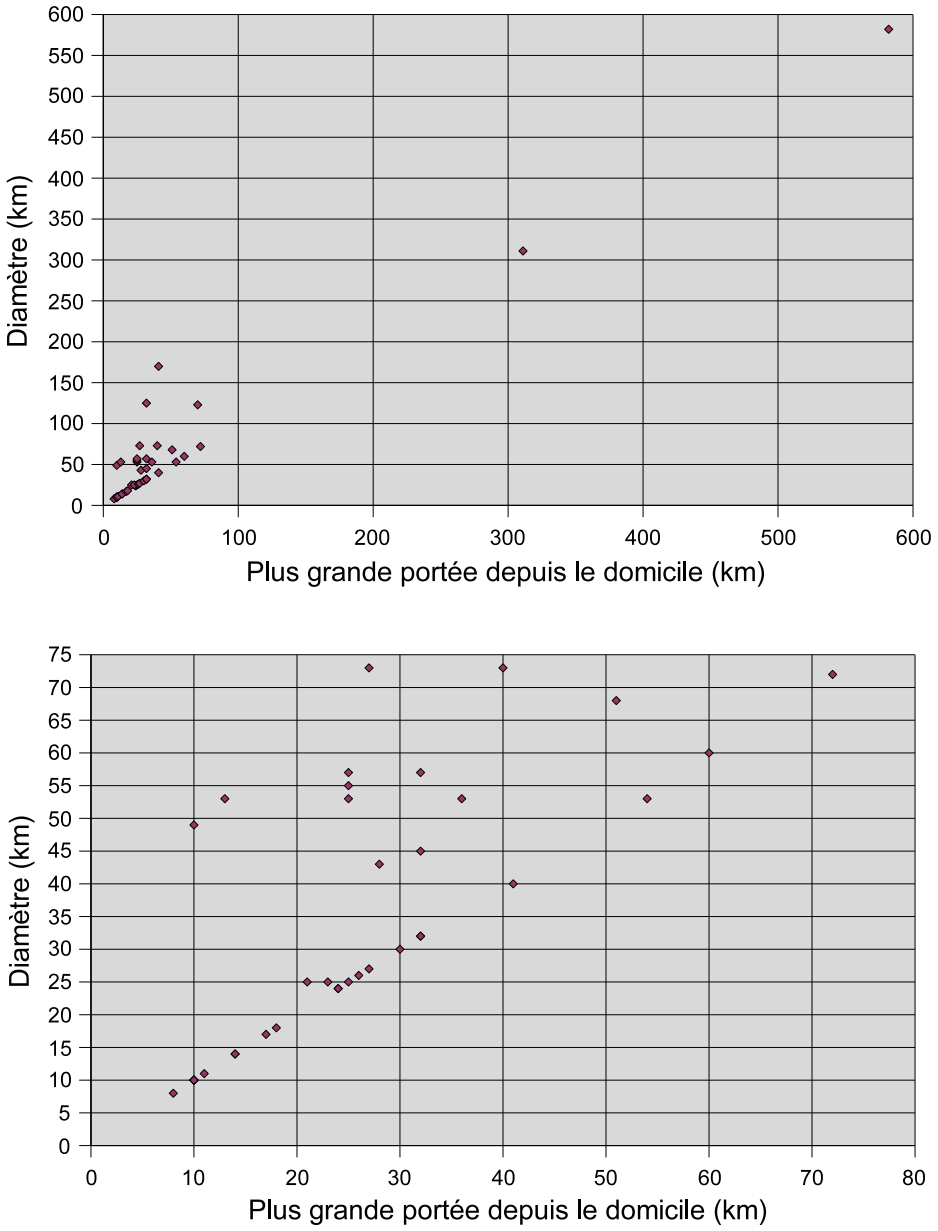


FIG. 3.9 – Corrélation du diamètre du territoire de mobilité et de la plus grande portée des déplacements à partir du domicile vers des destinations contraintes.

Lecture*: Le premier graphique décrit tout l'échantillon. Le coefficient de corrélation vaut 0,96. Le second est un zoom sur les valeurs inférieures à 80 km. Le coefficient de corrélation restreint au sous-échantillon correspondant vaut encore 0,72.*

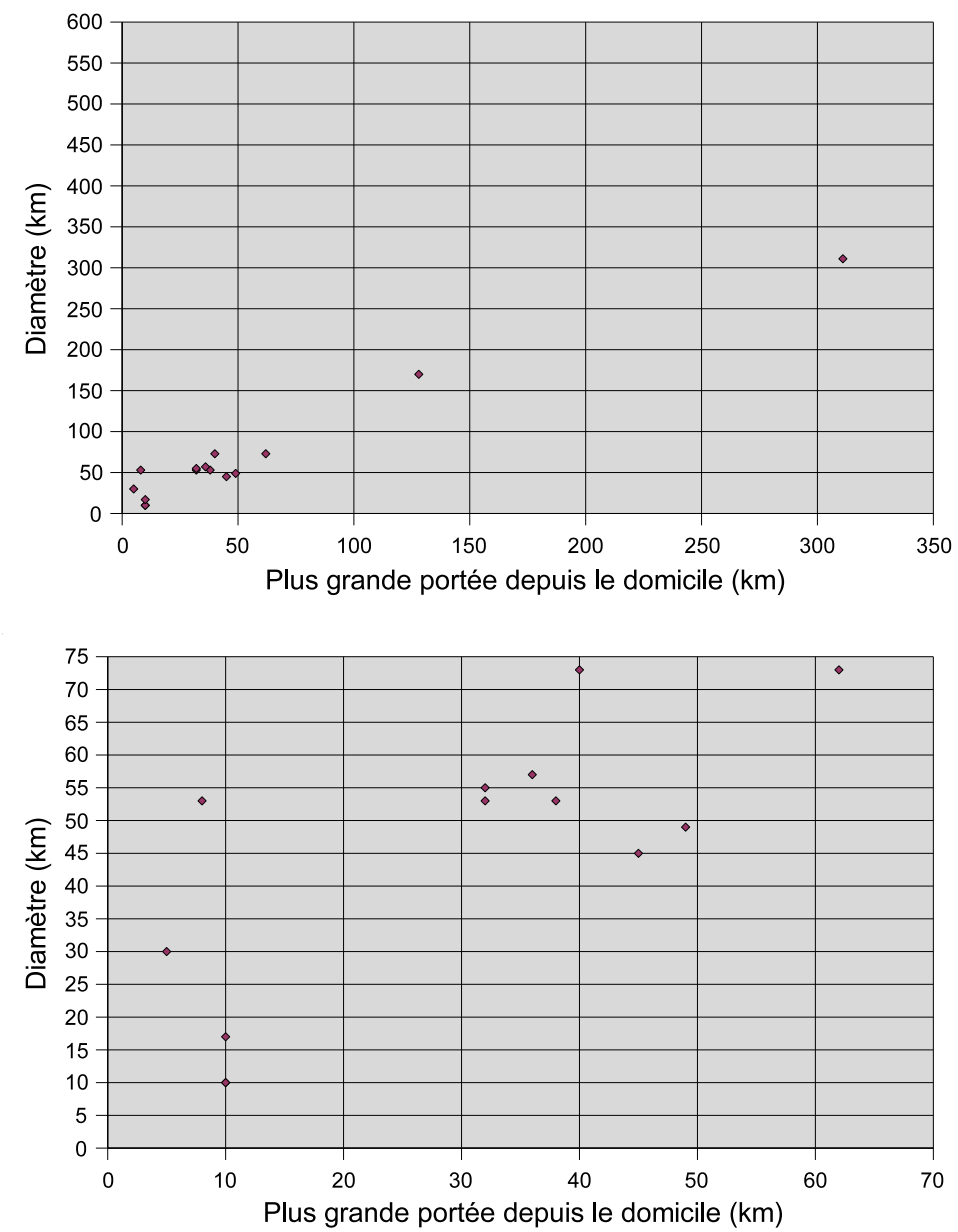


FIG. 3.10 – Corrélation du diamètre du territoire de mobilité et de la plus grande portée des déplacements à partir du domicile vers des destinations non contraintes.

Lecture*: Le premier graphique décrit tout l'échantillon. Le coefficient de corrélation vaut 0,98. Le second est un zoom sur les valeurs inférieures à 80 km. Le coefficient de corrélation restreint au sous-échantillon correspondant vaut encore 0,75.*

Le mode d'intégration des indicateurs doit mettre en évidence la façon dont ces éléments communs sont pris en compte. En l'occurrence, ces deux éléments communs sont les seuls éléments déterminant l'investissement. Finalement, nous cherchons à intégrer les indicateurs d'étendue comme déterminants de l'investissement, les indicateurs d'étendue comme déterminants de la maîtrise, et les autres indicateurs propres à la maîtrise, à savoir la diversité modale et spatiale et la variabilité. Nous définissons donc trois indices, issus de la somme pondérée des indices les composant. Nous normalisons linéairement entre 0 et 1 tous les indices créés et nous les sommons avec des coefficients de pondération. Nous normalisons ensuite les indices résultants pour rappeler que leurs valeurs ne sont pas signifiantes en elles-mêmes. Pour l'indice d'étendue définissant l'investissement, nous pondérons par 0,5 l'indice d'horaires décalés acceptés ou refusés, de façon à limiter ses effets puisqu'il est mal renseigné et a priori peu déterminant. Nous sommons alors à cet indice minoré les deux indices décrivant l'ampleur de la portée des déplacements sans les pondérer. Pour l'indice d'étendue déterminant la maîtrise de la mobilité, nous sommons de la même façon à l'indice du diamètre du territoire de mobilité l'indice indiquant des déplacements en horaires décalés, après l'avoir pondéré du même taux minorant. Enfin, pour l'indice de maîtrise sans effet d'étendue, nous pondérons de la même façon l'indice indiquant la variabilité horaire d'un coefficient minorant arbitrairement choisi à 0,5.

Nous pouvons noter que les indices d'investissement et d'étendue sont bien corrélés, avec un taux de corrélation de 0,80. Au contraire, l'indice de maîtrise sans effet d'étendue ne leur est que très peu corrélé, avec des taux respectifs de 0,35 et 0,31. L'indice de maîtrise avec effet d'étendue aurait pu être calculé en ajoutant aux autres composantes l'indice du diamètre du territoire de mobilité, par exemple sans le pondérer. Le taux de corrélation aurait alors été de 0,68 avec l'investissement. Le fait d'extraire l'effet de l'étendue a bien isolé des composantes de la flexibilité plus indépendantes (fig. 3.11).

Les indicateurs d'étendue déterminant l'investissement et la maîtrise étant relativement redondants, car corrélés par construction, nous proposons, pour déterminer l'indice de flexibilité, d'intégrer non pas l'investissement et la maîtrise, mais plutôt l'étendue et la maîtrise sans effet d'étendue. Cela revient à sommer les trois indices précédemment isolés en les pondérant pour contrecarrer l'effet de la redondance des indices d'étendue. Nous les pondérons donc par 0,5 avant de les sommer à l'indice de maîtrise sans étendue. Nous retrouvons un faible taux de corrélation de 0,35 entre les dimensions d'étendue et de maîtrise qui composent le nouvel indice synthétique de flexibilité. Nous pouvons noter que cet indice ne diffère pas significativement de l'indice formé par la simple somme des indices d'investissement et de maîtrise (fig. 3.12).

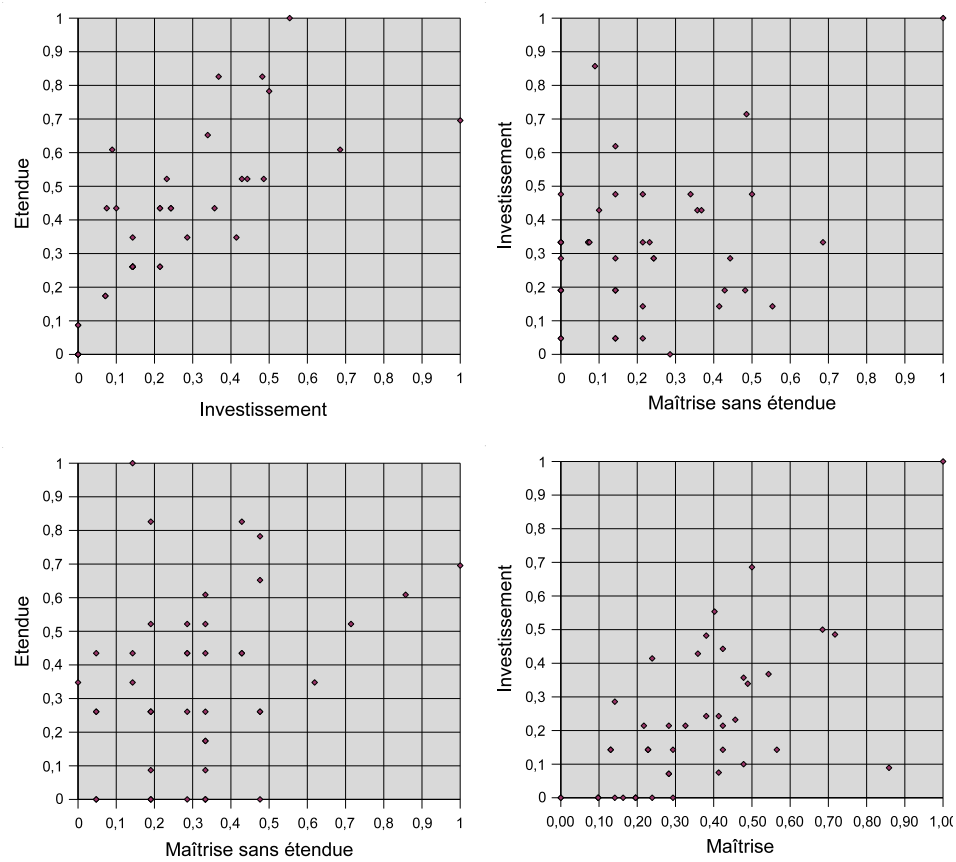


FIG. 3.11 – Corrélations entre les indices d'investissement dans la mobilité, d'étendue déterminant la maîtrise de la mobilité, et de maîtrise sans effet d'étendue.

Lecture*: Le nuage de points en bas à droite correspond aux indices d'investissement et de maîtrise avec effet d'étendue. De gauche à droite, puis de haut en bas, les taux de corrélation valent 0,80, 0,31, 0,35, et 0,68.*

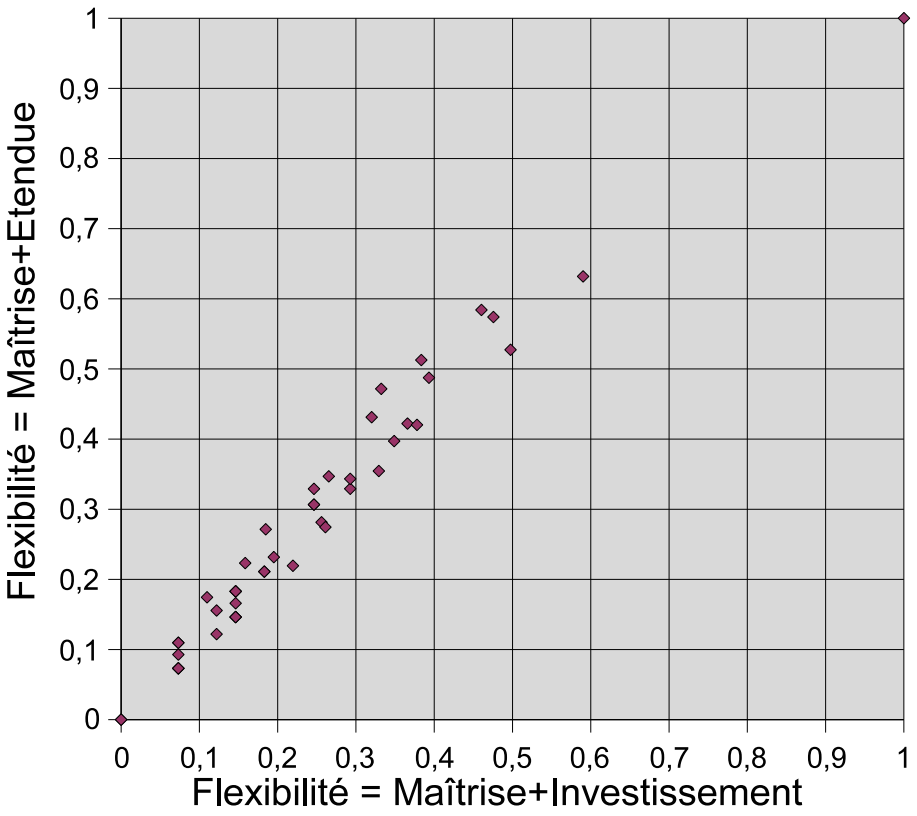


FIG. 3.12 – Corrélation entre les indices de flexibilité calculés comme la somme des indices de maîtrise et d'investissement ou comme la somme des indices de maîtrise et d'étendue.

Lecture*: Le taux de corrélation est de 0,98.*

Nous obtenons une distribution régulière de l'indice de flexibilité (fig. 3.13). Il est possible de distinguer trois groupes de personnes dont l'indice de flexibilité est similaire. Nous avons considéré les sept plus grands écarts entre valeurs successives et avons pu identifier huit groupes d'un indice croissant composés successivement de 2, 21, 10, 4, 4, 2, 1, et 1 personnes. Nous avons joint les deux premiers au groupe des 21, et avons rassemblé les 12 personnes les plus flexibles. Nous avons finalement obtenu trois groupes de 23, 10 et 12 personnes, dont les indices varient respectivement entre 0 et 0,25, entre 0,25 et 0,375, et entre 0,375 et 1. Nous remarquons que le premier groupe comprend la moitié de l'effectif de l'échantillon et que l'indice limite de 0,25 est par conséquent la médiane de la distribution. Nous appellerons ces trois groupes respectivement les « peu flexibles », les « juste flexibles » et les « très flexibles ». Cette dénomination reprend celle qualifiant la précarité. Nous remarquons toutefois que les trois catégories de précaires ont un même effectif alors que, suivant le critère de flexibilité, l'échantillon se répartit entre peu flexibles d'une part, et juste ou très flexibles d'autre part. Par commodité, nous parlerons des « plutôt flexibles » pour désigner cette moitié juste ou très flexible.

3.2.3 Plan des précaires flexibles

3.2.3.1 Lien entre flexibilité et précarité

Le calcul des indices de précarité et de flexibilité nous permet d'évaluer d'ores et déjà l'éventuel lien entre ces deux notions. Le taux de corrélation de $-0{,}06$ tout comme le nuage de points sur le plan précarité-flexibilité (fig. 3.14) indiquent une absence totale de lien statistique. Les taux de corrélation entre les diverses composantes des deux indices sont tous également à peu près nuls. En effet, deux facteurs s'opposent.

D'une part, la mobilité flexible est l'indice d'une capacité de déplacement. Elle s'avère notamment liée à la motorisation. Ainsi, 8 des 12 personnes très flexibles sont véhiculées. Or, nous avons déjà noté le lien entre faible précarité et motorisation. Plus généralement, la capacité est antinomique de la pauvreté. De plus, la mobilité flexible est la manifestation d'une importante activité, potentiellement rémunératrice, surtout lorsqu'on s'intéresse aux déplacements contraints, qui le sont surtout parce qu'ils sont liés au travail salarié. La mobilité en elle-même est donc a priori aussi antinomique de la pauvreté. Ce qui nous a amené à considérer que les pauvres flexibles, donc les précaires flexibles, constituaient une catégorie paradoxale.

Mais, nous avons cherché les précaires flexibles pour en étudier la mobilité. Cet effet d'échantillonnage biaise évidemment les résultats sur les liens entre

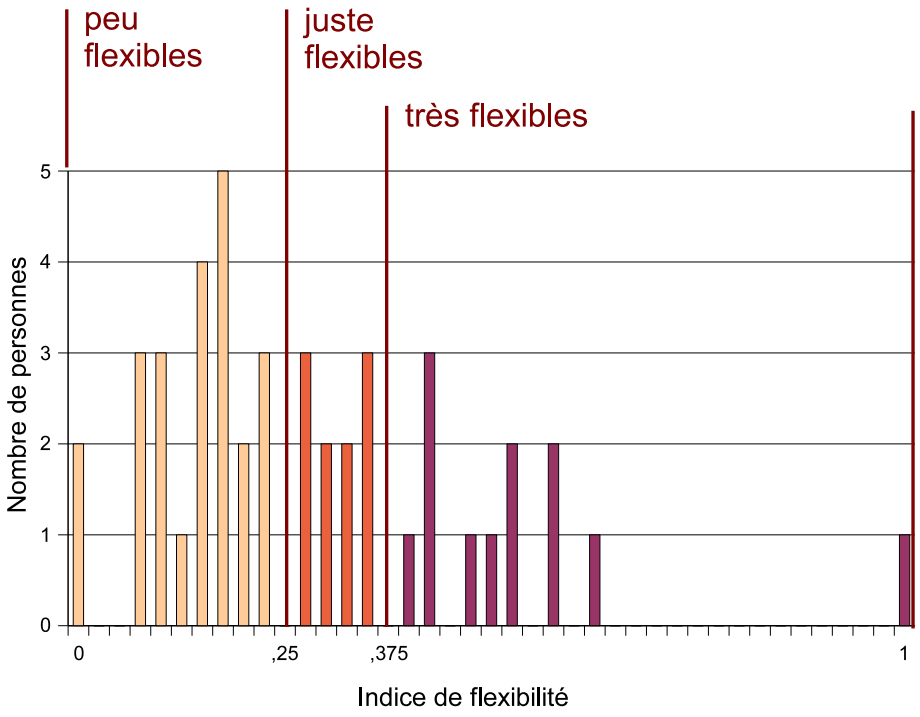


FIG. 3.13 – Distribution de l'indice de flexibilité.
Lecture*: Les indices affichés et les trois nuances de couleurs délimitent les trois grands groupes de personnes à la flexibilité équivalente.*

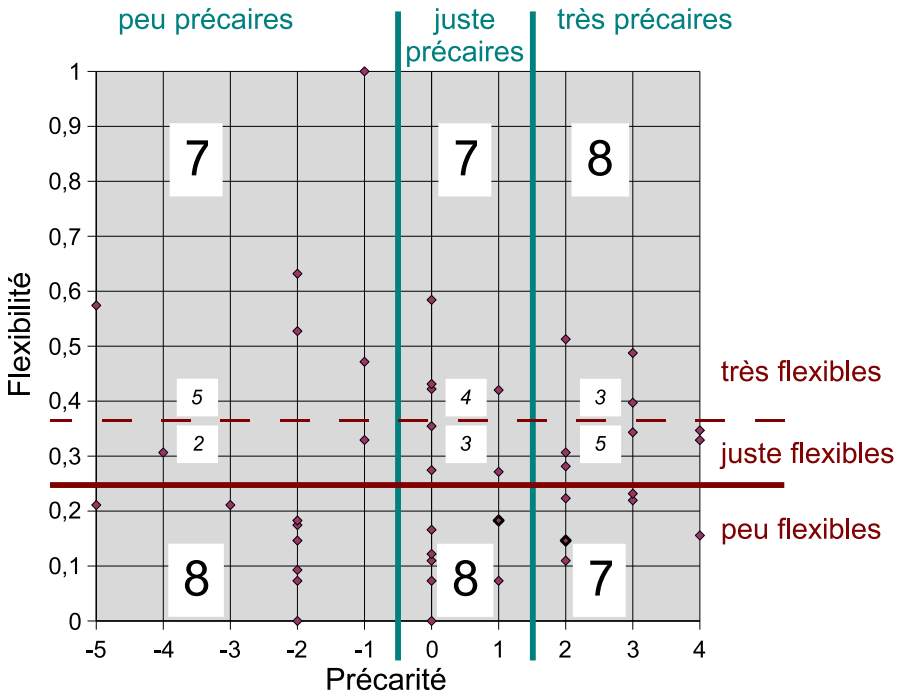


FIG. 3.14 – Corrélation des indices de précarité et de flexibilité.

Lecture*: Les traits verts verticaux séparent la population en trois groupes de même effectif. Le trait horizontal rouge plein la sépare en deux groupes équivalents. Le trait horizontal rouge pointillé sépare en deux groupes équivalents la moitié la plus flexible de la population. Les deux plus gros points représentent chacun deux individus, contre un seul pour les autres points. Les six grands nombres indiquent les effectifs des six cadrans partagés par les traits pleins verts et rouges. Les six petits nombres indiquent les effectifs des six cadrans situés de part et d'autre du trait rouge pointillé.*

les deux notions pivots de notre étude. De surcroît, nous avons déjà noté (cf. 1.2.2.2) que l'instabilité de l'emploi fonde en partie à la fois la précarité et la flexibilité, critère commun que nous avons bien pris en compte dans la construction des deux indices. Cette conjonction des deux notions dans l'instabilité d'emploi a précisément justifié notre choix de terrain d'étude. Ce lien et le biais d'échantillonnage se rejoignent donc pour compenser la corrélation générale entre précarité et flexibilité.

3.2.3.2 Classification des personnes

La distribution uniforme des personnes interrogées dans le plan flexibilité-précarité nous suggère, avant d'entamer l'étude des formes de mobilité elles-

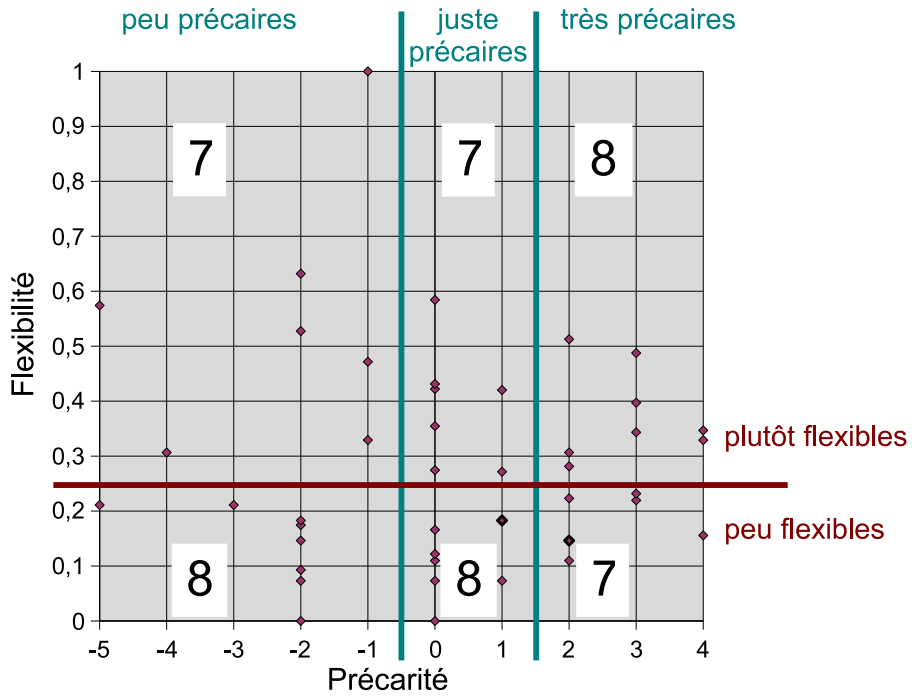


FIG. 3.15 – Classification des personnes selon leur précarité et leur flexibilité. Lecture*: Les traits verts verticaux séparent la population en trois groupes de même effectif. Le trait rouge horizontal la sépare en deux groupes équivalents. Les deux plus gros points représentent chacun deux individus, contre un seul pour les autres points. Les six grands nombres indiquent les effectifs des six cadrans partagés par les traits pleins verts et rouges.*

mêmes, de les classer en six groupes de 7 ou 8 personnes (fig. 3.15) : les 8 « très précaires plutôt flexibles », les 7 « très précaires peu flexibles », les 7 « juste précaires plutôt flexibles », les 8 « juste précaires peu flexibles », les 7 « peu précaires plutôt flexibles », les 8 « peu précaires peu flexibles ».

Classifications utiles Nous avons défini deux indices à partir des éléments les plus objectivables issus des entretiens ou réalisés sur les cartes mentales : l'indice de précarité et l'indice de flexibilité. Nous avons pour cela évalué la pauvreté, l'instabilité, l'exposition au risque, l'investissement dans la mobilité, la maîtrise de cette mobilité, et l'étendue de la mobilité. Ce qui a justifié la définition de nombreux indices et classifications.

Nous retiendrons finalement, outre les trois catégories de précaires et les trois catégories de flexibles, la classification en six groupes d'effectif équivalents de personnes plus ou moins précaires et flexibles, ainsi que la classifi-

cation en neuf groupes issue du croisement des trois catégories de précaires et des trois catégories de flexibles. Nous n'utiliserons par contre pas la classification issue du plan fragilité-instabilité qui nous a permis d'identifier des pauvres, des faux précaires et des non précaires, qui sont ailleurs tous qualifiés de précaires à des degrés différents.

Classifications des meilleurs entretiens Après la prise en compte des 45 entretiens de notre échantillon pour la question des choix modaux, nous allons concentrer notre analyse sur les 30 meilleurs entretiens (cf. 3.1.4.5), les 15 autres entretiens nous servant d'entretiens de confirmation des résultats. Cette distinction n'est pas anodine car les bons et mauvais entretiens ne sont pas distribués identiquement dans le plan flexibilité-précarité. Le sous-échantillon des meilleurs entretiens s'avère significativement plus flexible et plus précaire que l'ensemble des personnes interrogées (fig. 3.16). Ainsi, parmi les 30 personnes aux meilleurs entretiens, 60% sont plutôt flexibles et 43% très précaires, contre respectivement la moitié et le tiers parmi l'échantillon total.

Malgré ce poids plus important des très précaires et des plutôt flexibles, le sous-échantillon des 30 entretiens a la même structure que l'échantillon total. L'identification des groupes aux précarité ou flexibilité homogènes amène à définir les mêmes seuils que dans l'échantillon total. Toutefois, plutôt que de distinguer simplement les peu flexibles des plutôt flexibles, nous conservons la catégorie intermédiaire des juste flexibles de façon à rapprocher selon les cas les personnes de cette catégorie intermédiaire de l'une ou de l'autre des catégories extrêmes de flexibles. Il s'agit dans cette démarche d'affirmer le rôle de grille référentielle des seuils choisis plutôt que de chercher d'ores et déjà des types de tactiques dans les catégories qui en découlent. L'identification de groupes homogènes dans le plan des précaires-flexibles plutôt que dans chacune de ses deux dimensions serait aussi possible mais les catégories résultantes n'auraient de toute façon de valeur qu'en tant que grille référentielle. La typification des formes de mobilité qui émergera à partir de l'analyse fondée sur la grille choisie la débordera a priori.

Les 30 meilleurs entretiens se répartissent donc dans 9 catégories formées du croisement des classifications trichotomiques des précaires et des flexibles (fig. 3.17). Par commodité, nous les désignons par l'association d'une lettre représentant la précarité et d'un chiffre représentant la flexibilité. A1 désigne la catégorie des peu précaires peu flexibles, A3 les peu précaires très flexibles, tandis que C3 désigne les très précaires très flexibles. Nous pouvons noter que dans ce sous-échantillon des meilleurs entretiens, un lien négatif plus significatif qu'au niveau de tout l'échantillon apparaît entre les indices de

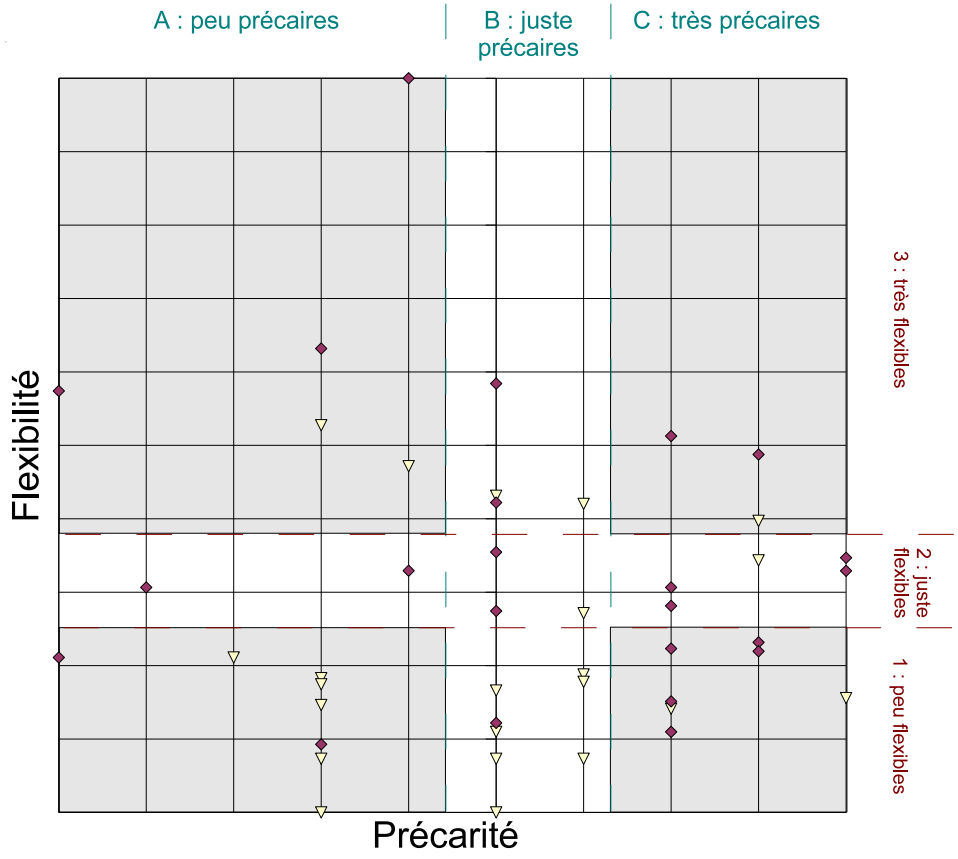


FIG. 3.16 – Répartition des meilleurs et moins bons entretiens en fonction des indices de précarité et de flexibilité.

Lecture*: Les points rouges désignent les meilleurs entretiens, et les triangles jaunes les moins bons.*

Les traits verts verticaux séparent la population totale de l'échantillon en trois groupes de même effectif, plus ou moins précaires. Le trait rouge horizontal inférieur la sépare en deux groupes équivalents plus ou moins flexibles.

précarité et de flexibilité, le coefficient de corrélation valant -19% au lieu de -6%. Il demeure néanmoins négligeable et ne modifie pas les réflexions faites à ce propos sur l'équilibre des causalités entre les deux dimensions ici étudiées.

*

Grâce à ce travail classificatoire, nous pouvons nous intéresser à l'effet de la précarité et de la flexibilité sur les choix de mobilité des personnes rencontrées, choix classés entre stratégies, tactiques et solutions, selon l'horizon d'anticipation de l'action.

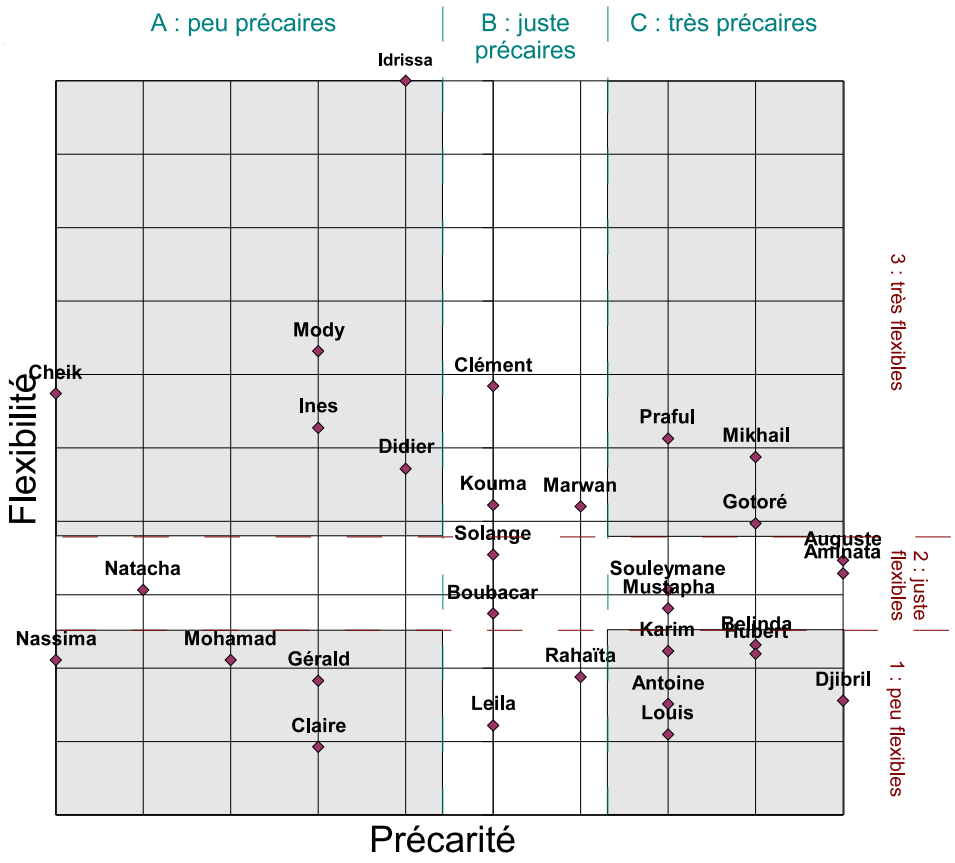


FIG. 3.17 – Répartition des 30 meilleurs entretiens en fonction des indices de précarité et de flexibilité.

Lecture*: Les traits verts verticaux séparent la population totale de l'échantillon en trois groupes de même effectif, plus ou moins précaires. Le trait rouge horizontal inférieur la sépare en deux groupes équivalents plus ou moins flexibles.*

Deuxième partie

Analyse et résultats

Chapitre 4

Le programme de mobilité comme choix : les tactiques des précaires flexibles

Nous commençons l'étude des choix de mobilité par le niveau tactique, autour duquel s'articulent nos interrogations et autour duquel nous articulerons nos réponses par accrétion progressive.

4.1 Modalités d'investigation des tactiques

Plan d'analyse Les diverses formes que prennent les choix de mobilité des précaires pour faire face aux exigences de mobilité flexible ont été révélées aussi complètement que le permettaient les possibilités concrètes d'entretien. Afin de les analyser, nous les avons classées selon l'échelle de l'horizon d'anticipation qui semblait en jeu. Cela nous a permis d'identifier un ensemble de choix tactiques que nous avons également classés selon des catégories qui les rendent comparables et donc analysables.

Nous avons alors pu y identifier des modalités majeures ou mineures, à savoir des formes de mobilité qui se retrouvent dans une majorité de l'échantillon ou seulement dans une minorité. Est alors possible l'étude des facteurs explicatifs sous-jacents à la structuration de ces catégories de choix tactiques en modalités majeures et mineures, en particulier l'étude de ses liens avec la précarité et la flexibilité.

Enfin, dans un troisième temps, les tactiques caractéristiques de chaque catégorie sont intégrées en quatre tactiques idéal-typiques synthétisant les choix de mobilité dans la globalité de l'échelle tactique.

Catégories de tactiques Les catégories de choix de mobilité n'ont pas été identifiées a priori mais à partir du matériau collecté en entretien. Néanmoins, nous pouvons espérer que cette classification pourra être réutilisée pour l'analyse de la mobilité d'autres personnes sur des terrains similaires.

Une première grande distinction est apparue parmi les choix tactiques entre ceux portant sur la forme et les modalités du déplacement et ceux portant sur l'existence du déplacement, c'est-à-dire aussi et surtout sur l'existence des activités qu'il permet. En effet, la mobilité fait l'objet de choix –y compris le choix entre mobilité et immobilité– indissociables des activités qui la suivent. Par conséquent, de nombreux choix de déplacement sont avant tout, explicitement ou implicitement, des choix d'activités tout comme des choix d'activités contiennent, explicitement ou implicitement, des choix de déplacements.

Nous avons anticipé cette dualité constitutive des choix tactiques en définissant l'échelle des tactiques de mobilité comme le niveau de l'organisation de l'emploi du temps, ou programme d'activités, justement parce que c'est le niveau où le déplacement concret est choisi ou pas, alors que le niveau des solutions de déplacement met en œuvre ce choix, et que le niveau des stratégies d'accessibilité ne fait qu'en définir le cadre (cf. 2.3.5.1). Le déplacement est nécessairement choisi au sein d'une succession d'activités et de déplacements, en général en forme de boucle qui commence et s'achève au domicile, succession qui constitue en tout cas ce que nous pouvons appeler un emploi du temps ou un agenda, c'est-à-dire étymologiquement des choses à faire, un programme d'activités.

*

Nous avons donc d'abord distingué les choix portant sur la forme du déplacement, des choix portant sur l'ensemble activités-déplacements, c'est-à-dire sur l'emploi du temps. Ensuite, nous avons identifié plusieurs catégories au sein de chaque groupe de choix. D'une part, les choix de ce que nous appelons la forme ou les modalités du déplacement sont constitués par les choix modaux, par l'élaboration de l'itinéraire et par la gestion des horaires. D'autre part, les choix concernant l'emploi du temps portent sur l'arbitrage de l'ensemble travail-déplacement, sur la négociation des conditions de travail-déplacement, et enfin sur l'association du travail-déplacement au hors-travail. Nous les détaillons maintenant un par un.

4.2 Déplacement : choix des modes, itinéraires et horaires

4.2.1 Pratiques modales

4.2.1.1 Usage dominant des transports en commun

Pour dessiner un portrait général des modes utilisés par les 45 personnes de notre échantillon, nous reprenons les sept types de modes utilisés plus haut pour évaluer la diversité modale (cf. 3.2.2.2) et nous comptabilisons le nombre de personnes qui les utilisent. Les transports en commun sont les modes les plus utilisés avec 29 usagers, réguliers ou occasionnels. Les transports en commun évoqués sont le train, le RER, le métro, le bus urbain, le bus express départemental, les navettes d'entreprise ou de foyer. L'usage du taxi n'est jamais mentionné. Les différentes formes de covoiturage, la voiture et la marche sont respectivement utilisées par 20, 14 et 12 personnes. Le covoiturage désigne ici le fait de se faire accompagner dans des véhicules privés. Cela comprend d'une part le covoiturage au sens strict, organisé avec des amis, parents, collègues, l'auto-stop n'en étant qu'une variante improvisée avec les automobilistes connus ou inconnus qui veulent bien s'arrêter, et d'autre part le taxi informel avec les parents, voisins, amis, patrons. Le taxi informel se distingue par le fait que les conducteurs se déroutent de leur itinéraire pour aller chercher ou déposer la personne qu'ils véhiculent. La voiture comme mode désigne la voiture personnelle achetée ou empruntée, en tout cas disponible. La marche est considérée comme un mode de transport à partir du moment où elle est évoquée indépendamment, comme de la marche, de la course, ou comme une marche longue. Les trois autres types de modes ne sont utilisés que marginalement : deux personnes pour le scooter ou la moto, deux pour l'hébergement provisoire, et une pour le vélo. L'hébergement provisoire a été assimilé aux modes de transport car il s'agit d'une modalité pratique d'organisation d'une chaîne de déplacements substituable à un déplacement. Nous avons également considéré le fait d'être guidé comme mode particulier de transports en commun. Il s'agit souvent d'un accompagnement en métro par un proche, voire par la foule des usagers, mais nous pourrions y joindre le fait d'être en voiture et guidé par un bus, qui n'a pas été pratiqué mais simplement rapporté. Nous n'avons pas considéré les solutions intermodales comme modes spécifiques à cause du trop grand nombre de combinaisons évoquées et parce que la multimodalité la décrit assez bien. Ainsi, les personnes ayant recours à la marche ou au covoiturage en plus des transports en commun, utilisent en général ces modes aussi bien séparément, de façon multimodale, que dans un même déplacement, c'est-à-dire de façon

intermodale.

Plusieurs modes sont en général utilisés, de manière multimodale plutôt qu'intermodale c'est-à-dire au sein d'un même déplacement. Nous distinguons trois profils généraux (tab. 4.1) : 31 utilisateurs de transports en commun, 6 automobilistes et 8 personnes qui utilisent ces deux modes. Sur les 31 usagers des transports en commun, 8 les utilisent à l'exclusion de tout autre mode, tandis que 12 les utilisent avec le covoiturage et éventuellement l'hébergement provisoire, 5 avec la marche et éventuellement l'hébergement provisoire, 5 avec le covoiturage et la marche et éventuellement la moto, et enfin une seule personne avec le vélo. Six personnes utilisent exclusivement la voiture, éventuellement avec le covoiturage et le scooter. Enfin, 8 personnes utilisent à la fois les transports en commun et la voiture, éventuellement avec la marche et le covoiturage. Toutefois, ces données ne prennent pas en compte l'intensité de l'usage de tel ou tel mode. Derrière cette diversité, les personnes utilisent un mode principal et ont recours exceptionnellement à d'autres modes. En l'occurrence, la plupart, à savoir 34 personnes, ont les transports en commun comme mode principal. Seules 9 personnes utilisent d'abord leur voiture et deux personnes constituent des cas particuliers : Leila privilégie la marche, ce qui est possible parce qu'elle vit et travaille à Paris, tandis que le fils de Solange part normalement en mission d'intérim dans la voiture de ses parents et rentre en bus.

En conclusion, les transports en commun sont le mode dominant de notre échantillon, y compris chez une partie des personnes disposant d'une voiture.

4.2.1.2 Pratique multimodale des précaires et des flexibles

Le mode principal majeur parmi notre échantillon est les transports en commun, en général complétés par d'autres modes. Le mode mineur est la voiture. Les autres modes sont deux exceptions.

La distribution des modes des personnes ne disposant pas de voiture (fig. 4.1) ne révèle que peu de corrélation entre la précarité ou la flexibilité et les pratiques modales. Les personnes utilisant les transports en commun comme mode principal et n'utilisant pas de voiture appartiennent plutôt aux précaires ou aux peu flexibles. Mais ce lien est faible.

Par contre, la distribution des modes des personnes disposant d'un véhicule (fig. 4.2) montre, d'une part, que les personnes utilisant exclusivement ou principalement leur voiture sont peu précaires, alors que les personnes utilisant d'abord les transports en commun puis la voiture peuvent être peu, juste ou très précaires.

Nous avons déjà relevé le lien entre la disposition d'une voiture et une moindre précarité. En fait, c'est surtout la possession et l'usage comme mode

Modes utilisés	*Effectif*
TC	8
TC+covoiturage	11
TC+covoiturage+hébergement	1
TC+marche	4
TC+marche+covoiturage	4
TC+marche+hébergement	1
TC+marche+moto+covoiturage	1
TC+vélo	1
Sous-total : TC+...	*31*
VP	5
VP+covoiturage+scooter	1
Sous-total : VP+...	*6*
VP+TC	5
VP+TC+covoiturage	1
VP+TC+marche	1
VP+TC+marche+covoiturage	1
Sous-total : VP+TC+...	*8*
Total	*45*

TAB. 4.1 – Modes utilisés

Lecture*: VP : voiture ; TC : transports en commun ; VP+... : usage de la voiture sans transports en commun, avec ou sans d'autres modes ; VP+TC+... : usage de la voiture avec les transports en commun, avec ou sans d'autres modes.*

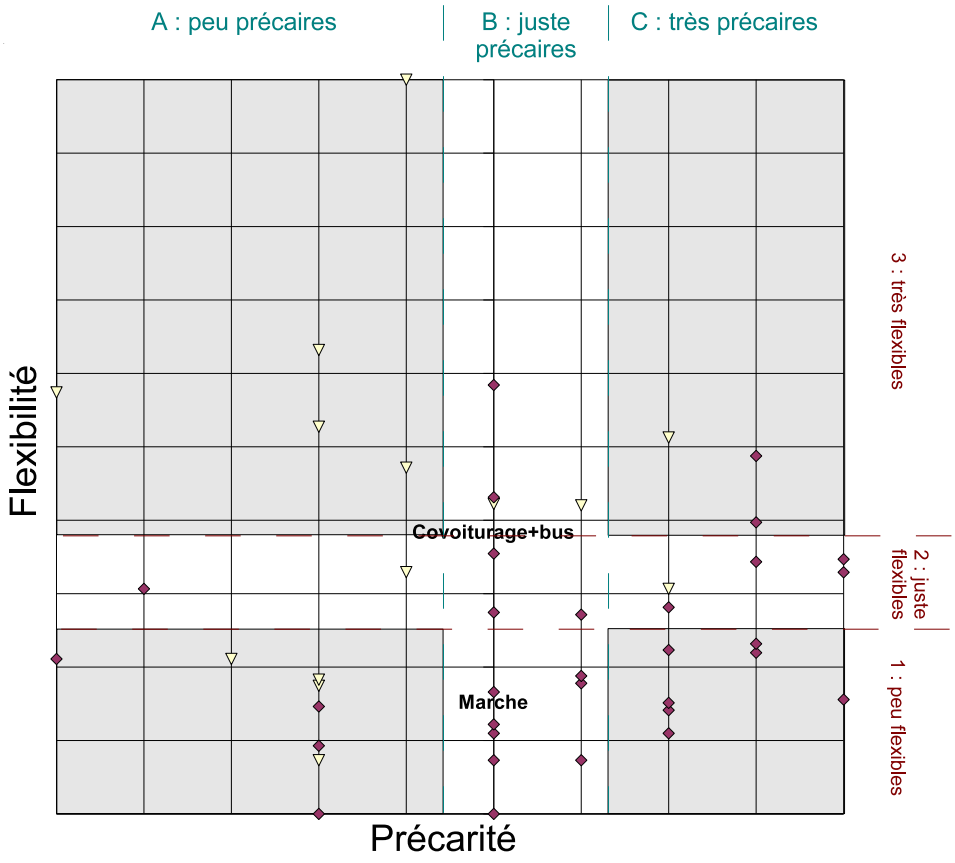


FIG. 4.1 – Répartition des pratiques modales des personnes ne disposant pas d'une voiture en fonction des indices de précarité et de flexibilité.

Lecture*: Les points rouges représentent des personnes utilisant les transports en commun comme mode principal sauf les deux points rouges situés sous les deux étiquettes précisant le mode principal. Les triangles jaunes représentent les autres individus de l'échantillon de 45 personnes.*

Les traits verts verticaux séparent la population totale de l'échantillon en trois groupes de même effectif, plus ou moins précaires. Le trait rouge horizontal inférieur la sépare en deux groupes équivalents plus ou moins flexibles.

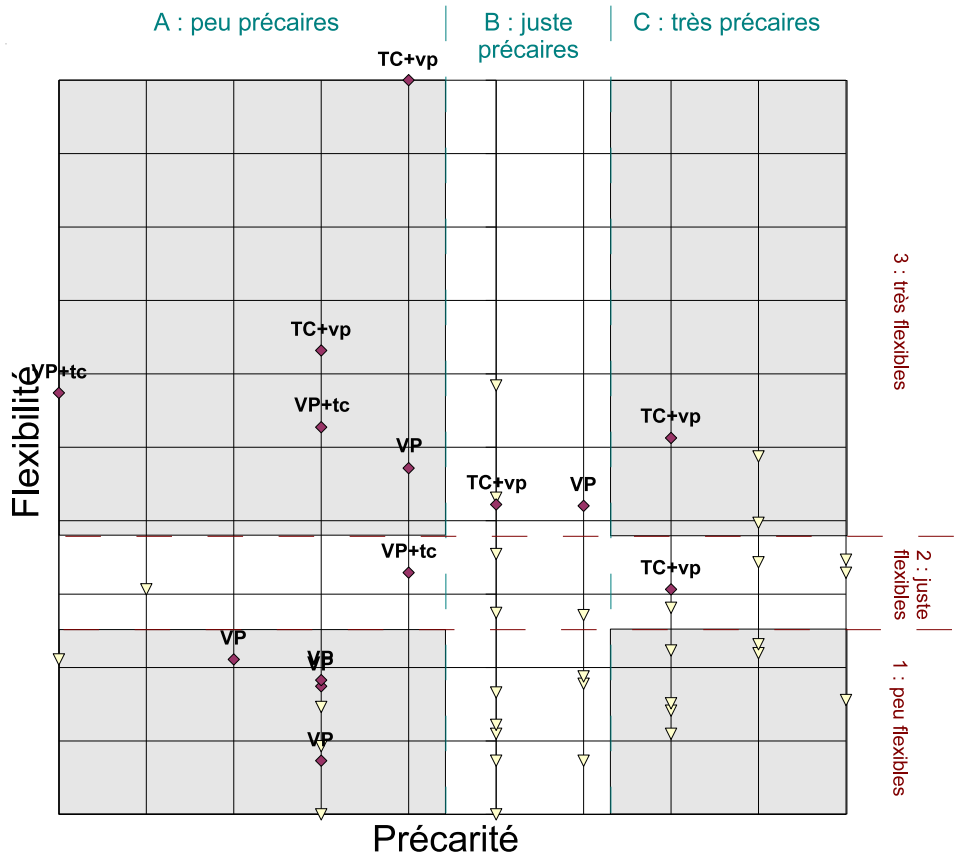


FIG. 4.2 – Répartition des pratiques modales des personnes disposant d'une voiture en fonction des indices de précarité et de flexibilité.

Lecture*: Les points rouges représentent les personnes disposant d'une voiture. Les triangles jaunes représentent les autres individus de l'échantillon de 45 personnes. VP : voiture comme mode exclusif c'est-à-dire pas d'utilisation des transports en commun ; VP+tc : voiture comme mode principal et transports en commun comme mode complémentaire ; TC+vp : transports en commun comme mode principal et voiture comme mode complémentaire.*

Les traits verts verticaux séparent la population totale de l'échantillon en trois groupes de même effectif, plus ou moins précaires. Le trait rouge horizontal inférieur la sépare en deux groupes équivalents plus ou moins flexibles.

	moins précaires	*plus précaires*
plus flexibles	VP & TC	TC & VP
moins flexibles	VP	TC

Tab. 4.2 – Types de modes

Lecture*: VP : voiture ; TC : transports en commun.*

principal ou exclusif de ce véhicule qui s'avèrent caractéristiques d'une situation de faible précarité. Les personnes précaires restreignent manifestement l'utilisation de leur véhicule qui est effectivement plus onéreuse que l'achat de titres de transport, surtout si ceux-ci sont partiellement remboursés par leur employeur.

D'autre part, la classification des modes des personnes motorisées (fig. 4.2) révèle que les personnes utilisant les deux modes, voiture et transports en commun, et surtout celles utilisant régulièrement les transports en commun, sont plutôt voire très flexibles. L'étude des corrélations entre la multimodalité et la flexibilité révèle que le lien entre la diversité modale et la flexibilité est surtout liée à la construction (le coefficient de corrélation passe de 66% à 26% lorsque l'on sort l'indice de diversité modale de l'indice de flexibilité) alors que le lien entre la combinaison voiture-transports en commun et la flexibilité reste plus fort (le coefficient de corrélation passe de 61% à 43%). Ceci nous suggère que l'utilisation successive des deux modes systémiques que sont la voiture et les transports en commun caractérise leur capacité d'adaptation aux contraintes de la mobilité, ce que nous avions effectivement supposé en survalorisant cette multimodalité dans l'évaluation de la flexibilité. Le lien entre multimodalité et flexibilité paraît essentiellement issu du mode de construction des indices mais n'en caractérise pas moins fortement la distribution des choix modaux dans le plan précarité-flexibilité (fig. 4.3).

Deux tendances décrivent finalement le lien entre choix modal et précarité ou flexibilité. Le tableau 4.2 les résume.

D'une part, les personnes les moins précaires ont accès à la voiture, les plus précaires étant à peu près captives des transports en commun. Dans l'entre-deux, certaines personnes peuvent choisir une troisième voie dans des contextes favorables, à savoir utiliser la marche ou le covoiturage comme mode principal. D'autre part, les personnes les plus flexibles pratiquent plus la multimodalité. Nous distinguons de surcroît la multimodalité selon le niveau de précarité : les moins précaires complètent marginalement leur usage dominant de la voiture par les transports en commun, tandis que les plus précaires utilisent principalement les transports en commun en n'ayant que ponctuellement recours à la voiture.

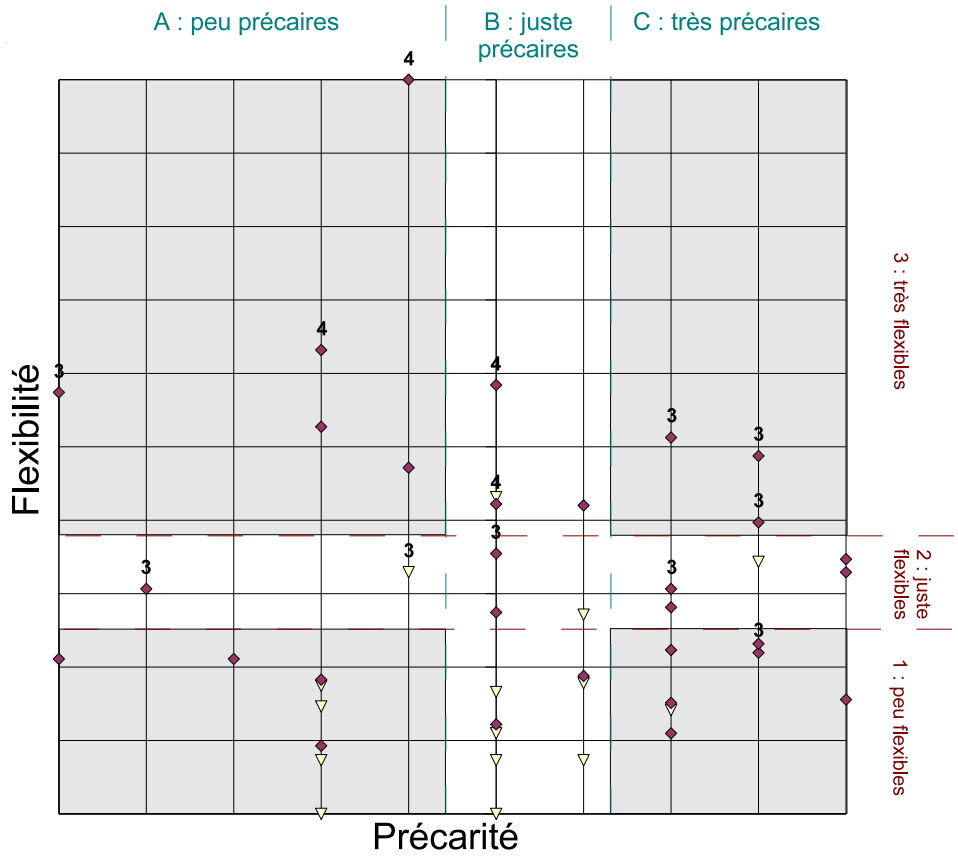


FIG. 4.3 – Répartition des pratiques multimodales des personnes disposant d'une voiture en fonction des indices de précarité et de flexibilité.

Lecture*: Les points rouges correspondent aux bons entretiens. Les triangles jaunes représentent les autres individus de l'échantillon de 45 personnes. Les chiffres représentent les valeurs de l'indice de diversité modale de chaque individu. Seuls les indices supérieurs ou égaux à 3 ont été représentés.*

Les traits verts verticaux séparent la population totale de l'échantillon en trois groupes de même effectif, plus ou moins précaires. Le trait rouge horizontal inférieur la sépare en deux groupes équivalents plus ou moins flexibles.

Les choix modaux structurés par les facteurs étudiés, la précarité et la flexibilité, se réduisent à l'usage de la voiture et à la multimodalité. Par contre, les logiques modales, c'est-à-dire les logiques présidant aux choix modaux, sont très diverses et susceptibles a priori de s'articuler avec ces deux facteurs.

4.2.2 Logiques modales

Si les pratiques modales ont pu être déterminées pour l'ensemble de l'échantillon, les raisons et situations qui déterminent ces pratiques que nous considérons a priori comme des choix ne l'ont été que chez 37 personnes, de manière plus ou moins approfondie, notamment en fonction de la qualité de l'entretien, mais aussi selon l'orientation thématique prise par la discussion. À l'échelle tactique, nous utilisons le terme de choix modal pour désigner à la fois le choix du mode et celui de l'itinéraire car ils sont difficilement dissociables et s'appuient sur des critères similaires. Nous n'intégrons pas le choix des horaires dans l'analyse des logiques déterminant les choix modaux car, bien qu'étant un élément de construction du déplacement, il apparaît en général dissociable des autres choix, et des logiques propres le caractérisent. Nous les présenterons donc dans un deuxième temps après l'exposé des logiques des choix modaux.

Trois logiques sont à l'œuvre dans les choix modaux : la faisabilité, l'optimisation et le mimétisme. Cette dernière comprend surtout la logique d'habitude. Elles ont pu être identifiées chez 37 personnes.

4.2.2.1 Logique de faisabilité

La principale logique est la prise en compte des contraintes qui limitent concrètement les choix modaux. Un seul mode est possible donc il n'est pas tant choisi qu'imposé par les contraintes qui s'exercent sur les alternatives modales qui n'en sont donc pas vraiment. Presque toutes les personnes, à savoir 32 sur 37, mentionnent cette logique de faisabilité. Ainsi, Félix se fait emmener par ses amis de Saint-Quentin à Clairefontaine lorsque sa voiture est en panne car le centre de Clairefontaine n'est pas desservi par les bus. Pour la même destination, Hortense, non motorisée, ne peut recourir qu'au covoiturage organisé par l'agence d'intérim. Aminata note aussi que les navettes organisées par les entreprises sont les seules solutions aux horaires où il n'y a pas de transport en commun. Leila se résout à utiliser le RER lorsque les autres modes ne suffisent pas. Gotoré et Kouma marchent quand il n'y a pas de bus le week-end.

Dans le choix de l'itinéraire, lorsque l'usage des transports en commun s'impose, la logique de faisabilité s'exprime d'autant plus que les réseaux ne sont pas redondants ce qui arrive souvent à Saint-Quentin. Dans ce cas, pour rejoindre une destination, un seul itinéraire est possible, ce qui fait que ce choix est rarement commenté et justifié. Mais cette contrainte n'empêche pas certaines personnes de changer malgré tout de mode sur un itinéraire très contraint. Ainsi, Hubert a constaté qu'il y avait un problème de bus une fois arrivé à la gare. Il a néanmoins attendu le bus une heure et quart, puis s'est décidé à marcher et à faire de l'auto-stop. Mais personne ne s'est arrêté. Enfin, il a été rattrapé par le bus et l'a pris. Hubert avait manifestement des alternatives modales sur son itinéraire mais demeurait dans une logique de faisabilité y compris dans son infructueux changement de mode. Les trajets alternatifs à celui en bus, à savoir par la marche et l'auto-stop, constituaient des alternatives infaisables jusqu'à ce qu'il constate que le trajet en bus apparaisse encore plus infaisable. Sa posture s'avérait d'ailleurs pertinente puisque les alternatives modales ont échoué à le mener à sa destination. Des anecdotes d'attente forcée d'un bus sont aussi mentionnées par Mustapha et Auguste, et d'autres intérimaires évoquent ce problème qui traduit à la fois la pénibilité de certains itinéraires et le fait qu'ils sont sans alternatives, et que leur choix suit surtout la logique de faisabilité.

Cette logique transparaît particulièrement chez Mikhail qui jauge la faisabilité sans comparer les alternatives ni optimiser son choix entre elles. Il fait preuve d'une certaine inventivité tactique pour faire face aux difficultés d'accessibilité dues aux grèves, aux horaires trop matinaux ou à l'éloignement extrême d'un hypothétique employeur situé au nord de Paris alors qu'il habite à côté de Melun. Les tactiques mentionnées consistent d'une part en la combinaison intermodale de l'ensemble des modes de transport en commun (train, RER, métro, bus non parisien, navette de zone industrielle, longue marche à pied) et d'autre part en des tactiques d'hébergement provisoire (train, hôtel). Ces constructions tactiques sont fortement contraintes par la captivité aux transports en commun et par les exigences de l'emploi flexible peu qualifié. C'est pourquoi la logique qui transparaît dans ces préoccupations tactiques n'est pas l'optimisation du parcours mais plutôt la simple réalisation d'un déplacement d'une façon pas excessivement éprouvante physiologiquement. Il s'agit de déterminer la faisabilité et non l'optimalité du parcours.

> Mikhail : – Ben dans l'Oise ça fait un peu loin quand même hein. Excuse-moi c'est Gare du Nord ça ? Ouais, que je dise pas de bêtise. Je pourrais y aller, mais bon je pense pas qu'une société de l'Oise m'appellerait moi étant donné que j'ai pas de voiture,

> pour aller sur place. Parce que ch'ais pas ça prendrait au moins trois heures de transp, de trans, trois heures aller trois heures retour hein. Parce que c'est euh train métro train, et après arrivé dans l'Oise, après encore trouver l'adresse. en espérant que les trains euh a sont... si jamais ils sont, ils sont en grève là alors je ne sais pas comment je fais. Je suis obligé de dormir dans le train ou je sais pas qu'ou aller à l'hôtel. On aura on a toujours du transport. Mais je vous dis bon ben pour aller à, pour aller à Lieusaint oui, c'est pas un souci. Ça dépend pour commencer à s ss six heures du matin je peux, je me débrouille hein, je peux y aller, je peux y être, mais Saint-Ouen non, pas possible. Parce que déjà les bus le premier bus c'est à 5h20, 5h25 de la gare de Lieusaint-Moissy, qui nous emmène sur le site euh de travail. Euh a a... maintenant... Si à la limite je peux arriver à la gare après je serais obligé d'aller à pied, et puis bon à pied pfff cinq heures du matin... pas trop mon truc.

Cette situation est plus qu'hypothétique comme Mikhail le souligne mais elle éclaire la logique qui sous-tend les choix qu'il fait effectivement dans sa mobilité vers l'emploi. Dans le cadre des missions d'intérim de manutention qu'il prospecte, il subit leurs horaires décalés, à la limite de l'heure des premiers transports en commun. Là encore, la question n'est pas de choisir le mode le plus approprié mais de déterminer si un mode convient, si le déplacement est faisable. Il énumère donc les contraintes qui rendent possibles ou pas le déplacement.

> Mikhail : – Ben c'est-à-dire euh ça dépend, si c'est dans l'intérim, si c'est l'intérim qui m'envoie, si je peux vraiment y aller, j'y vais, il y a pas de soucis, mais bon, toutes, généralement, dans ces boîtes là, on nous demande de commencer à quatre heures cinq heures du matin voire même plus. Cinq heures c'est pas possible parce que sans voiture c'est pas possible. Six heures à la limite je peux, bon je me lève plus tôt mais c'est pas grave. Donc je dépend, en fait du, transport en commun aussi. Et généralement ça c'est assez éloigné des zones de transport, il y a des bus, normalement, qui desservent, exprès, il y aurait pas les bus euh je pourrait pas y aller. Parce que normalement c'est de la gare de, on va dire de Lieusaint euh faut compter allez trois quatre kilomètres quand même avant d'être à la zone industrielle.

La logique de faisabilité s'apparente à une logique d'optimisation dans la mesure où les modes sont évalués, sauf que c'est la possibilité de sa réalisation qui est évaluée, et non sa performance. Néanmoins, leur similitude apparaît

lorsque la non-faisabilité découle de la très médiocre performance du mode. Une ambiguïté peut facilement surgir dès qu'un trajet peut être considéré soit non faisable, soit difficile et beaucoup moins avantageux qu'un autre. C'est le cas de Souleymane, pour qui le fait que « ce n'est pas facile » sans voiture en horaires décalés, alors que c'est « tranquille » avec voiture, traduit peut-être les problèmes de revenus liés à l'impossibilité d'effectuer ces missions sans voiture, ou bien la pénibilité des déplacements malgré tout pas complètement impossibles, ou enfin de l'existence même de ce dilemme difficile à trancher entre le refus des missions non faisables et l'acceptation des mêmes missions considérées comme faisables.

> Souleymane : – (...) franchement si tu as un véhicule c'est plus facile, tu vas à l'heure même si c'est à 5h du matin, tu peux travailler- tu peux se lever à 6h du matin ou bien 5h du matin tu vas aller travailler même si c'est un mi-temps, tu peux travailler jusqu'à la... 1h du matin ou bien 2h du matin tu prends ta voiture tu rentres il y a pas de problème mais s'il y a pas de véhicule tu peux pas faire ça, tu vois, tu peux pas faire ça c'est un peu difficile.

Les modes sont diversement évalués de ce point de vue de la faisabilité. Seule Ines semble exclure le mode automobile pour se rendre à Paris et à Roissy à cause de la difficulté à stationner. Ce choix peut en fait constituer une optimisation tactique, la voiture n'étant pas vraiment exclue de ces territoires. En effet, mis à part cette exception douteuse, l'automobile reste toujours une option pour les personnes motorisées.

Par contre, les trajets empruntant chacun des autres modes subissent de telles déclarations de non-faisabilité. L'usage des transports en commun n'est invalidé que dans certains contextes, à savoir aux lieux et horaires mal ou non desservis. Les autres modes sont parfois invalidés quelque soit le contexte. L'évocation d'un recours aux deux-roues suscite ainsi le sourire voire le rire plus que la justification tant cette possibilité est jugée extravagante et aventureuse, surtout par les femmes. Lorsqu'elle est formulée, la principale justification de l'exclusion du vélo comme mode possible est l'exigence physique qu'il impose et qui le réserve aux sportifs et aux plus courts trajets. L'usage du vélo est en particulier exclu pour l'intérimaire qui va à l'agence sans savoir si le lieu de sa mission sera proche ou lointain c'est-à-dire inaccessible en vélo. De même la marche ou la course à pied sont-elles considérées comme de véritables modes uniquement par Leila, Mody et Belinda qui le justifient en se définissant comme sportifs. Louis exclut par contre le vélo parce qu'accidentogène. Là encore, il s'agit d'un critère apparemment rédhibitoire qui n'a pas à être évalué parmi d'autres dans le cadre de l'optimisation d'un choix modal. Les autres modes parfois exclus sont le covoiturage parce qu'il

nécessite de trouver un partenaire régulier, ainsi que le métro ou l'auto-stop parce qu'ils font peur. Le bus est aussi exclu par Cheik et Ines parce qu'il impose de connaître un réseau et un système d'information qu'ils ignorent. Ils s'ancrent ainsi dans leurs habitudes modales, mais il ne s'agit pourtant pas d'une logique d'habitude puisqu'ils ne se justifient pas par leurs pratiques modales mais bien par l'impossibilité pour eux d'utiliser le réseau de bus.

Derrière la prédominance de la logique de faisabilité dans la justification des choix modaux se révèle la prééminence des contraintes liées à l'offre de transport, aux capacités de mobilité et aux exigences de leur mobilité. Le choix se résume donc souvent au constat de l'absence de choix.

4.2.2.2 Logique d'optimisation

Alors que la logique de faisabilité constate l'absence d'alternative et que la logique mimétique détaillée infra (cf. 4.2.2.3) ignore la possibilité d'alternatives, une deuxième logique compare les différentes alternatives modales et fonde un véritable choix sur des critères variés qui guident une optimisation. Cette logique dite d'optimisation est formulée par une personne sur deux, à savoir 20 sur 37. Les objectifs des optimisations qui déterminent l'usage des différents modes appartiennent à quatre principaux domaines : le moyen de transport, le déplacement, le travail, la vie quotidienne.

Premièrement, l'optimisation qui porte sur un moyen de transport vise à ce que le mode choisi préserve le moyen qui le permet. Ce principe de préservation prend en particulier la forme d'un principe de parcimonie qui vise à économiser, à éviter l'usure de ce moyen de transport. En l'occurrence, deux personnes se réfèrent à la nécessaire économie des ressources liées aux réseaux sociaux.

Clément considère l'aide que peut lui apporter sa famille pour le déplacement, comme une ressource d'urgence. Rahaïta exclut même le recours à cette aide qui pourrait provenir de la famille de sa sœur chez qui elle habite car elle considère que sa co-habitation est déjà abusive. Mais cette parcimonie vis-à-vis de la famille comme ressource d'hébergement fonde la non-faisabilité du recours à la famille comme ressource de déplacement. Il ne s'agit pas là d'une logique d'optimisation dans le choix du mode.

La deuxième personne à mobiliser effectivement ce principe de parcimonie dans le choix modal, Souleymane, le fait dans l'utilisation de la voiture de son « oncle », c'est-à-dire son parent. Celui-ci lui prête au cas par cas sa voiture et l'héberge de surcroît. Par conséquent, Souleymane doit l'emprunter à son oncle en payant un plein d'essence et surtout en sollicitant en face-à-face sa bonne volonté. Afin de préserver son accès précaire à cette voiture, il en restreint l'usage et favorise donc celui des transports en commun. Il

respecte là aussi un principe de parcimonie qui vise la préservation de la ressource, principe que nous retrouvons dans l'usage des voitures abîmées ou non assurées par les personnes pauvres (Chevallier, 2001).

Le même souci de préservation des moyens de transport prend une forme antagoniste à la parcimonie, mais également chez Clément. Au lieu d'épargner la ressource en limitant son usage, c'est l'usage qui la préserve. La ressource est à peu près la même que précédemment puisqu'il s'agit de ses bonnes relations avec les voisins qui peuvent l'emmener en voiture jusqu'à leur gare commune. Clément avance ainsi l'utilité du recours à ce covoiturage de quartier qui se conclut par le partage d'un café en attendant le train et ainsi par le renforcement de leurs liens. La même préoccupation aboutit donc à deux choix antagonistes. Nous pouvons considérer que ces logiques n'interfèrent pas parce qu'elles agissent sur des personnes différentes par le type de lien. Les liens forts avec la famille exigerait de limiter leur sollicitation, alors que les liens faibles de voisinage ne risqueraient pas de s'user par excès de mise en relation mais par défaut. Par contre, en considérant qu'elles s'expriment sur les mêmes personnes, ces logiques se compenseraient certainement en une sollicitation modérée des ressources sociales.

Deuxièmement, l'optimisation porte sur le déplacement lui-même, c'est-à-dire sur la façon dont il se réalise et non pas sur les moyens de le réaliser ni sur ses conséquences. En l'occurrence, les éléments optimisés sont le coût, la pénibilité ou le confort, et la facilité de réalisation. Nous pouvons parler de principe d'économie pour désigner la volonté de limiter les coûts financiers, physiques et pratiques propres au déplacement, les coûts pratiques désignant la pénibilité spécifique liées aux difficultés d'orientation.

Le coût financier semble a priori un facteur déterminant du faible usage de l'automobile en faveur des transports en commun. Ce principe d'économie n'est toutefois explicité et appliqué que par Idrissa. Marwan ne fait que le recommander pour les très longs trajets vers les missions d'intérim, sans l'appliquer. Le coût apparaît également dans le choix de l'itinéraire chez Boubacar. En effet, pour limiter le coût du trajet, il modifie marginalement son itinéraire, en l'occurrence en rajoutant une étape sur son itinéraire de façon à acheter un ticket en complément de sa carte orange plutôt qu'un ticket pour l'intégralité du trajet. La question du coût financier du déplacement apparaît ailleurs mais marginalement. Cheik l'évoque aussi mais pour en minorer l'importance. D'autre part, la limitation de l'usage de la voiture découle vraisemblablement d'un principe d'économie ou de parcimonie. Or elle s'observe chez 8 personnes disposant d'un véhicule mais ne l'utilisant que comme complément aux transports en commun. D'autres critères que le coût justifient alors l'usage de la voiture pour certaines catégories de trajets qui seraient trop contraignants sans elle. Nous ne considérons cependant pas la simple

modération dans l'usage d'un mode comme un indice suffisant pour révéler l'influence d'une logique de limitation des coûts financiers, d'économie, ou d'optimisation. Dans l'évocation de la tarification des transports publics et des conditions de remboursement des déplacements, la dimension financière apparaît nécessairement mais pas comme déterminant des choix modaux. Autrement dit, le choix du mode semble antérieur à la prise en compte de son coût. Le coût financier n'est finalement pas un facteur mis en avant et donc peut-être pas si efficient que nous pourrions le supposer. Cette indifférence au coût financier paraît contre-intuitive, notamment pour des personnes précaires. Elle peut notamment s'expliquer par une difficulté à connaître les prix et par une relative uniformité de la structure des prix.

Le critère propre au déplacement le plus répandu est en fait sa pénibilité. Celui-ci est évoqué par 10 personnes. Pour Clément, la voiture est en général moins confortable que le train à cause de l'attention qu'elle exige et du stress des bouchons, sauf quand il pleut. Le vélo est aussi critiqué pour sa pénibilité. À l'inverse, Belinda comme Leila disent apprécier le fait de marcher, alors que d'autres la trouvent pénible. Au-delà de cette préférence pour l'exercice physique, Leila préfère la marche au bus et le bus au métro. Cette hiérarchie semble ordonnée par le rapport plus ou moins direct à la ville qui détermine le plus ou moins grand agrément lié à chaque mode. La marche, qui donne le temps de voir la ville voire de la vivre, est le mode préféré. Ensuite, le bus, qui reste dans la ville mais s'interpose entre elle et le regard, restreint la vision, impose le point de vue et empêche d'y participer autrement que comme usager d'un bus, est choisi lorsque la marche serait trop longue mais qu'il y a du temps pour se déplacer. Enfin, le métro voire le RER, complètement détachés du tissu urbain, sont utilisés lorsqu'un rendez-vous et la distance l'exigent. Mikhail met en avant la difficulté et la dangerosité de la conduite automobile à Paris pour valoriser son usage du métro, usage contraint puisqu'il n'a pas de voiture. Natacha relève quant à elle sa préférence pour les bus par rapport aux trains où les gens se bousculent. Pour Yannick, ce principe de confort lui fait parfois préférer le train à la voiture pour aller à Paris, pour « ne pas s'embêter » à éviter les bouchons.

Enfin, l'argument répandu de la durée du déplacement pour le choix modal peut se rapporter également à sa pénibilité. Parmi les 8 personnes qui évoquent un critère de choix de l'itinéraire, c'est cette durée qui est la plus déterminante, puisqu'elle est le seul critère évoqué par 5 d'entre elles, et le premier critère d'Aminata qui préfère un déplacement rapide avec plusieurs correspondances à un déplacement direct mais plus long. Pour Hubert, la pénibilité détermine aussi certains des choix modaux d'Hubert puisqu'il délaisse les itinéraires en bus où il y a trop de « problèmes » (sans doute des retards) au profit de la combinaison train-bus.

Dernier élément du déplacement pris en compte dans les optimisations, la facilité d'orientation est évoquée par trois personnes pour critiquer le vélo ou la voiture par rapport aux transports en commun.

Troisièmement, l'optimisation porte sur les effets du déplacement sur la sphère professionnelle et sur l'organisation de la vie quotidienne en général. Cheik justifie ainsi l'usage et même l'achat de sa voiture par les exigences de déplacement ponctuel lié à son nouvel emploi. Il écarte explicitement l'intérêt de cet achat pour les loisirs et, implicitement, pour les obligations domestiques et autres. Plusieurs personnes justifient de même leur choix par l'exigence de ponctualité à leur travail.

L'organisation générale de l'emploi du temps peut aussi être l'objectif de l'optimisation. La durée du déplacement peut être minimisée non seulement pour limiter sa pénibilité mais aussi pour permettre la réalisation de programmes d'activités chargés, en termes de marges de manœuvre temporelle et en termes de résistance physique. C'est notamment le cas de Nassima qui a un travail à temps plein et des enfants à sa seule charge. Rahaïta rejette de la même façon le vélo parce qu'il la fatiguerait trop pour combiner travail éprouvant et déplacement. Le choix du mode influe aussi sur l'emploi du temps en déterminant l'horaire de départ. Clément rejette la voiture qui oblige à partir en avance et à attendre le début de la journée de travail, à moins de rouler dans les bouchons. Au contraire, pour les trajets longs, Idrissa choisit justement la voiture, plus rapide que les transports en commun et permettant de partir plus tard. Karim comme Clément préservent de la même façon une heure de réveil décente en choisissant le mode le plus rapide, entre vélo et bus. Enfin, le mode peut être déterminé parce qu'il facilite l'achat de courses encombrantes, comme pour Idrissa et Kouma qui prennent la voiture pour cela.

La diversité modale constitue aussi un indice de logique d'optimisation, indépendamment de toute justification. En effet, la mention de l'usage de nombreux modes indique la connaissance d'alternatives modales qui rend moins probable la logique de faisabilité. De plus, le nombre des alternatives rend également improbable l'exclusion de modes par habitude, bien que les usages multiples puissent être habituels s'ils sont différenciés par des contextes spécifiques. Néanmoins, nous délaisserons cet indice trop incertain de la logique d'action, d'autant plus qu'il constitue un élément de l'indice de flexibilité et que nous souhaitons estimer le lien entre ces deux dimensions.

4.2.2.3 Logique mimétique : habitude et imitation

Quelques personnes n'expliquent pas certaines de leurs pratiques modales par l'absence d'alternative dans une logique de faisabilité, ni par l'adéquation

entre leur pratique et des critères d'optimisation, dans une logique d'optimisation. Elles ne fondent pas leur choix sur l'existence ou l'absence d'alternatives mais expriment au contraire l'absence de lien entre l'existence d'alternatives et leur pratique modale, qui précisément s'apparente peu à un choix.

Cette logique ne caractérise pas le caractère automatique c'est-à-dire non réflexif d'un choix modal mais seulement les actions qui ne sont pas justifiées par les alternatives existantes. En effet, une pratique modale justifiée comme meilleur choix entre deux alternatives aura très bien pu être décidée de manière automatique, la rationalisation ne se faisant qu'a posteriori, voire au moment où nous interrogeons la personne concernée. Notre mode d'investigation, les entretiens sur les pratiques passées, ne nous permet pas d'estimer le niveau de réflexivité des choix modaux, sauf dans le cas qui nous intéresse ici, celui des choix où la rationalisation a posteriori laisse la place dans le discours justificatif à d'autres modes explicatifs, ce qui suggère par conséquent que les pratiques sont peu rationnelles et donc peu réflexives.

Les explications qui correspondent à cette ignorance des alternatives se rapportent soit à une reproduction des choix modaux habituels dans une logique d'habitude, soit à la reproduction des pratiques d'autrui. Nous parlons donc de logique mimétique pour désigner, au niveau de notre échantillon, ce mimétisme qui constitue la forme des choix modaux qui ignorent la possibilité des alternatives.

Ines pratique le tout-automobile sauf quelques destinations où le stationnement est difficile. Elle justifie explicitement par l'habitude son recours généralisé à la voiture.

> Ines : – Ben je vais en voiture. Euh, ah par contre euh ce que j'ai fait aussi c'est mh à Roissy, par contre là je prenais le train. Mais sinon j'a j'allais toujours en voiture. Parce que comme c'est pas bien- euh c'est pas... enfin, on trouve pas de, de stationnement pour euh Roissy, 1, Roissy 2, enfin Charles-de-Gaulle ?
>
> YJ : – Oui.
>
> Ines : – Vous comprenez ?
>
> YJ : – Oui c'est dur de se garer là-bas ?
>
> Ines : – Voilà. Donc j'allais en trajet, je le prenais à Drancy, j'habitais à Drancy, je le prenais puis- mais en fait c'est un peu... (2") c'est embêtant les tra[jets].
>
> YJ : – Oui ?
>
> Ines : – Je préfère la voiture (rires).
>
> YJ : – Qu'est-ce qui est pas bien dans le train ?
>
> Ines : – Non, sauf que moi ça fait longtemps que je prends pas

un autre transport en commun.

YJ : – Vous le preniez avant ?

Ines : – Il y a que 10 ans que je suis là, et tout est- au tout au début oui mais après j'ai euh, j'ai, acheté la voiture et, j'ai roulé toujours en voiture (petit rire de YJ). Je dis pas que, c'est bien ou sinon mais... c'est une question d'habitude quoi, il y a pas de... (petits rires)

La justification ne porte précisément pas tant sur les valeurs relatives des transports en commun et de la voiture, mais plutôt sur le fait que l'utilisation régulière et quasi-exclusive d'un mode depuis longtemps rend difficile et pénible, en l'occurrence « embêtant », le recours exceptionnel au mode alternatif. Cette logique d'habitude désignée comme telle par Ines correspond selon nous d'une part à un avantage accordé au mode habituel parce qu'il est bien plus maîtrisé que l'autre mode qui exigerait un apprentissage incertain, et qu'il fait partie du quotidien apprivoisé et rassurant, d'autant plus qu'il s'agit de la voiture protectrice car privative opposée aux transports collectifs. D'autre part, l'habitude désigne une tendance au choix non réflexif, possible puisqu'il s'agit d'un mode parfaitement connu. Nous retrouvons ces éléments caractéristiques chez les trois autres personnes.

Lorsque Aminata va à Rambouillet, c'est pour aller au parc avec des amis qui l'emmènent en voiture. Elle ne sait pas s'il y a une alternative en transports en commun mais sait qu'il faudrait pour cela se rendre à la gare de Rambouillet et y chercher un bus vers le parc.

YJ : – À Rambouillet, c'est ça, donc il faut combien de temps pour y aller ?

Aminata : – Oh moi des fois c'est des occasions, c'était des amis qui viennent des fois en voiture, on part, [sont là bas], mais pour aller franchement je sais pas... le parc- on doit prendre le train, pour aller à, à la gare d'a- la gare de Rambouillet. Après là-bas je sais pas s'il y a un bus, je sais pas s'il y a un bus pour aller au parc, jusqu'au parc, je sais pas trop (petit rire)

Elle n'explicite pas la logique de son choix modal mais il semble correspondre à une logique d'habitude. En effet, bien que de nombreuses personnes jugeraient un déplacement équivalent irréalisable sans voiture, elle ne postule pas qu'elle n'a aucun autre choix mais au contraire anticipe l'existence d'une alternative en train et en bus. De plus, elle ne justifie pas son choix comme étant le meilleur, bien que le trajet dans la voiture des amis soit certainement plus rapide et plus convivial, sans parler du coût. La question du choix d'un autre mode ne semble simplement pas se poser. Elle semble donc se contenter

des opportunités de déplacement proposées par ses amis sans envisager réellement le choix modal. Il s'agirait là encore de la force d'inertie de l'habitude qui conduit à reproduire les activités connues, à moins que la sortie au parc ne présente aucun intérêt sans les amis.

Djibril revendique aussi explicitement qu'Ines l'habitude ou plutôt son absence pour expliquer le fait qu'il n'ait jamais recours à l'auto-stop.

> Djibril : – Euh, non parce que vous savez moi moi les personnes que je connais pas, j'ai jamais demandé de m'amener tu vois. Donc moi moi, mon habitude c'est pas comme ça.

Le manque d'habitude correspond ici à la non-maîtrise de cette alternative, à une frilosité à l'expérimenter, et finalement à la non-réflexivité du choix de ne pas y recourir.

Mais l'effet de l'habitude peut se deviner ailleurs chez Djibril. Il dit préférer le métro au RER pour rejoindre la Défense depuis Nation, sans le justifier directement. Or le trajet en métro est moitié plus long. La logique d'optimisation semble donc invalidée sur cet important critère de la durée de déplacement. Si ce ne sont pas d'autres critères qui guident ce choix, notamment le fait que le RER sort en zone 2 alors que le métro sort en zone 1 à la Défense, l'habitude peut fonder cette préférence pour le métro qu'il connaît vraisemblablement bien et plus que le RER en tant que Parisien de résidence qui affirme bien connaître tous les arrondissements de la capitale.

De même, Leila justifie son usage prépondérant de la marche à Paris par plusieurs logiques dont la plus convaincante semble être l'habitude. L'argumentation qu'elle déploie évolue. L'argument de la rationalité instrumentale de ce choix, fondée sur la minimisation du temps de parcours, est le premier avancé mais il est tout de suite invalidé par un exemple qui s'avère un contre-exemple. Un deuxième argument apparaît, de l'ordre de l'optimisation, la valorisation de la marche en soi, en tant que sport qui permet de tenir sa ligne. Le dernier argument est l'évocation de l'habitude prise au Maroc, en dernier ressort opposée à la remise en cause de la validité du premier argument par l'enquêteur.

> YJ : – Ça m'étonne ça que le bus c'est moins rapide que la marche.
>
> Leila : – Mais vous savez, parfois on aime marcher, pour connaître le...
>
> YJ : – Enfin quand il pleut, c'est un petit peu moyen.
>
> Leila : – Même quand il pleut hein.
>
> YJ : – Ça fait du bien, hein, ça ?
>
> Leila : – Mais m, mais je sais pas moi j'aime marcher, c'est comme ça. Parce que quand j'étais au Maroc je faisais déj, déjà

> le sport, mais quand je suis venue ici ça y est j'ai, on a pris l'habitude.

Plus qu'un principe justificatif, ce dernier argument de l'habitude s'apparente à une logique d'action explicative d'un comportement habituel peu remis en question. La logique d'optimisation serait donc moins explicative mais exposée en premier car plus conforme au principe de la justification.

La logique de l'habitude est donc très minoritaire dans notre échantillon. Nous pouvons néanmoins supposer qu'elle concerne plus de personnes d'après le cas de Leila qui ne la révèle qu'en dernier ressort en réaction à nos questions inquisitrices sur ses incohérences.

La logique mimétique apparaît aussi dans la justification d'une utilisation « quasiment accidentelle » d'un bus dans Paris par Cheik. Surpris par un incident de métro, il semble renoncer à l'élaboration de son déplacement en se laissant guider par la foule qui l'emmène vers le bus de remplacement bien qu'il ne pratique jamais ni ne connaisse le réseau de bus parisiens.

> YJ : – Et les bus t'utilisais aussi ? C'est plus sub... enfin... c'est c'est un monde à part je trouve.
>
> Cheik : – Le bus ?
>
> YJ : – Oui.
>
> Cheik : – Euh, sur, Paris ?
>
> YJ : – Oui.
>
> Cheik : – Non, jamais.
>
> YJ : – Jamais, d'accord (rire).
>
> Cheik : – Jamais vraiment jamais et puis euh... c'est pareil. Je trouve ça un peu complexe leurs leurs plans tout ça et puis je pense qu'il faut habiter à Paris pour connaître un petit peu les bus à prendre et puis, là où ils desservent.
>
> YJ : – Ouais.
>
> Cheik : – Voilà ouais quand ça m'est, ça m'est arrivé c'est c c'est très rare.
>
> YJ : – Mmh. Comme ?
>
> Cheik : – Hein ? C'est bé c'était, quasi par accident quoi, et je pouvais pas faire autrement et puis euh, je crois que c'était à cause de grève de métro une ligne qui, qui desservait plus j'ai pris le bus, comme tout le monde j'ai suivi. Et puis euh... je crois que ça a été la seule fois.

Le ressort de l'action se trouve est apparemment autant dans l'absence d'alternatives à l'imitation de la foule et au bus de remplacement, que dans l'absence d'autres indications sur la possible conduite à tenir que le flux des

passagers du métro arrêté. Cheik choisit donc de « suivre » « comme tout le monde », c'est-à-dire d'imiter les personnes qui se trouvent dans sa situation. Il est possible de considérer ce choix comme la conséquence exclusive de la logique de faisabilité mais la formulation de Cheik suggère l'influence de l'imitation grégaire non réflexive. Par conséquent, le recours à cette explication par la logique mimétique nous la lui fait attribuer bien qu'elle n'est peut-être pas plus prégnante dans cette situation particulière que dans d'autres situations chez lui ou chez d'autres personnes où elle n'apparaît pourtant pas. Comme pour la logique d'habitude dans les situations connues, l'imitation réflexe du comportement d'autres personnes dans les situations inconnues est sans doute très répandue mais rarement révélée. Seul le souci du détail et la capacité d'auto-analyse de Cheik a permis cette mise au jour de l'influence de la logique d'imitation.

4.2.2.4 Choix et non-choix modal

Chacune des trois logiques ici exposées correspond à un rapport à la pratique modale comme choix ou non-choix. La logique de faisabilité désigne une absence de choix, parce que seul un mode permet la réalisation du déplacement souhaité. La logique mimétique correspond à une situation où le choix est possible mais pas réalisé. La question du choix entre les alternatives n'est pas un ressort de l'action et le choix est la simple répétition du passé, comme s'il n'y avait pas de choix possible. Enfin, la logique d'optimisation amène un choix conditionné par des critères évalués.

Les catégories sont toutefois perméables. La logique mimétique peut ainsi être assimilée à une logique d'optimisation à partir du moment où l'on met en avant la minimisation des coûts d'apprentissage des modes non habituels et des risques afférents à un mode moins maîtrisé. L'habitude serait ainsi un choix d'économie, de la même façon que Yannick fait preuve d'une forme de paresse lorsqu'il choisit de manière inhabituelle les transports en commun pour éviter les embouteillages.

La logique d'optimisation peut toutefois se confondre avec la logique de faisabilité, comme dans le cas de Cheik. Il évalue en effet les alternatives selon ses critères et effectue son choix du meilleur mode, en l'occurrence les transports en commun tant qu'il n'a pas de voiture, puis sa voiture dès qu'elle est achetée, sauf pour aller à Paris. Les autres modes perdent alors leur statut d'alternatives même si elles étaient pratiquées auparavant. Le mode qui satisfait à ses critères devient exclusif et les trajets en modes alternatifs ne sont même plus faisables. Il décrit là la dimension du phénomène de la dépendance automobile qui est liée à la supériorité des performances de la voiture sur les transports en commun, qui s'observe effectivement dans la

grande couronne francilienne (Motte, 2006). Le choix de Cheik, choix optimal totalement déterminé par ses critères et les performances contextuelles des modes, s'apparente donc à un non-choix comme il le suggère.

> Cheik : – Non mais j'ai j'ai acheté justement pour changer parce que le transport en commun et tout ça c'était, c'est... je passais beaucoup de temps dedans. C'est fatiguant encore une fois. Oui je l'ai achet... en fait oui, je l'ai achetée pour le premier travail, si c'était ça la question. (...)
>
> YJ : – Mais ça... tu l'as utilisée ensuite euh
>
> Cheik : – Oui après oui.
>
> YJ : – ...partout.
>
> Cheik : – Bien sûr. Après oui. Vu qu'on a une voiture de toute manière ça y est, on ne s'en passe plus.

Le libre-arbitre de l'agent parfaitement optimisateur semble de ce point de vue équivalent à la prédétermination des actions par les contraintes, comme le souligne Bourdieu (1994)[1] en défendant sa vision concurrente du sens pratique. Cette logique d'optimisation poussée à l'extrême aboutit donc à considérer les choix tactiques comme des non-choix car c'est le choix optimal qui est nécessairement choisi sans marge de manœuvre. Le niveau tactique est ainsi dénigré au profit des choix stratégiques qui sont valorisés comme les lieux véritables de la mise en œuvre des projets. En fait, une marge de

[1]Extrait (Bourdieu, 1994, p. 45) :

> En fait, les agents sociaux, élèves qui choisissent une filière ou une discipline, familles qui choisissent un établissement pour leurs enfants, etc., ne sont pas des particules soumises à des forces mécaniques et agissant sous la contrainte de causes ; ils ne sont pas davantage des sujets conscients et connaissants obéissant à des raisons et agissant en pleine connaissance de cause, comme le croient des défenseurs de la *Rational Action Theory* (je pourrais montrer, si j'en avais le temps, que ces philosophies, en apparence totalement opposées, se confondent en fait puisque, si la connaissance de l'ordre des choses et des causes est parfaite et si le choix est complètement logique, on ne voit pas en quoi il diffère de la soumission pure et simple aux forces du monde, et en quoi, par conséquent, il reste un choix).
>
> Les « sujets » sont en réalité des agents agissants et connaissants dotés d'un *sens pratique*, système acquis de préférences, de principes de vision et de division (ce qu'on appelle d'ordinaire un goût), de structures cognitives durables (qui sont pour l'essentiel le produit de l'incorporation des structures objectives) et de schèmes d'action qui orientent la perception de la situation et la réponse adaptée. L'habitus est cette sorte de sens pratique de ce qui est à faire dans une situation donnée - ce que l'on appelle, en sport, le sens du jeu, l'art d'anticiper l'avenir du jeu qui est inscrit en pointillé dans l'état présent du jeu.

manœuvre existe même dans le cas de l'optimisation parfaite et se situe en particulier dans le choix des critères et dans l'évaluation subjective des indicateurs correspondants.

Le cas de Cheik souligne donc la pertinence du modèle de l'agent rationnel dans les situations où la domination d'un mode sur l'autre est écrasante. Mais la situation de multimodalité qu'il décrit par ailleurs souligne la permanence du choix modal dans le cadre de la logique d'optimisation. De plus, la persistance de cette multimodalité démontre qu'il s'agit d'alternatives concurrentielles, et non d'expériences multimodales de validation de la domination d'un mode sur l'autre, autrement dit essayer l'un pour confirmer l'autre. De fait, cette situation correspond à un contexte bien précis : les lieux de résidence et de travail sont situés tous les deux près de gares d'une même ligne de RER. Enfin, sa régularité, trois trajets en voiture pour un en RER, semble indiquer que le choix modal repose sur des critères objectifs exogènes et non sur la subjectivité de l'usager. Effectivement, Cheik mentionne l'horaire comme facteur déterminant. Il semble ici que c'est la logique d'optimisation qui domine l'influence mécanique des contraintes stratégiques.

4.2.2.5 Précarité et flexibilité comme facteurs des logiques modales

Les logiques qui président aux pratiques modales sont, chez les 37 personnes qui en donnent des indices, réparties en trois catégories : une logique de faisabilité, uniformément répandue, une logique d'optimisation qui concerne la moitié de l'effectif, et une logique mimétique, révélée chez seulement quatre personnes. Le fait que les deux premières portent une justification exogène favorisent leur mise en avant dans le récit sans doute plus qu'elles ne sont opératoires dans l'action. À l'inverse, la logique mimétique bien que certainement opératoire dans la routine apparaît comme un aveu de non-choix alors que la rationalité réflexive du choix est supposée quand les raisons du choix sont attendues par l'enquêteur. Précisons aussi que l'absence d'alternative réaliste, donc l'impossibilité d'effectuer un choix tactique, n'économise pas a priori du travail de construction du programme tactique, fut-il unique, fut-il la seule chaîne de déplacements réalisable, car il doit être élaboré et ses fausses alternatives doivent être rejetées.

Les logiques modales de faisabilité et d'habitude ne semblent pas liées au degré de précarité ou de flexibilité (fig. 4.4). Ainsi, la logique de faisabilité traduirait une prégnance des contraintes de l'offre qui s'exercent sur tous les individus, quel que soit leur niveau de précarité et de flexibilité, indices que l'on peut pourtant supposer être des indicateurs de leur capacité de mobilité. La capacité de mobilité des moins précaires et des plus flexibles ne libère

donc pas totalement des contraintes et de la perception de ces contraintes. De même, l'habitude est apparue dans le discours de quatre personnes indépendamment de leur précarité et de leur flexibilité. Cela pourrait suggérer que la logique d'habitude est uniformément répartie dans l'échantillon mais rarement exposée comme justification de l'action, mais le faible effectif empêche tout propos généralisateur.

Par contre, les personnes indiquant une logique d'optimisation apparaissent plus flexibles et plus précaires que celles indiquant des logiques différentes et qui se trouvent dans la moyenne de l'échantillon total, même si cette tendance n'est pas extrêmement marquée (fig. 4.5). Ainsi, 68% des personnes plutôt flexibles manifestent une logique d'optimisation, alors que c'est le cas de 51% de l'ensemble de l'échantillon. La probabilité d'indépendance mesurée par le test du khi-deux entre flexibilité (plutôt flexibles ou peu flexibles) et logique d'optimisation vaut alors 3%. L'optimisation apparaît donc sur l'ensemble des entretiens soit comme un facteur, soit comme un effet de la flexibilité. D'une part, la logique d'optimisation peut permettre une mobilité optimisée y compris en termes de flexibilité : une mobilité plus intense, plus maîtrisée. Elle serait un ressort de la flexibilité en étant un élément de la capacité de mobilité flexible. D'autre part, cette logique caractérisée par une posture d'arbitrage entre des alternatives peut être exposée pendant les entretiens parce que mise en œuvre dans des choix plus nombreux parce que la mobilité plus intense offre plus d'occasions de choix et parce que la plus grande maîtrise de la mobilité rend envisageables des solutions de déplacement redondantes qui imposent des choix.

De même, la probabilité d'indépendance entre la précarité et l'expression d'une logique d'optimisation est très faible, à 8%. Il est difficile de formuler des hypothèses sur la nature du lien entre précarité et logique d'optimisation. Nous pouvons reprendre les composantes de la précarité, à savoir la fragilité et l'instabilité, et estimer leurs liens avec la logique d'optimisation. Mais avant de pousser plus avant notre investigation, nous devons purement et simplement remettre en cause ces liens ici suggérés entre flexibilité et précarité d'une part, et logique d'optimisation d'autre part.

4.2.2.6 Biais d'échantillonnage sur le lien entre optimisation et flexibilité ou précarité

En effet, le résultat doit être corrigé d'un biais méthodologique. L'expression d'une logique d'action et en particulier d'une logique d'optimisation est facilitée par la longueur et la qualité de l'entretien, non seulement parce que la personne a le temps de formuler des raisons d'agir, mais surtout parce que la confiance a le temps de s'instaurer et l'enquêteur d'orienter le discours à

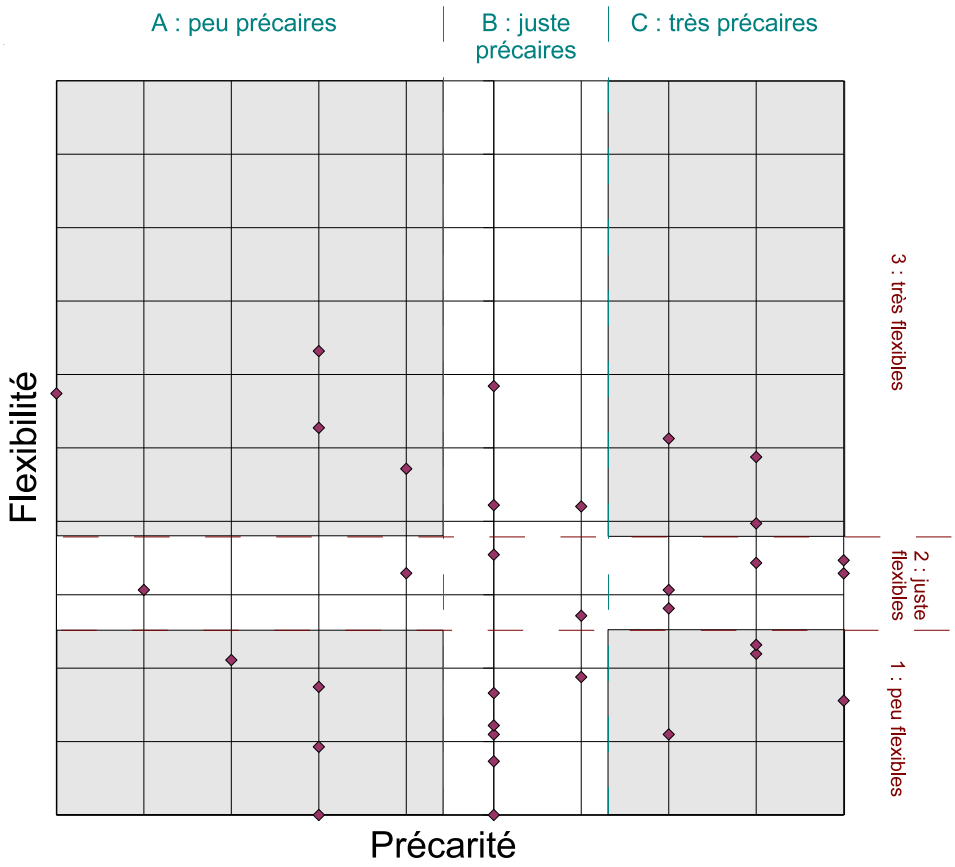


FIG. 4.4 – Répartition de la logique modale de faisabilité en fonction des indices de précarité et de flexibilité.

Lecture*: Les traits verts verticaux séparent la population totale de l'échantillon en trois groupes de même effectif, plus ou moins précaires. Le trait rouge horizontal inférieur la sépare en deux groupes équivalents plus ou moins flexibles.*

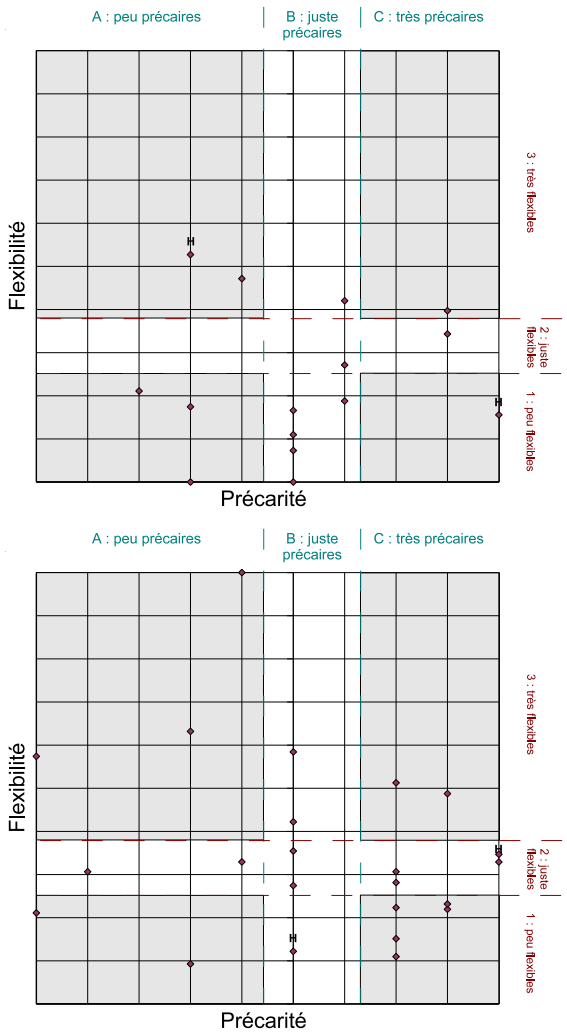


FIG. 4.5 – Répartition des logiques modales de faisabilité sans optimisation et d'optimisation en fonction des indices de précarité et de flexibilité.

Lecture*: Premier graphe : répartition des individus sans logique d'optimisation. Ils indiquent tous une logique de faisabilité, et éventuellement une logique mimétique. Deuxième graphe : répartition des individus avec logique d'optimisation, avec ou sans autre logique. H : logique d'habitude ou logique mimétique.*

Les traits verts verticaux séparent la population totale de l'échantillon en trois groupes de même effectif, plus ou moins précaires. Le trait rouge horizontal inférieur la sépare en deux groupes équivalents plus ou moins flexibles.

partir de descriptions factuelles vers l'exploration introspective de ces raisons. En conséquence, les meilleurs entretiens vont susciter l'expression des logiques d'action et en particulier des logiques d'optimisation. C'est bien le cas puisque 22 des 23 personnes ayant exprimé une logique d'optimisation font partie des 30 personnes ayant eu un bon entretien. Or, ce sous-échantillon s'avère plus flexible et plus précaire que l'ensemble des personnes interrogées (fig. 3.16).

Les relatives précarité et flexibilité des personnes aux logiques modales d'optimisation diffèrent donc selon que l'on se réfère à l'ensemble de l'échantillon ou à ceux qui ont eu un bon entretien (fig. 4.6). En ne prenant en compte que les 30 meilleurs entretiens, le lien entre optimisation et flexibilité devient peu significatif : 78% des personnes plutôt flexibles ont une logique d'optimisation, la proportion étant de 73% dans tout le sous-échantillon des meilleurs entretiens, soit une probabilité d'indépendance de 50% d'après le test du khi-deux, alors que cette probabilité vaut 3% pour l'ensemble de l'échantillon. Finalement, la flexibilité et l'expression d'une logique d'optimisation ne sont pas significativement liées.

De même, le lien avec la précarité devient beaucoup plus faible dans le sous-échantillon des meilleurs entretiens, puisque celui-ci est plus précaire que l'échantillon total. La probabilité d'indépendance entre la logique d'optimisation et la précarité passe de 8% à 41% dans le sous-échantillon, en appliquant le test du khi-deux aux trois classes de précarité. Les liens entre logique d'optimisation et précarité ou flexibilité semblent donc infirmés si l'on prend en considération le biais d'échantillonnage lié à la qualité des entretiens. Ce fait nous invite à poursuivre l'analyse des dimensions les moins factuelles sur les seuls 30 meilleurs entretiens.

4.2.2.7 Logiques d'optimisation et sous-logique d'efficacité

Aucun lien n'apparaît entre la précarité ou la flexibilité d'une part, et les principales logiques modales notamment la logique d'optimisation, d'autre part. Toutefois, nous avons distingué des sous-logiques qui précisent la nature de la logique d'optimisation. Or les différentes sous-logiques d'optimisation n'ont pas toutes le même lien avec la précarité et la flexibilité (fig. 4.7). La distribution des logiques de préservation et d'économie et de leurs sous-catégories ne suggère pas de lien particulier avec la flexibilité ou la précarité. De même, le recours au critère de la durée des déplacements, mobilisé dans une logique d'économie comme critère de pénibilité ou dans une logique d'efficacité organisationnelle, ne semble pas non plus distribué d'une manière significative vis-à-vis d'un lien avec les dimensions du plan précarité-flexibilité. Par contre, la logique d'efficacité, organisationnelle ou professionnelle, carac-

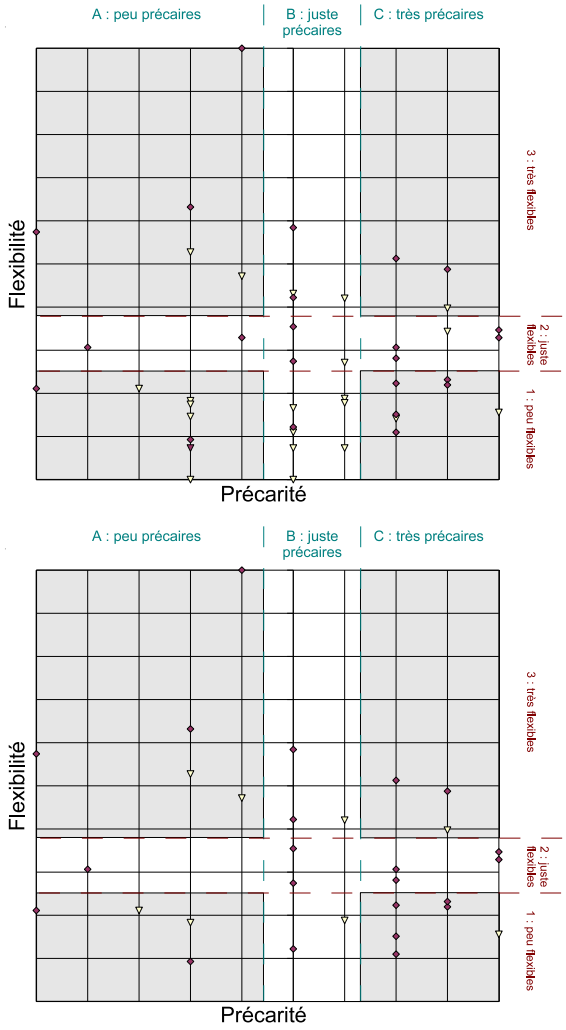


FIG. 4.6 – Répartition des logiques modales d'optimisation en fonction des indices de précarité et de flexibilité, pour tous les entretiens et pour les meilleurs.

Lecture*: Les points rouges de chaque graphe représentent tous les individus ayant signalé une logique d'optimisation. Les triangles jaunes représentent les autres individus des échantillons considérés.*

Premier graphe : tous les entretiens sont pris en compte. Les traits verts verticaux séparent la population totale de l'échantillon en trois groupes de même effectif, plus ou moins précaires. Le trait rouge horizontal inférieur la sépare en deux groupes équivalents plus ou moins flexibles.

Deuxième graphe : seulement les 30 meilleurs entretiens sont pris en compte.

térise surtout les personnes les plus flexibles et les moins précaires, autour du pavé A3, parmi celles indiquant une logique d'optimisation et parmi l'échantillon des meilleurs entretiens.

Le poids de la logique d'efficacité trahit l'importance des aspects extérieurs au déplacement parmi les préoccupations qui influent la mobilité des peu précaires très flexibles. Il est compréhensible que leur grande flexibilité leur pose des problèmes plus aigus d'organisation. Mais l'influence de la précarité nous amène à faire des hypothèses. En l'occurrence, leur faible précarité les encourage apparemment à ne pas prendre en compte que la pénibilité et les coûts propres aux déplacements, mais aussi un horizon temporel plus éloigné, incluant le début du travail voire l'ensemble de la chaîne de déplacements de la journée.

L'analyse plus compréhensive des différents aspects tactiques des choix de mobilité devrait nous permettre d'éclairer cette donnée, notamment par l'étude de la gestion des horaires, de la ponctualité et des risques associés, qui constitue une dimension strictement temporelle des choix tactiques.

4.2.3 Gestion des horaires, de la ponctualité et des risques associés

Nous nous restreindrons désormais aux 30 meilleurs entretiens de façon à éviter le biais mis à jour pour la logique d'optimisation, et qui risque de se reproduire pour les dimensions abordées maintenant qui semblent moins fondamentales que le choix modal. La limitation supplémentaire de l'échantillon d'analyse à 30 individus nous conduit de surcroît à délaisser l'entrée quantitativiste pour une approche plus strictement compréhensive.

La gestion des horaires est évoquée par 20 personnes, de façon assez homogène dans le plan précarité-flexibilité, au travers de la prise en compte des horaires de bus ou de train, du recours à des déplacements préparatoires, du choix de l'heure de départ ou de réveil. De ces évocations hétéroclites émergent deux aspects marquants : d'une part, les logiques sous-jacentes qui peuvent être plus ou moins rapprochées des logiques de choix modal, mais ne semblent pas liées à la flexibilité ou à la précarité ; d'autre part, le rapport à la ponctualité et aux risques afférant à l'infraction à cette règle professionnelle, qui s'avère très lié au degré de flexibilité.

4.2.3.1 Logiques sous-jacentes à la gestion des horaires

Deux logiques semblent déterminer les choix d'horaires de déplacement : le calcul et la passivité.

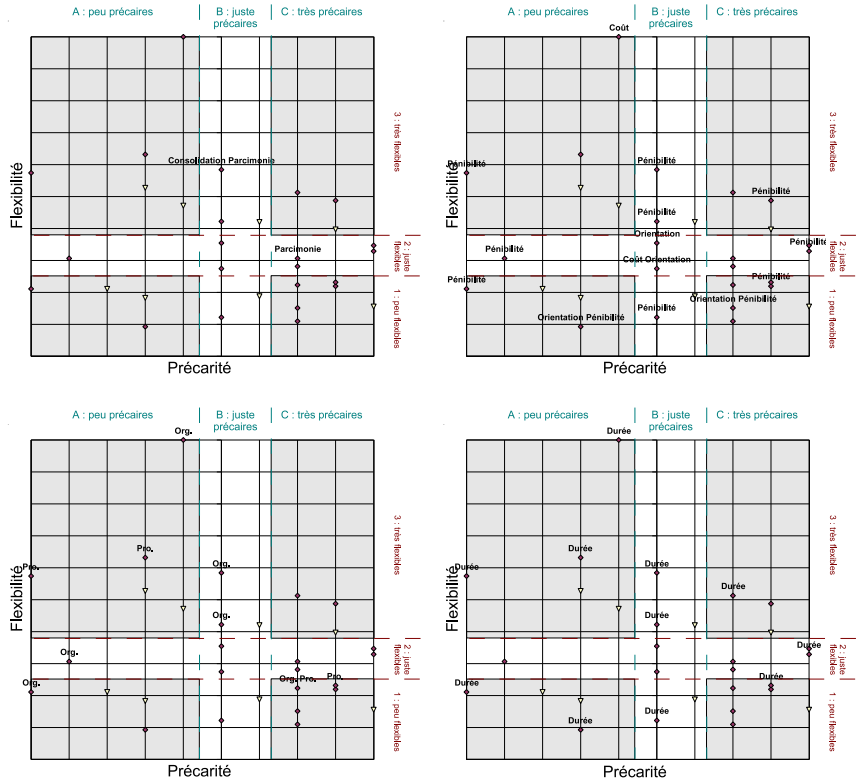


FIG. 4.7 – Répartition des trois logiques modales d'optimisation, logiques de préservation, d'économie et d'efficacité, et de la durée comme critère d'optimisation ambigu, en fonction des indices de précarité et de flexibilité.

Lecture*: L'échantillon est restreint aux 30 meilleurs entretiens. Les points rouges de chaque graphe représentent tous les individus ayant signalé une logique d'optimisation. Les triangles jaunes représentent les autres individus. Premier graphe : répartition des logiques de préservation. Deuxième graphe, en haut à droite : répartition des logiques d'économie. Troisième graphe : répartition des logiques d'efficacité. Quatrième graphe : répartition des logiques d'optimisation se référant au critère de la durée de déplacement. Pro. : logique d'efficacité professionnelle ; Org. : logique d'efficacité organisationnelle.*

Calcul d'optimisation Premièrement, la gestion des horaires est évoquée explicitement par 8 personnes comme un « calcul », c'est-à-dire une estimation du temps de déplacement et une détermination de l'horaire de début du trajet en fonction des horaires connus, horaires du début de la mission, horaires des transports en commun ou des covoitureurs, mais aussi en fonction des étapes d'achat de tickets, de l'attente supposée, du décalage entre le temps indiqué par l'agence d'intérim et ses capacités de marcheur. Ceci est le cas de Rahaïta (B1).

> YJ : – Et, déjà vous connaissez les horaires de bus ?
>
> Rahaïta : – Oui, ça je préfère le prendre, par exemple, si euh mes horaires de bus qui sont tout près de chez moi, je les prends. Et ensuite ils me disent euh... vous prendrez le 2e euh bus qui est le numéro et vous descendez à l'arrêt, alors je peux leur demander euh combien de temps le trajet par Adecco aussi ils savent, combien de trajet ça ça met, tu leur indiques, si t'as pas de [stop], si t'as pas de bus, t'as pas les horaires de bus devant chez toi tu peux leur demander à Adecco, euh... combien de temps de trajet je vais faire pour arriver là-bas. Ils vont te dire une demi-heure, imaginons, ou bien une heure. Mais ça dépend de toi aussi. Ils peuvent te dire une heure mais si tu ne connais, ils vont t'indiquer il n'y a pas de problème, mais la les a- le temps que euh... (sourire) tu marches, tu arrives là-bas, tu t'arrêtes, tu lis, tu sais c'est... c'est un peu de... je calcule aussi moi aussi même. Parce que Adecco ils vont ils vont calculer le transport mais moi, est-ce que je me calcule d'abord (rire) ? Il faut d'abord se calculer envers même, et je sais que je marche comme ça, je sais je ne cours pas, bon je marche vite ok mais, bon je marche doucement, Adecco me dit une demi-heure moi je vais rajouter une demi-heure de plus, parce que ça c'est ma- pour mes- comment je marche, comment combien de temps je mets pour arriver là-bas moi aussi. Parce que il y a pas de problème, qu'ils te disent une demi-heure, moi-même je sais même pas combien de temps je vais arriver là-bas (petits rires). C'est un peu... voilà quoi (petit rire), c'est ça. Ah ouais.

Les 8 personnes qui évoquent le calcul des horaires ne disposent pas de voiture et pratiquent donc les transports en commun ou le covoiturage comme mode principal. Les horaires constituent une question prégnante d'abord pour les usagers des transports en commun qui doivent composer avec des grilles horaires prédéterminées, mais nous les avons aussi interrogés spécifiquement sur leur connaissance des horaires des bus et trains ce qui les a amenés à détailler leur mode de gestion des horaires plus que les automobilistes.

Le calcul réalisé sur les horaires correspond exactement à la logique d'optimisation décrite supra à propos du choix modal. Cette fois, ce ne sont pas tant les critères utilisés dans l'optimisation qui sont mis en avant que le caractère très réflexif de cette optimisation. En effet, à la différence du choix modal qui s'appuie sur des critères variés et évalués par l'expérience, le choix d'horaire est fondé aussi sur des supports externes comme les fiches horaires qui favorisent la réflexivité, pour prendre la forme d'un véritable calcul mathématique, à savoir la soustraction de la durée supposée du trajet de l'heure de début du travail pour obtenir l'heure de départ. Les critères d'optimisation ne sont qu'à peine mentionnés car supposés évidents, à savoir limiter le temps d'attente inutile qui pourrait être plus utilement employé, pour réaliser ses courses ou se reposer, et éviter le retard, source de tensions avec l'employeur et l'agence d'intérim.

Calcul de faisabilité Le calcul n'a toutefois pas nécessairement besoin de support externe. Mikhail (C3) calcule ainsi l'horaire de départ imposé par une proposition d'embauche imminente mais lointaine. L'enjeu est le refus ou l'acceptation de la mission, c'est-à-dire la faisabilité du déplacement sous contraintes horaires, et non le choix de l'horaire qui optimise le temps investi dans le déplacement et l'attente. Comme dans le choix modal et la construction de l'itinéraire, Mikhail suit donc une logique de faisabilité, mais en mettant en œuvre ses connaissances dans un calcul.

> Mikhail : – Si je peux le faire j'y vais, si enfin, disons que...
>
> YJ : – Comment vous enfin si...
>
> Mikhail : – Je réfléchis assez vite en fait. Je pense à ce que je vois...
>
> YJ : – C'est pas évident, il y a les horaires euh...
>
> Mikhail : – Si vous me disez une heure, ben admettons euh ch'ais pas on par exemple si... juste à Paris, si on me dit : oui il faut que tu sois à, Moissy Cramayel dans une heure, c'est pas possible. Parce que le temps que je chope un train des directs il n'y en a pas toutes les toutes les... et même pas un direct c'est un c'est un omnibus, donc omnibus faut compter une heure. En gros on va dire en gros. Tout dépend de l'horaire, de l'endroit où je me trouve, en fait.

On retrouve ce recours au calcul dans une logique de faisabilité aussi bien que dans une logique d'optimisation, chez Belinda (C1) comme chez Boubacar (B2), parce qu'ils refusent de partir s'ils seront en retard, mais quand ils acceptent de partir, ils s'efforcent de limiter à l'extrême le temps de transport, à la fois dans le choix de l'itinéraire et des horaires.

Non-ajustement par habitude rassurante À côté de cette affirmation du calcul réflexif apparaissent des choix peu ou pas fondés sur un tel calcul. Il peut d'ailleurs s'agir des mêmes personnes qui, comme Rahaïta (B1), ne connaissent pas exactement les horaires des bus pris en correspondance, ni la position de l'arrêt sur la ligne de bus, et qui anticipent surtout des aléas impondérables qui les amènent à privilégier la marge de manœuvre temporelle sur l'estimation du temps du trajet. En conséquence, certaines personnes indiquent partir toujours à un intervalle de temps invariable de l'heure de début du travail. Ainsi, bien qu'elle calcule le temps de trajet en fonction de l'itinéraire, des horaires et de ses capacités, Rahaïta privilégie la prévoyance contre les aléas en partant une demi-heure avant l'heure de début du travail si elle connaît exactement le chemin, et une heure avant si elle a une incertitude.

> Rahaïta : – Donc moi, moi des fois bon, moi mon boulot quand je co- vu maintenant que je connais, je regarde d'abord moi, pour me faciliter, quand j'ai la mission, je regarde l'heure des passages de bus. Le bus il passe à c'tte heure-ci pour arriver à c'tte heure-ci il faut que je calcule par exemple si ça fait 15 minutes pour arriver à, à Aulnay, j'ai après je calcule je dois prendre un autre bus après, moi j'ai, dans ce cas, je me dis je sais pas à quelle heure il va passer celle-ci, donc je préfère arriver 15 euh 20 minutes de plus sur ce... sur le RER ou sur le, sur le prochain bus. Des fois, il y a des bus qui ne respectent pas l'heure, donc. Comme on dit, dans la vie on ne sait pas demain ce qui va arriver, on sait pas si le bus va être à l'heure. Sortons comme d'habitude une heure-une une demi-heure à l'heure. Par exemple si je commence à 8h, je préfère sortir chez moi à 7h. Moi pour venir à Adecco, je me lève tôt, mais je sors à partir de 6h pile je sors pour arriver ici à 7h. Pourquoi ? Parce que... le bus, il faut que je prenne le bus, que je prenne le RER, il faut que je reprenne le bus. Donc si... plus il y a beaucoup de trajets, il vaut mieux sortir une heure une heure à l'avance. Donc si seulement deux, deux... deux, deux deux transports à prendre, par exemple si tu dois prendre le bus, le bus il est à côté de chez toi, tu sais à quelle heure il passe, une demi-heure tu peux sortir, parce que le prochain euh dès qu'il te dès qu'il te dépose xxxxx, tu sais que maintenant le prochain transport tu ne le connais pas, mais tu seras à l'heure quand même. Parce que une demi-heure, tu connais mon train- je connais mon bus, il passe à quelle heure ? je sors une demi-heure avant. Et puis euh l'endroit qu'ils me disent, xxxxxxx euh je descends à, l'arrêt. Après (sourire), vous savez, si on ne connais pas moi j'ai,

> je préfère ne, sortir une heure tout le temps une heure de, une heure en avance. Parce que si je sors une demi-heure je suis pas très sûre. Parce que déjà, on ne connaît pas tous les arrêts, s'ils vous disent : arrêtez-vous à l'arrêt de ta-ta, vous ne savez pas si l'arrêt aussi c'est le terminus. Ou avant le terminus. Et, avant que ça arrive avant le terminus, vous savez qu'il y a une demi-heure des fois, pour arriver là-bas. C'est ça.

Comme elle le souligne par l'utilisation du terme « habitude », son absence d'ajustement aux itinéraires particuliers se confond avec une logique d'habitude. Elle privilégie l'assurance liée à la répétition, plutôt que l'ajustement risqué, bien qu'elle dispose de nombreuses informations. Cela nous rappelle la logique d'habitude de Leila (B1) qui guidait le choix de son mode principal, la marche, mode qui était de la même façon plus rassurant que le métro dont elle ne pouvait lire les plans. La logique d'habitude marquerait donc plus fortement la catégorie B1.

Non-ajustement par manque d'information La même absence de calcul s'observe dans la gestion des horaires chez Idrissa (A3) et Boubacar (B2) qui n'attendent pas à l'agence d'intérim quand ils viennent d'obtenir une mission. Pourtant l'attente jusqu'à l'heure qui permet d'arriver à l'heure du début du travail peut se révéler bénéfique si des missions pour les jours suivants sont proposées, comme le souligne Marwan qui reste tant que possible à l'agence. Malgré cela, ils partent dès l'annonce de leur mission car ils ne veulent pas être en retard mais ils ne connaissent pas les horaires des bus et les temps de trajet nécessaires pour rejoindre le lieu de leur mission. Ils renoncent donc au choix de l'horaire de départ parce qu'ils ne disposent pas d'assez d'informations.

> Boubacar : – Ouais pour les horaires, tu peux pas... l'endroit où tu n'as jamais parti tu peux pas connaître les horaires et tout ça, et il faut aller un peu plus tôt- moi par exemple je viens euh le matin, et dès que l'agence a ouvert à 7h, qu'on me donne l'endroit et l'adresse tout ça, si c'est à une heure d'avant ou c'est à deux heures je vais vite euh- puisque je connais pas les horaires de bus, que je dois emprunter par correspondance, je suis obligé d'aller un peu vite euh... pour un peu là si- même si j'ai un problème de, de calage d'horaires et tout ça le temps que je parte- de faire partir vite, ça me fait m'aider rattraper le temps quoi.

L'absence de calcul dans le cas de Boubacar dépend bien de l'absence d'information sur le temps de trajet car dans une autre situation où il dispose

d'assez d'éléments, il ajuste son choix d'horaire en intégrant dans le calcul du temps de déplacement le temps nécessaire pour acheter un ticket sur une gare de l'itinéraire. Cet absence d'ajustement semble en fait correspondre à un ajustement à une situation mal renseignée et donc à une logique d'optimisation, plutôt qu'à une logique d'habitude. L'argument de Boubacar, à savoir l'indétermination sur l'itinéraire, est aussi avancé par Rahaïta pour justifier son départ une heure en avance, mais le fait qu'elle préfère une avance prédéterminée dans tous les cas, même en connaissant bien itinéraire et horaires, trahit la prédominance de la logique d'habitude qui garantit le rassurement.

Non gestion des horaires Le fait d'effectuer un calcul sur les temps de trajets et les horaires dépend également des activités réalisées, et pas seulement du manque d'informations ou de l'anticipation des aléas. Aminata (C2) précise que les calculs sont réservés aux déplacements vers le travail et exclus des temps de loisirs, dont les jours mais pas les horaires sont programmés.

> Aminata : – Je prends toujours le train à la gare de la Verrière pour aller à... à la Défense.
>
> YJ : – Et là ça met combien de temps ?
>
> Aminata : – Ouh la la, ça... je le fais tout le temps mais je, j'ai jamais calculé hein. Je calcule surtout quand je, je travaille, comme là-bas tu sais c'est que des balades, si tu xxxx
>
> YJ : – (rire) Oui, peu importe le temps.
>
> Aminata : – Là peu imp- peu importe le temps. Sinon j'ai, j'ai pas vraiment de calcul hein. (. . .) c'est que les week-ends si je sais que je travaille pas du tout, donc je vais faire le programme comme quoi je vais à la Défense, ce week-end pour aller me balader un peu, et Montparnasse aussi...
>
> YJ : – Montparnasse c'est pareil ?
>
> Aminata : – Ouais ouais c'est pareil. Même la Villette mais... la Villette c'est pour, euh- j'ai mon grand frère qui est venu en vacances, avec sa famille, et ils ont, ils ont pris un hôtel là-bas, donc euh... on a fait, cinq jours là-bas ensemble, donc euh, c'est pareil hein, pas de calcul ni rien (rires), pas de travail, la balade.

Logiques de gestion d'horaires des précaires flexibles Relativement peu de personnes révèlent les logiques sous-jacentes de leurs gestions d'horaires et celles-ci se distribuent assez uniformément dans le plan précarité-flexibilité. De plus, les différentes postures par rapport au choix éventuel de l'horaire de départ se combinent chez les mêmes personnes. Finalement, il est difficile d'associer telle ou telle catégorie de précaires flexibles qui structure

notre analyse (A1, A2, ..., C3), à telle ou telle posture. Nous retenons néanmoins que la logique d'habitude rassurante relevée dans le choix d'horaire de Rahaïta se rapproche de celle caractérisant les choix modaux de Leila, donc des deux personnes juste précaires et peu flexibles (B1). Mais ce résultat peut difficilement trouver une explication alors qu'il n'est pas intégré dans une relation plus générale à la précarité et à la flexibilité.

Seul un aspect de la gestion des horaires, à savoir la gestion du risque de retard, apparaît structuré par les facteurs ici étudiés, et plus précisément par la flexibilité.

4.2.3.2 Ponctualité et gestion du risque

Les personnes qui évoquent la ponctualité, le risque de retard, et la façon de l'éviter se retrouvent dans l'ensemble des catégories de précaires flexibles. Néanmoins, cette préoccupation commune semble plus ou moins intense selon le degré de flexibilité. De plus, des variations s'observent selon le degré de précarité.

Précaution des moins flexibles Toutes les personnes peu ou justes flexibles ont recours à différentes tactiques pour limiter le risque de retard. La plus mentionnée consiste simplement à être ponctuel à l'arrêt de bus pour ne pas manquer le bon, qui est souvent le premier, bus. Natacha (A2) fait partie de ceux qui ne sont jamais en retard malgré les problèmes de circulation parce que toujours à l'heure pour le bus.

> YJ : – Par exemple, un un, un bus qui vient pas ou des f... ou un...
>
> Natacha : – Oh non ils viennent ils viennent tout le temps, c'est les lignes régulières donc ils ils viennent oui.
>
> YJ : – Oui. Il y a jamais de problème.
>
> Natacha : – Un peu en retard mais ça c'est les contraintes de la circulation.
>
> YJ : – Oui. Et quand vous manquez le bus euh... enfin (rire) je sais pas si ça arrive d'ailleurs ?
>
> Natacha : – Non, jamais.
>
> YJ : – Jamais ?
>
> Natacha : – Oh ben non parce que sinon après j'en ai un à 7h03 et après ça me fait arriver ça me décale tout pour aller à Fontainebleau donc... Faut pas que je le loupe celui-là (rire).
>
> YJ : – Ça vous décale de combien de temps si vous le manquez ?

> Natacha : – Ben 7h03 j'arrive à 8h moins le quart et puis après il faut que je reprenne un bus pour descendre à la gare parce que il est pas direct celui-là. Faut rattendre une correspondance à Mm...Malereau là et puis, et puis après redescendre à la gare on arrive à 8h donc après ça me refait prendre un bus, 8h j'arriverais à à... en retard à Fontainebleau hein.
>
> YJ : – Donc vous avez toujours réussi (rire) à être...
>
> Natacha : – Ah oui oui oui. Ça c'est l'habitude, des transports.

La deuxième tactique dite « de précaution » concerne la décision de partir en avance pour parer dans une certaine mesure aux aléas et erreurs. Cette avance est souvent l'implicite conséquence de leur volonté de ponctualité pour les transports en commun, mais Gérald (A1) l'explicite, Djibril (C1) la quantifie, avançant qu'il n'hésite pas à prendre une heure de marge la première fois, et Rahaïta (B1) en fait une règle, privilégiant l'habitude rassurante à l'ajustement (cf. 4.2.3.1).

> Djibril : – Après-midi je commence à 15h, donc je me suis allé, parce que c'est mon première fois de partir là-bas, donc je me suis allé à une heure d'avance, à une heure, une heure, 13h 14h, vers 15h, je suis arrivé à 14h30 là-bas. Donc j'attends. Voilà, comme mon- elle est arrivée après, je suis xxxx quoi. Donc je commence à 3h j'ai essayé de partir avec deux heures d'avance. Comme ça c'est c'est après retard quoi.

La prise en compte voire l'adaptation des choix modaux ou d'itinéraires fait aussi partie de ces modalités tactiques de limitation du risque. Claire (A1) préfère les transports en commun « rassurants » au vélo qui impose une autonomie dans l'orientation, ce qui risquerait de la mettre en retard. Natacha (A2) favorise le bus sur le train toujours en retard ou annulé. Boubacar (B2) critique l'incertitude horaire liée aux trajets à correspondance. Il ne peut les éviter mais augmente l'avance qu'il prend pour parer au risque d'attendre longtemps la correspondance. Karim (C1) évite, lui, le trajet à correspondance risquée en prenant son vélo. Aminata (C2), simplement, ne prend pas le métro à moins d'être accompagnée. Mais il s'agit là moins d'une peur du retard que d'une peur de l'égarement.

Les différentes tactiques de préparation du déplacement avant le moment du départ sont également distribuées dans ces catégories peu ou juste flexibles. Gérald (A1) part en avance pour se repérer. C'est aussi le cas de Hubert et Djibril (C1) qui peuvent même explorer les lieux et prendre connaissance des horaires la veille ou l'avant-veille. Aminata (C2) se déplace la veille pour acheter son ticket pour éviter le risque de devoir soit attendre au guichet avant un rendez-vous, soit utiliser les distributeurs automatiques. Dans

le même ordre d'idées, Natacha (A2) sécurise son déplacement en se faisant accompagner la première fois qu'elle se rend dans un endroit inconnu.

Enfin, deux tactiques de limitation du risque s'avèrent spécifiques à deux personnes juste flexibles. Natacha (A2) utilise massivement des notes autocollantes pour ne pas oublier son programme d'activités et le fils de Solange dispose de ses parents pour l'emmener au travail au cas où il manquerait le train, par exemple suite à une panne d'oreiller.

Les solutions de déplacement mises en œuvre chez les plutôt précaires (B2, C1, C2), à savoir le fait de redemander son chemin systématiquement aux passants et chauffeurs de bus, révèlent aussi cette aversion pour le risque (cf. 5.1.1).

Prévenance des moins flexibles Les tactiques limitant le risque de retard ne révèlent pas seulement –tautologiquement– la précaution des personnes peu ou juste flexibles, mais également leur prévenance à l'égard de leurs employeurs, au sens où elles vont au-devant de leurs besoins et désirs. Nous signifions par là qu'elles assument complètement leur précaution et intériorisent l'exigence de ponctualité imposée par leurs chefs.

Cette prévenance apparaît d'abord par l'intensité de leur précaution, et la place du retard dans leur gestion des horaires. Mais plus spécifiquement, certaines personnes présentent leur précaution comme une soumission acceptée voire valorisée. Boubacar (B2) assume le coût de ses tactiques de limitation du retard, à savoir l'attente inutile. Ainsi, il dit préférer arriver en avance qu'être en retard et laisse l'entière disposition de sa force de travail à l'employeur, celui-ci pouvant décider de commencer en avance ou d'attendre l'heure prévue.

Souleymane (C2) démontre aussi sa prévenance en valorisant sa soumission à l'exigence de ponctualité. Une fois, sur le chemin de l'entreprise où il va en mission d'intérim, il se rend compte qu'il vient d'oublier son sac avec ses affaires de travail à l'arrêt de bus. Il réussit pourtant à retourner le chercher rapidement et à commencer le travail non seulement à l'heure mais en avance. Il doit la conclusion heureuse de son aventure à sa réaction efficace et à l'avance qu'il prend avant de partir. Il valorise cette avance parce qu'elle lui permet habituellement de prendre son temps et un café avant le travail, et parce qu'elle lui a permis d'éviter un retard qui n'aurait pourtant été qu'exceptionnel.

Cette valorisation traduit l'existence d'une conscience professionnelle, c'est-à-dire d'une intériorisation des exigences professionnelles. Celle-ci renforce la prégnance des contraintes professionnelles externes sur ses intérêts particuliers. Elle peut même occulter ces derniers qui se résument à la conser-

vation de l'emploi précaire et à la préservation de la possibilité d'une embauche plus durable.

En effet, la valorisation par Souleymane de sa mobilité malgré-tout pour la ponctualité fait écho à celle de son travail de plongeur malgré les conditions de travail détestables. Dans le cas de son déplacement perturbé, les efforts déployés découlent donc apparemment de l'attachement au travail bien fait, pour retourner le stigmate du travail non-qualifié dégradant en mettant en avant sa conscience professionnelle dans ses actes et son discours, et pour préserver l'efficacité des tactiques de précaution qui servent une stratégie professionnelle de stabilisation.

Finalement, l'exigence de ne pas arriver en retard et le risque de ne pouvoir s'y conformer apparaît comme un élément structurant des déplacements chez les peu ou juste flexibles. Cette exigence professionnelle majeure qui émane aussi bien de l'employeur que de l'agence d'intérim est en effet complètement appropriée par les personnes en emploi précaire. La ponctualité est le signe de leur conscience professionnelle et de la qualité de leur travail, signe vers l'employeur, vers l'agence d'intérim, et envers elles-mêmes.

C'est d'abord un signe pour leur employeur, qui ne les réprimandera pas dès leur arrivée. Antoine (C1) veut éviter les « soucis » qui suivent le bus manqué. Les soucis de Claire (A1) se confondent avec les problèmes organisationnels que son retard génère dans la chaîne logistique de l'entreprise, sans préciser quelles seraient les conséquences concrètes qu'aurait sur elle un retard.

> Claire : – (. . .) si j'arrivais en retard, une autre personne devait commencer ça à ma place, ce qui fait que je devais pas arriver en retard pour pouvoir euh commencer ma commande moi-même et la terminer, alors euh on est obligé de regarder les horaires de bus, de calculer à quelle heure on devait se réveiller quitter chez nous, pour pouvoir prendre le premier bus, et ce qui fait qu'on arrive toujours à l'heure euh pour commencer xxx horaires de bus.

Autre problème, les soucis pour l'entreprise générés par le retard, tout au moins la preuve de non-professionnalisme qu'est un retard, invaliderait la possibilité du respect du travailleur et de son travail, et donc la possibilité de son intégration dans le collectif de travail, surtout lorsque cette intégration est le véritable but visé au travers de la quête d'un poste fixe, comme pour Rahaïta (B1).

> Rahaïta : – Voilà ça dép- mais ça c'est, ça c'est, ça c'est, si je ne connais pas. Donc je serais une heure et demie d'av- d'avance pour arriver à l'heure. Tout ça c'est... moi je suis quelqu'un j'aime pas recevoir des, mauvaises paroles ou bien des choses du g... disant

> que, vous êtes en retard, vous êtes ceci, ça fait pas déjà, plaisir, au patron (rire) mais déjà ça va être difficile après de s'intégrer de s'intégrer dedans. Mais si vous leur dites, vous pouvez leur dire que bon, pour un petit défaut, une panne de ceci, panne de cela, mais des fois les patrons il y a des patrons qui disent, qui nous croivent pas en disant : wooff... bon allez travailler quoi soi-disant que, vous essayez de camoufler l'affaire, mais... sortez plus tôt c'est arrivé à l'heure normalement, si je ne connais pas. Ou si je connais, je sais que ça fait une demi-heure de route, bon je sors à c'te heure-ci.

L'évitement du retard peut aller jusqu'au refus de mission, dans le cas de Boubacar, Belinda et Mikhail (cf. 4.2.3.1 et 4.3.1). Si ce dernier semble considérer le retard comme un critère rédhibitoire du fait de l'employeur, Boubacar (B2) et Belinda (C1) s'imposent cette contrainte indépendamment des exigences de l'employeur transmises par l'agence d'intérim. Chez eux, le refus du retard vise ainsi à ne pas dégrader les relations avec l'employeur dès le début de la mission, ou à ne pas réduire la durée de la mission, qui serait alors moins payée et plus intensive pour compenser le retard pris. En tout cas, ils évitent alors des « soucis » liés au retard, même si celui-ci ne devrait pas leur être reproché.

La ponctualité est aussi un signe pour l'agence d'intérim qui peut être informée des retards par l'entreprise utilisatrice et dégrader en conséquence le placement de l'intérimaire sur la liste d'attente des missions. Étonnamment néanmoins, les plaintes des employeurs à l'agence d'intérim évoquées par les intérimaires portent sur d'autres aspects du travail de l'intérimaire.

La ponctualité est enfin un signe fort des travailleurs vis-à-vis d'eux-mêmes, c'est-à-dire un élément identitaire définissant leur appartenance à la fois à l'entreprise utilisatrice en tant que travailleurs efficaces, et à l'entreprise de travail temporaire en tant que représentants de l'entreprise, ou « ambassadeurs » selon le terme de Hubert (C1) qui reprend la terminologie de l'entreprise de travail temporaire.

> Hubert : – (...) comme j'ai une notion d'heure, quand j'ai travaillé avec Adecco, ça m'est jamais arrivé d'arriver en retard. Je m'efforçais toujours à venir ici, je commençais à 7h, je me lève à 5h déjà, le temps de me laver, de m'apprêter et tout voilà, et puis de prendre le bus... franchement c'est pas, ch'ais pas, je sais pas, xxxxxxxxxxxxx à, [Sandrine] qui est à, je dirais, bon, peut-être qu'il y a eu quelques reproches que je connais pas, parce que moi, on peut pas tout me dire, mais en ce qui concerne la notion d'heure, vraiment, j'arrivais toujours à temps, j'arrivais toujours

> à temps, et c'est quelque chose qui est dans ma tête, je me dis que le travail c'est quelque chose qui est précieux, et il faut- pour donner une bonne image de toi-même, l'ambassadeur- parce que nous on était les ambassadeurs de, d'Adecco, donc c'est avec nous, qu'on puisse montrer une bonne image, pour qu'on ait de la cote, hein, hein, à l'agence, parce que quand tu travailles bien, quand t'arrives à temps, chaque fois aussi, l'agence a le courage de te donner une mission, mais quand t'arrives en retard, quand t'es pas sérieux, tu perds tout. Donc c'est la base de tout.
>
> YJ : – Est-ce que des fois vous arriviez très en avance ? Trop en avance ?
>
> Hubert : – Ouais, souvent, souvent, quand je travaillais avec Adecco j'arrivais toujours en avance de... soit de 15, ah 10 minutes, parce que avant qu'on puisse faire- xx [la] formation, il y a des trucs qu'on nous a donnés, des petits papiers euh, non l'intérimaire doit arriver à tel horaire, on arrivait, en avance, donc raison pour laquelle donc c'est resté dans nos- moi, c'est resté dans ma tête, je dois arriver en avance, pour que j'aie le temps ou je sais pas, de faire tout ce que je veux. (...) ici, si, tu, xx, sinon chacun c'est une routine, venir le matin, pour pouvoir avoir bon, pour moi peut-être moi on me connaît, comment est-ce que je suis, je suis bien, ici, je travaille bien, eux ils ont peut-êt- eux ils ont quand même une petite idée, mais... cela ne m'empêche de me lever encore tôt pour venir. Parce que la vie appartient à ceux qui se lèvent tôt, quand tu te lèves pas tôt, t'as rien. Ah oui il faut se lever tôt pour pouvoir, te manifester dans les intérims. On est tellement nombreux et puis euh, bon c'est pas une façon que... que, moi je travaille sûrement les autres ne peuvent pas travailler, mais je dois arriver, je dois me manifester, pour que, j'ai des missions et puis à la fin... je trouve quelque chose quoi.

Hubert reconnaît avoir intégré le discours officiel de l'agence mais ne semble pas moins y adhérer entièrement. Cette nomination responsabilisante comme ambassadeur correspond d'une part à son sentiment de reconnaissance par l'agence comme bon travailleur, et d'autre part a l'avantage d'équilibrer la relation de dépendance entre l'intérimaire et son agence. Il considère même que la prise de risque et le courage pour y faire face sont partagés puisque l'agence a le courage de le charger de son image. Cet équilibre semble assez superficiel voire artificiel une fois comparé au rapport de forces très favorable à l'agence. Hubert reconnaît lui-même qu'il est tenu de satisfaire l'agence pour garantir ses propres missions. En fait, le statut d'ambassadeur n'équilibre pas mais

déséquilibre encore plus le rapport de dépendance lié au pouvoir de l'agence d'accorder ou pas des missions.

En effet, alors qu'il juge facultatif le passage matinal à l'agence, la ponctualité apparaît comme une exigence inévitable, « la base de tout », à cause de ce lien au devoir professionnel d'ambassadeur qui se rajoute au pouvoir hiérarchique de l'agence en formalisant les modalités légitimes de la soumission et du contrôle. L'adhésion aux normes de l'entreprise de travail temporaire ne limite pas la dépendance économique unilatérale mais la renforce par une dépendance morale bilatérale découlant de la responsabilisation de l'intérimaire. Elle ne permet pas de substituer l'une à l'autre mais seulement d'occulter l'une par l'autre tout en les cumulant.

Il faut noter que nous observons les tactiques les plus précautionneuses et les plus prévenantes parmi les personnes très précaires et peu flexibles (C1), que ce soit Hubert « l'ambassadeur », Djibril qui part avec plusieurs heures d'avance car, « si tu n'es pas sorti en avance, t'es en retard toujours », Antoine selon lequel « ça arrange » d'arriver une heure en avance et de commencer plus tôt, ou bien Belinda aux solutions très précautionneuses (cf. 5.1.1), qui refuse de partir en mission si elle risque d'être en retard et qui ne recommande pas sa sœur à une boutique parce qu'elle n'est pas sérieuse c'est-à-dire qu'elle est toujours en retard.

Les personnes peu ou juste flexibles (ABC1, ABC2), et surtout les très précaires et peu flexibles (C1), mettent donc en œuvre des tactiques de limitation du risque de retard au travail, tactiques de précaution mais aussi de prévenance envers leurs employeurs, dans la mesure où elles peuvent s'interpréter comme l'intériorisation en conscience professionnelle de l'exigence de ponctualité.

Précaution désinvolte des très flexibles Les personnes très flexibles ont également recours à ces tactiques de limitation des risques de retard ou d'égarement. Mais leur précaution est moins poussée et ne comporte pas de signe de prévenance mais plutôt de distance aux exigences professionnelles, autrement dit de désinvolture comme forme de résistance aux injonctions de leurs employeurs.

Idrissa (A3) part vers l'entreprise dès qu'il reçoit sa mission et n'est « jamais en retard », mais n'avance pas d'autre tactique de précaution. La ponctualité est le critère déterminant des choix modaux de Cheik (A3), mais elle n'entre pas dans ses autres choix de déplacement. Mody (A3) en tient compte aussi, mais pour éviter les réprimandes et non satisfaire à une conscience professionnelle : « dès que t'es en retard, on va t'engueuler, donc il faut avoir une voiture ». Clément (B3) est par contre très précautionneux, se renseignant la

veille sur les horaires et prenant une demi-heure d'avance pour parer à une éventuelle mauvaise correspondance. Mais il prend garde à éviter toute prévenance. Il critique la voiture entre autres à cause des bouchons qui obligent à partir et à arriver en avance et empêche donc d'arriver « pile poil à l'heure ». Même lorsqu'il valorise son choix des transports en commun, il souligne en le minimisant l'inconvénient de la demi-heure d'avance imposée par l'incertitude des correspondances en considérant que « c'est pas très très long, une demi-heure ».

Au-delà de la modestie de leurs mesures de précaution, la différence des personnes très flexibles apparaît dans leur posture par rapport au retard. Alors que les personnes peu ou juste flexibles considère le retard comme manque de conscience professionnelle, les personnes très flexibles le jugent tolérable même si elle considèrent la ponctualité comme un objectif à atteindre.

Ines (A3) considère le retard comme normal et accepté comme tel la première fois, d'autant plus qu'il est compensé par le non-paiement d'une demi-heure s'il est trop important. Elle n'appelle d'ailleurs pas l'agence si elle est en retard, tout en disant qu'elle devrait.

> Ines : – (. . .) mais, ça m'arrive d'arriver un peu en retard quand même 10 minutes de retard euh ça m'arrive hein, donc bon, en général ils sont gentils, comme c'est la première fois, un peu normal aussi, mais... (. . .) Mais j'ai quand même mis euh je sais plus je peux pas vous dire, mais au moins une bonne-une demi-heure de retard hein (rires). En général ils disent c'est normal, vous inquiétez pas, ah ben non ! juste j'ai pas eu la, la demi-heure quoi c'est tout hein (rires)
>
> YJ : – Vous êtes pas payée ?
>
> Ines : – Oui, c'est normal aussi. Et voilà.
>
> YJ : – (. . .) Et quand il y a un petit retard euh, vous passez un coup de fil ou pas ?
>
> Ines : – Oh des fois, quand c'est un petit retard non (petit rire), quand c'est 5 minutes des fois non, je vais pas leur dire, je je je, je téléphone pas, je suis un peu hein... c'est vrai que là, je suis un peu en tort hein (rire de YJ) mais je vais pas téléphoner.
>
> YJ : – Ça se passe bien ensuite avec l'entreprise ?
>
> Ines : – Oui ! oui.
>
> YJ : – C'est ça ?
>
> Ines : – Oui j'ai jamais eu de... j'ai jamais eu de problème. Non. Si c'est trop tard ben ils m... ils m'enlèvent une demi-heure euh, voilà c'est tout.

Ines revendique un droit au retard. Elle l'inscrit dans la normalité en s'appuyant sur les difficultés d'orientation que subissent les intérimaires envoyés dans des lieux toujours inconnus, sur l'acceptation des employeurs, et sur l'équité du prélèvement compensatoire. Elle accepte néanmoins qu'elle est redevable de quelque faute en arrivant en retard, surtout si ce n'est pas la première fois qu'elle va dans l'entreprise.

Clément (B3) reconnaît aussi la validité de la règle du point de vue du respect du travail et donc du processus de production mais il résiste à son application stricte. Il refuse ainsi d'acquérir un véhicule pour être plus ponctuel bien que son patron le lui demande. Il considère ses retards comme des erreurs ponctuelles qui se règlent simplement par une « explication » du patron. À cause de l'inflexibilité d'enseignants qu'il appelle les « tsoin-tsoin de l'horloge » et dont il assimile les méthodes à celles de l'armée, il s'est d'abord contraint à avoir une demi-heure d'avance plutôt que quelques minutes de retard, puis a fini par arrêter sa formation avant terme.

> Clément : – (...) moi ça m'est arrivé d'arriver en retard, et puis une petite explication et puis voilà, tu te réveilles pas le matin, t'as pas trouvé le sommeil la veille, t'es un petit peu à la bourre c'est rien, moi je dis que c'est qu'un retard, c'est un mal pour un bien voilà, c'est rien je me dit s'il y a pas mort d'homme, après ce que j'ai vu, je me dis un retard c'est un retard, ouais c'est vrai que ça peut foutre mal par exemple une agence qui t'emploie qui dit : ouais, on a quelqu'un de sérieux, on vous l'envoie ou quoi, mais si c'est les transports qui merdent il arrive un accident un accident t'y peux rien c'est vrai que la voiture ça serait plus approprié tu vois (...) moi je sais qu'à l'époque j'avais pas besoin qu'on rentre sur le lieu de travail de véhicule, mon patron il insistait : écoute tu viens, essaie de te procurer un véhicule, ne serait-ce qu'une moto, tu viens un peu plus tôt, tu partiras plus tôt, moi sur mon contrat c'était écrit 7h, je venais 6h et demie. Bon voilà, j'essayais toujours en plus de me rendre... de pas arriver à la bourre, d'être toujours à l'heure, soit une demi-heure en avance, même des fois une heure en avance parce que bon le jour-là ils me disent : oui, on a un surplus de travail essaie de venir un peu plus tôt, j'essayais de m'arranger, voilà je vais venir un peu plus tôt pas de problème (...) si c'est on est dans une période assez calme ça va aller, une heure de retard ça va être rien, si on est dans une période chaude, ça va être une galère (...) et puis en général on s'arrangeait autour d'un verre, on faisait la mise au point de la semaine, on essayait de s'organiser

> pour pas que ça se reproduise, d'être un peu plus vigilant (...) donc je vais prendre le vélo je vais foncer dessus, et puis je vais aller en pédalant speed jusqu'à la gare en essayant de pas louper le train, de le mettre dedans tant bien que mal, (...) et je lui expliquais, ah c'est bien bien tu prends des initiatives c'est ce qu'on te demande, de prendre des initiatives...

Clément n'accorde pas comme Ines de droit de compensation financière aux employeurs et critique plus fortement l'exigence de ponctualité inflexible. Lui fonde son droit au retard en déconnectant cette règle immuable des besoins fluctuants liés à la production et en attachant seulement à ceux-ci la conscience professionnelle qu'il revendique.

Gotoré (C3) qui, comme Ines, n'appelle pas s'il est en retard, affirme simplement que l'entreprise lui paie son heure de retard parce qu'il était en déplacement pour aller à la mission. Cette fois, non seulement il ne doit rien à l'employeur à cause de son retard, mais c'est l'employeur qui lui doit un salaire. Implicitement, Gotoré justifie donc son droit au retard en assimilant le déplacement vers l'entreprise à un travail, qui mérite salaire quelle que soit l'efficacité de l'intérimaire face aux difficultés qui ne peuvent lui être imputées.

Nous faisons un double constat. En premier lieu, les personnes très flexibles font donc preuve de moins de précaution que les peu ou juste flexibles, mais surtout d'une moindre prévenance et d'un moindre engagement vis-à-vis de la ponctualité comme impératif. Nous emploierons l'oxymore de précaution désinvolte. La référence à la désinvolture qui s'oppose à la prévenance veut désigner d'une part le moindre engagement, c'est-à-dire le moindre effort pour la précaution et le désengagement éthique vis-à-vis de la règle de ponctualité, et d'autre part le caractère réprouvé de ce non-respect assumé de la règle dominante imposée par les employeurs. Le terme, usuellement péjoratif, ne vise pas ici à invalider les définitions particulières de la légitimité à être en retard qui fondent ce non-respect, mais à souligner le hiatus avec la règle de ponctualité stricte affichée comme dominante par la plupart des personnes interrogées.

En deuxième lieu, alors que la précarité renforce la prévenance et la précaution des peu flexibles, elle renforce la désinvolture des très flexibles, ceux-ci clamant un droit au retard plus fort lorsqu'ils sont plus précaires : contre compensation pour les peu précaires, sans compensation pour les juste précaires, et avec salaire pour les très précaires.

Explication de la désinvolture des flexibles Nous pouvons résumer ces deux relations dans le tableau 4.3 reproduisant le plan précarité-flexibilité et,

	moins précaires	*plus précaires*
très flexibles	précaution désinvolte	précaution très désinvolte
peu ou juste flexibles	précaution prévenante	précaution très prévenante

TAB. 4.3 – Types de gestions du risque de retard

d'un côté, séparant les très flexibles des peu ou juste flexibles, et de l'autre, représentant la tension entre les moins et les plus précaires.

Le fait que les personnes très flexibles soient moins précautionneuses n'est pas très étonnant. La mobilité flexible s'affranchit des frontières objectives et subjectives et amène donc à se confronter à l'inconnu et au risque. Nous apprenons ici que les personnes très flexibles n'ont pas besoin de surenchérir dans la précaution pour conjurer le risque qu'elles affrontent par définition. Au contraire, elles semblent pouvoir s'en passer mieux que d'autres. En effet, les personnes très flexibles ne sont pas flexibles qu'en puissance mais surtout en acte, par construction de l'indice de flexibilité : elles ont affronté le risque avec succès. Elles considèrent qu'elles disposent –et disposent d'ailleurs peut-être– des capacités nécessaires pour faire face aux aléas. Autrement dit, elles ont confiance en elles. La précaution ne leur paraît donc plus si indispensable, bien qu'encore utile.

Le fait que les personnes très flexibles sont à même de mettre à distance les exigences des employeurs nous indique que la flexibilité n'est pas la conséquence de la soumission, mais s'avère au contraire liée à l'insoumission. La flexibilité se fonde donc moins dans la contrainte que dans la capacité et la volonté. Nous pouvons supposer d'abord que cette insoumission découle d'un rapport de forces favorable aux plus flexibles qui renforce leur pouvoir de négociation. La flexibilité serait le signe d'une capacité de mobilité et de travail qui intéresserait les agences d'intérim ou tout au moins permettrait de moins en dépendre, sans forcément renverser totalement le sens de la dépendance. Cependant, cet équilibrage de la dépendance qui est susceptible de renforcer le pouvoir de négociation ne s'observe que chez les peu précaires. Or, la précarité accroît la négligence chez les très flexibles. Il s'agit donc plutôt d'un pouvoir d'insoumission, pas forcément de négociation, qui se renforce avec la précarité, chez les très flexibles, et qui s'affaiblit avec la précarité chez les moins flexibles. L'insoumission correspond à la dimension subjective de la négociation, c'est-à-dire à la quête de légitimité et d'autonomie, qui permet de juger les règles, les modalités et le résultat de la négociation objective.

Nous supposons maintenant que l'insoumission des plus flexibles se fonde, plutôt que sur une capacité, sur un sentiment de capacité, c'est-à-dire sur une forte image de soi, une grande confiance en soi. Cela nous rappelle la

confiance suggérée par leur plus faible précaution malgré le risque. Plus généralement, la capacité de mobilité flexible vers le travail, élément de flexibilité professionnelle, est socialement valorisée (cf. 2.1.1.8) et en particulier valorisée idéologiquement par les pourvoyeurs d'emploi précaire nécessitant une grande flexibilité (cf. 2.2), indépendamment du bénéfice qu'ils en tirent. Cette valorisation de la flexibilité participe donc aussi de la confiance en soi des très flexibles. Leur confiance est au cœur de leur sentiment d'avoir la légitimité de définir leur propres normes, et éventuellement de s'opposer aux règles hétéronomes si elles sont critiquables et dommageables, comme c'est le cas pour la règle de la ponctualité stricte. La confiance en soi fonde de ce point de vue le pouvoir d'insoumission des très flexibles.

Enfin, plutôt que de faire intervenir la confiance en soi, nous pouvons simplement remarquer que la flexibilité est une exigence professionnelle et considérer que sa valorisation par les employeurs légitime les très flexibles dans leur résistance à d'autres exigences professionnelles, en l'occurrence la ponctualité stricte. Toujours indépendamment de l'hypothèse de confiance en soi, nous pouvons expliquer à partir de cette désinvolture le moindre degré de précaution pour éviter les retards, simplement parce que le retard ne constitue pas un interdit aussi indépassable que pour les peu ou juste flexibles. Ce fondement symbolique de l'insoumission, c'est-à-dire de la part subjective de la négociation, accroît le pouvoir objectif de négociation parce qu'il est reconnu par les employeurs. Toutefois, ce schéma causal ne génère cette fois pas de contradiction avec l'effet de la précarité car il repose sur la subjectivité du précaire flexible et non sur le pouvoir objectif de négociation.

Deux schémas causaux expliquent la désinvolture des très flexibles : la légitimité à l'autonomie issue de la confiance en soi née dans la flexibilité éprouvée et valorisée ; la légitimité à l'insoumission compensant la soumission à la flexibilité valorisée. Le principe de parcimonie sur les hypothèses intermédiaires favorise l'explication qui ne fait pas intervenir la confiance en soi, mais nous pouvons intégrer ces deux schémas assez proches en un seul : la légitimité à l'autonomie éventuellement insoumise est issue de la soumission valorisée à l'exigence de flexibilité et de la confiance en soi née dans cette même flexibilité. Réciproquement s'explique de la même manière la précaution prévenante des peu ou juste flexibles.

Explication de l'effet divergent de la précarité Il faut maintenant intégrer l'effet divergent de la précarité sur ces schémas causaux selon qu'elle agit ou pas sur les très flexibles. Premièrement, la précarité renforce la désinvolture des très flexibles. Nous pouvons considérer que la précarité constitue une contrainte supplémentaire qui rend la soumission à la flexibilité encore

plus difficile donc méritoire. Chez les très flexibles, la précarité renforcerait donc la légitimité à résister aux autres exigences que la flexibilité. De plus, le mérite de la flexibilité malgré la précarité renforce l'image de soi qui fonde également la légitimité à définir ses propres normes.

Deuxièmement, la précarité renforce la précaution prévenante des peu ou juste flexibles. Cette fois, la précarité ne sert plus d'atout pour mettre en avant le mérite puisqu'il n'y a pas de négociation sous-jacente dans laquelle ce dernier serait pris en compte. La précarité n'est qu'une contrainte supplémentaire qui doit être compensée par des efforts supplémentaires. Or les efforts des peu flexibles s'apparentent à des efforts de soumission aux exigences professionnelles. Par conséquent, la précarité chez les peu ou juste flexibles renforce la soumission aux exigences des employeurs et en particulier aux exigences de ponctualité stricte, autrement dit la prévenance, ce qui suscite conséquemment des tactiques de précaution plus poussées.

L'effet divergent de la précarité selon la population pose question. D'un côté, la précarité est un atout dans une légitimation contre la soumission. De l'autre, elle contraint à une plus grande soumission. Il semblerait en fait que l'augmentation des contraintes liées à la précarité pousse à une radicalisation des postures de régulation des exigences professionnelles, poussant plus avant leurs logiques propres de soumission ou d'insoumission. Cela souligne qu'il s'agit bien de deux postures antagonistes : la prévenance et la désinvolture.

Nous allons compléter l'analyse des choix modaux, d'itinéraires et d'horaires et celle des modalités de gestion des exigences professionnelles, par l'étude des ressources tactiques, c'est-à-dire des ressources qui informent et assistent en vue de l'élaboration des tactiques. Cela nous permet de décrire et de comparer les tactiques en les appréhendant par l'élément concret qui les caractérise, après nous être surtout focalisé sur les logiques sous-jacentes.

4.2.4 Ressources d'élaboration tactique

L'analyse des ressources utilisées pour les tactiques de mobilité révèle la même structuration principale que la gestion du risque de retard, à savoir d'abord en fonction de la flexibilité, et ensuite en fonction de la précarité. Cette fois, un gradient s'observe entre les trois degrés de flexibilité et la précarité fait évoluer la nature des ressources uniformément pour les plus ou moins flexibles.

Aides sur mesure communes Les indications de base sur l'identification et la localisation de l'emploi données par l'employeur ou les intermédiaires (agence d'intérim, proches) sont utilisées par toutes les personnes interrogées puisqu'il est évidemment difficile de s'en passer. Ces ressources essentielles

ne semblent pas caractériser une catégorie de précaires flexibles plus qu'une autre. Il faut toutefois souligner l'importance de l'aide détaillée des intermédiaires de l'emploi qui fournissent des cartes avec adresse, numéros de téléphone, plan schématique avec repères spatiaux, cartes imprimées annotées, voire longues explications téléphoniques. Tant d'efforts abondamment loués par leurs utilisateurs s'avèrent sans doute cruciaux pour la réussite des déplacements, même si ces outils sur mesure ne sont pas forcément complètement utilisés comme le soulignent avec abnégation les personnes qui s'appliquent à réaliser des plans qu'elles savent peut-être incompréhensibles voire anxiogènes. Cette aide ne structure pas notre échantillon mais le caractérise fortement dans son ensemble et ne doit pas être oubliée dans la prise en compte des résultats de notre analyse.

Cette aide sur mesure mise à part, deux types de ressources tactiques sont aisément différenciables : les outils, ou supports matériels externes qui condensent des informations nécessaires à l'élaboration des tactiques ; les autres ressources, à savoir les connaissances, les personnes, les déplacements préparatoires. Il apparaît alors que le recours ou le non-recours aux outils soit fortement déterminé par le degré de flexibilité.

Outils des très flexibles Les personnes très flexibles utilisent largement les outils de préparation tactique. Cheik (A3) optimise son trajet sur le site Internet de la RATP. L'utilisation d'Internet sur téléphone portable (WAP) est d'ailleurs connue et n'est pas rejetée comme bonne solution trop coûteuse mais comme mauvaise solution technique car non ergonomique, ce qui souligne sa capacité à utiliser ces outils avancés. Il utilise les plans de métro et de bus de banlieue, même s'il ne comprend pas ceux du réseau de bus de Paris. De même, Ines (A3) ne prend pas le bus parce qu'elle n'en comprend pas les plans, mais elle préfère prendre le métro pour aller à Paris, ce qui suggère qu'elle n'a pas de problème avec le plan de ce réseau. Idrissa (A3), grand usager du train et des bus, en possède les grilles horaires. Ines, Idrissa, Didier (A3), Praful (C3) en tant qu'automobilistes, utilisent les cartes routières, des guides pour la banlieue et des plans quand ils prennent les transports en commun. Le suréquipement des personnes très flexibles est très lié au nombre d'automobilistes pour lesquels les cartes et guides routiers constituent des interfaces indispensables avec le réseau routier, parce que celui-ci est plus complexe que le réseau de transports en commun et qu'il est beaucoup plus difficile de solliciter des passants en voiture qu'en transports en commun ou à pied. Marwan (B3) en constitue le contre-exemple extrême.

> Marwan : – (YJ explique comment réaliser une carte mentale ; petit rire) Moi je connais pas. Je connais pas.

YJ : – Ouais mais c'est... (petits rires) on n'a pas des cartes dans la tête, des cartes Michelin mais...

Marwan : – Non... oui je sais mais je sais pas moi. Honnêtement je ne sais pas.

YJ : – Vous utilisez jamais de plan de toute façon ?

Marwan : – Non non... j'utilise ma langue. Ah oui, je peux aller, jusqu'à... je traverse l'Espagne avec la langue. Et jamais la carte.

Mais les personnes non motorisées très flexibles ont également intensivement recours aux plans et guides. Clément (B3), juste précaire très flexible comme Marwan, illustre par contre parfaitement cette appétence pour l'outil qui offre une interface entre le voyageur et l'environnement.

YJ : – Et les indications sur la petite carte (de visite) ça suffit ?

Clément : – Là par exemple tu m'as donné 19 rue Nobel Champs-sur-Marne Marne-la-Vallée, tac, là par exemple tu vois, pour m'y rendre, il faudrait que je m'arrête dans une gare et là je- ou sinon je me procure une carte tout simplement, sinon il faudrait que je me procure une carte routière, ou une carte euh avec euh- (...)

YJ : – Pour trouver la ville comment ça se passe ?

Clément : – Là je sais que rue Nobel, cité Descartes, Champs-sur-Marne. Euh... là moi j'hésiterais pas à demander une carte, que ce soit carte routière, ou carte de transport. Ah mon bon sens après je sais pas, après je demanderai une carte routière ou une carte, une carte de gare peut-être.

Enfin, l'importance accordée aux outils par les très flexibles apparaît exemplairement dans la valorisation du livre de plans de Paris par Mikhail (C3), non motorisé comme Clément. Il s'agit en effet d'un outil unique et suffisant, assez important pour qu'il le mette à jour annuellement.

Mikhail : – (...) si je vais dans Paris par exemple j'ai un, j'ai une adresse, j'ai un bouquin avec tous les, tous les métros de Paris toutes les rues de Paris, je me base par rapport à ça, je regarde par rapport au plan, et je trouve le métro la ligne qu'il faut, c'est simple en fait hein, que le livre.

YJ : – (...) ce bouquin-là vous l'avez acquis comment ? Quand vous avez essayé de l'acheter ?

Mikhail : – Ben en fait j'allais d'une part faire mes courses euh comme tout le monde à, dans un centre commercial j'ai vu le bouquin j'ai regardé un peu et puis, j'ai vu que c'est intéressant...

YJ : – Ouais.

Mikhail : – Que ça pourrait me servir en plus donc je l'ai pris quoi.

YJ : – Ouais.

Mikhail : – Et effectivement, ça me sert ouais. Mais bon j'en rachète euh tous les, tous les ans parce que bon c'est vrai qu'il y a toujours une ou deux adresses en plus, une nou une nouvelle ligne.

YJ : – Chaque année euh, une nouvelle version ?

Mikhail : – Euh... ouais ouais ouais ouais ouais.

Trois personnes sur les quatre personnes très flexibles qui ne vérifient pas ce lien entre flexibilité et usage d'outils tactiques, y compris Marwan qui l'infirme, pâtissent d'une plus ou moins mauvaise maîtrise du français écrit ou oral qui explique leur rejet des outils. L'illettrisme constitue donc une contrainte particulière qui génère des exceptions qui confirment ainsi la règle pour la population lettrée.

Absence d'outils des peu flexibles Les personnes peu flexibles n'utilisent par contre presque pas dans leurs choix tactiques les outils chéris par les très flexibles. Les seules exceptions sont Claire (A1), Hubert (C1) et Antoine (C1) qui ne possèdent que des grilles horaires, ce dernier précisant qu'il utilise aussi les plans de réseau mais sans en posséder. Ainsi, Rahaïta (B1) fait plus confiance à l'itinéraire conseillé par sa famille qui connaît bien les lieux, qu'à celui trouvé par l'agence sur Internet.

Les cas les plus exemplaires des peu flexibles aux tactiques sans outil sont Leila (B1) et Belinda (C1) qui non seulement n'évoquent pas l'utilisation des outils mais en expriment leur aversion. Leila (B1) utilisent sa connaissance des lignes et des stations pour trouver les lieux de ses missions, mais elle n'a pas réussi à apprendre comment lire le plan de métro, puis a fini par perdre le plan fourni avec la carte orange.

Leila : – C'est, parfois ils me disent la ligne, je dis je connais. Parfois l'autre mardi euh, parce qu'ils me donnent, ils m'ont donné à Bréguet-Sabin, j'ai dit je connais, par exemple, c'est... J'ai dit je connais cette ligne.

YJ : – Et vous connaissez même à... autour de, des sorties ?

Leila : – Oui, oui, bien sûr elles sont là.

YJ : – (. . .) Et maintenant, vous réutilisez le plan ? enfin...

Leila : – Je l'ai pas le plan. J'ai la carte, la date mais j'ai pas le plan.

YJ : – Carte orange ?

Leila : – Oui, je l'ai pas le plan. Je sais pas marcher avec, à chaque fois ils me disaient, j'ai dit non je sais pas.

YJ : – Et par contre le plan de quartier ça... ?

Leila : – Oui c'est ça... ça c'est...

YJ : – Ça marche bien ?

Leila : – Oui ça marche.

À part les indications notées par son association intermédiaire, les ressources de Leila sont des compétences mobilisées sans support. Le plan de métro n'est pas utilisé car pas compris. Seuls les plans de quartier sont utilisés mais ils ne peuvent servir pour des constructions tactiques d'itinéraires. Enfin, même l'agenda pourtant complexe des emplois est mémorisé et non noté. Les élaborations tactiques sont donc réalisées avec le moins possible de moyens externes médiatisant le rapport à la ville, de la même manière qu'elle recourt préférentiellement aux modes limitant l'intermédiation avec la ville pédestre, à savoir la marche, sinon le bus, et en dernier ressort le métro ou le RER.

La difficulté commune à la mobilisation des moyens externes pour les constructions tactiques comme pour les pratiques de mobilité pourrait être le nécessaire recours à une représentation abstraite de la ville, soit pour élaborer l'itinéraire à partir de la structure d'un réseau qui a été plus ou moins abstrait de la ville (bus mais surtout métro), soit pour se situer dans la ville et éviter l'anxiété que génère la désorientation. Cette explication paraît convaincante dans le cas de Leila vu ses erreurs d'estimation de temps de trajet et la distorsion de sa carte mentale du métro qui révèle des compétences topologiques mais non topographiques (cf. 3.1.3.1). Elle n'est toutefois pas généralisable à tous les peu flexibles (cf. 6.1.2.1). Elle s'oppose en effet aux personnes telles que Nassima (A1) qui démontrent leur capacité à utiliser les interfaces techniques du réseau de bus et de métro dans leurs solutions de déplacement mais qui n'en évoquent pas l'utilisation pour la préparation tactique de leurs déplacements, préférant apparemment mobiliser une connaissance du réseau rodée par l'expérience.

Belinda (C1) n'utilise pas non plus les plans. Cette fois, il s'agit apparemment à la fois des plans de métro et de quartier.

YJ : – Euh, vous disiez pour revenir à la façon dont euh vous trouvez les endroits où aller, vous me parliez, de ce genre de bus, est-ce que vous regardez autre chose euh les plans, les trucs comme ça ?

Belinda : – Jamais. Ça sert à rien. Ça sert à rien il y a les flèches. Mais aussi il y a la rue, ça sert à rien de regarder les plans de toute façon avec les plans, pph, ça me dit rien.

À la différence de Leila dont la logique d'habitude correspond a priori à la non-utilisation des outils qui lui permettrait une optimisation des modes, itinéraires et horaires, Belinda manifeste une logique d'optimisation. Mais elle fonde cette optimisation sur ses connaissances issues de sa longue expérience des transports en commun de Paris, de Saint-Ouen et de Seine-Saint-Denis, ainsi que sur des explications téléphoniques particulièrement détaillées avec l'agence : « Et après je disais à Amina qu'elle me dit les choses bien, même s'il faut rester 20 minutes dans le téléphone je suis prêt à rester 20 minutes dans le téléphone ». L'emploi d'outils autres que les plans n'est pas exclu vu la précision de ses optimisations mais est minoré par le fait même qu'elles ne les mentionnent pas du tout.

À la faible utilisation des outils d'aide tactique à la mobilité par les peu flexibles correspond leur mise en avant des connaissances diverses sur les horaires, les réseaux ou le territoire. Si des personnes de chaque catégorie évoquent la connaissance d'horaires, ce sont surtout les trois catégories de peu flexibles qui mettent en avant leurs connaissances. Dans l'élaboration des tactiques chez les peu flexibles, l'utilisation des connaissances et le dénigrement des outils peuvent s'expliquer mutuellement, mais il faut au moins expliquer l'un des deux phénomènes. Or, le fait que certains peu flexibles utilisent des outils d'aide aux solutions de déplacement oppose un paradoxe pour justifier le dénigrement des outils en général. Par contre, de leur faible flexibilité, c'est-à-dire des faibles étendue et diversité de leurs déplacements, découlent le caractère généralement connu du territoire pratiqué et donc la réalisation d'une mobilité sans l'aide d'outils décrivant l'organisation des réseaux, mais seulement avec des connaissances accumulées par la pratique.

Outils minorés par les juste flexibles La catégorie intermédiaire des juste flexibles connaît une situation également intermédiaire du point de vue de l'utilisation d'outils dans l'élaboration de tactiques de mobilité. Ainsi, Natacha (A2) porte sur elle ses fiches horaires ainsi que des aides-mémoires démultipliés, et elle sait qu'elle pourrait utiliser Internet chez elle, mais elle s'appuie surtout sur sa grande expérience du territoire où elle est née. Aucune des autres personnes juste flexibles n'utilise d'autre outil que les plans réalisés par l'agence d'intérim, préférant l'expérience personnelle, celle de la famille ou des collègues. Sauf Boubacar (B2) qui se situe dans cet entre-deux technologique, entre l'outil et le savoir appris.

Boubacar possède les fiches horaires de nombreuses lignes de bus comme Natacha, mais il connaît par cœur les horaires réguliers des trains. Il a appris à utiliser les plans de métro, qu'il possède chez lui et emporte dans ses déplacements. Néanmoins, il préfère demander son itinéraire au guichet, ou

s'orienter de mémoire sans utiliser le plan qu'il porte.

> Boubacar : – Quand j'arrive au guichet souvent je demande au guichet, vous pouvez me renseigner s'il-vous-plaît pour aller à Montparnasse c'est quelle ligne il faut prendre et tout, si les gens les mecs ils m'indiquent je prends tel métro xxxxx.
>
> YJ : – Et vous utilisez les plans de métro dès le début ? Et les plans de métro c'était utile tout de suite ?
>
> Boubacar : – Ah c'était utile.
>
> YJ : – Dès la première fois ?
>
> Boubacar : – Oui dès la première fois c'était utile. Quand j'ai utilisé, l'autre xxxxxx xxxxxx, et maintenant je peux me déplacer sans, sans des plans et tout tout.

De même, il préfère un itinéraire indiqué par quelqu'un que le plan fourni par une administration.

> Boubacar : – Bon au départ des choses euh... par exemple quand je suis arrivé, j'ai reçu la convocation de, OMI, pour aller à OMI on m'a envoyé la convocation est tant vous avez rendez-vous à OMI, service immigration au tant, c'est indiqué là, vous prenez le 403- le bus, le train pour arriver là, tu vois on te fait le plan, de l'endroit où vous allez et tout ça.
>
> YJ : – L'OMI envoie déjà un plan.
>
> Boubacar : – Voilà sur la convocation et tout, maintenant elle dit pas quand tu pars tu es obligé de voir quelqu'un, qui est déjà parti, tu lui demandes comment on fait pour se rendre à... là-bas et tout et, il peut t'indiquer quoi, dès que t'arrives à la gare tu demandes on te dit xxxxxx... voilà. Enfin même si c'est indiqué sur le plan il, vaut mieux de demander quoi ne pas te faire perdre, c'est encore intéressant parce que le plan peut faire une erreur hein.

Boubacar accorde plus de confiance à l'expérience d'autrui ou à la sienne qu'à cet outil graphique fondamental pour les très flexibles qu'est le plan. Il semble même que son apprentissage s'est surtout fondé sur les conseils de son cousin et les renseignements des guichetiers de la RATP plutôt que sur la lecture des grilles horaires, plans et autres outils tactiques (cf. 6.1.2.2).

L'utilisation mineure des outils d'aide à l'élaboration de tactiques de mobilité chez les personnes juste flexibles s'inscrit de manière cohérente dans la relation entre flexibilité et usage d'outils tactiques qu'ont révélée leur usage étendu par les très flexibles et leur usage nul par les peu flexibles.

	moins précaires	*très précaires*
très flexibles	outils tactiques	expérience et outils tactiques
moins flexibles	expérience, conseils, repérages : sans outil	

TAB. 4.4 – Types de ressources tactiques

Ressources multiples des très précaires très flexibles La précarité ne produit pas une structuration complémentaire à celle liée à la flexibilité. En effet, les différentes catégories de ressources tactiques se répartissent sur tout l'échantillon. Les connaissances apprises sont aussi présentes chez les peu précaires que chez les très précaires. Les déplacements préparatoires marquent à peine plus les très précaires peu flexibles (C1), que les autres catégories via Clément (B3) et Gérald (A1). Le recours aux collègues se retrouve chez Auguste (C2) comme chez Cheik (A3). Seuls deux groupes révèlent un effet complémentaire à celui de la flexibilité sur l'usage d'outils.

Premièrement, le recours à la famille et aux proches, c'est-à-dire à leurs conseils et leurs accompagnements, caractérise sensiblement les personnes juste précaires peu ou juste flexibles (AB2). Cette information sur une catégorie intermédiaire ne se prête guère à une interprétation de l'effet de la précarité.

Deuxièmement, les trois personnes très précaires et très flexibles (C3), Mikhail, Gotoré et Praful dans une moindre mesure, mettent plus l'accent sur leur connaissance du réseau ou des lieux des missions, c'est-à-dire aussi des itinéraires qui y mènent, que sur les outils, à savoir le livre de plans de Paris pour Mikhail et les plans pour Praful. Si ces deux personnes affichent bien leur recours aux outils, il apparaît beaucoup moins marqué que pour les autres personnes très flexibles, notamment les peu précaires. Cela s'explique par le fait que la précarité rime avec illettrisme et mauvaise maîtrise du français alors que les peu précaires très flexibles disposent tous d'un véhicule et donc souvent de cartes et guides routiers.

La relation entre flexibilité et usage d'outils tactiques se comprend en considérant les outils tactiques à la fois comme un élément de la capacité de mobilité flexible, et comme une ressource accessible aux personnes disposant d'une capacité d'usage qui fait partie de la capacité de mobilité flexible. En conclusion, comme le résume le tableau 4.4, ce lien entre flexibilité et usage d'outils tactiques affecte toute la population, mais la précarité modère le recours aux outils pour les très précaires très flexibles qui doivent surtout s'appuyer sur leur expérience issue de la pratique flexible de leur territoire de mobilité.

4.2.5 Stratégie et tactiques de tarification

Échelle tactico-stratégique Avant de nous intéresser aux tactiques de mobilité concernant la programmation des activités, nous prenons en compte un dernier élément des tactiques d'organisation du déplacement : les choix de tarification. Toutefois, les choix de tarification ne font pas forcément partie des tactiques mais éventuellement des stratégies. Ainsi, le ticket acheté pour un déplacement rentre dans la construction tactique du déplacement et est d'ailleurs souvent pris en compte dans le choix modal. A contrario, l'abonnement annuel sur l'ensemble des zones franciliennes détermine un coût financier nul d'usage des transports en commun pour tout trajet en Île-de-France pendant une année. Ce choix d'abonnement modifie les conditions d'accessibilité financière mais aussi pratique car il permet d'éviter l'anticipation, le choix et la réalisation d'achat de titres de transport. Toutefois, un abonnement peut être choisi de manière tactique en fonction d'un déplacement routinier ou espéré tel. Le caractère tactique ou stratégique du choix de tarification dépend donc du sens de détermination entre ce choix et le choix des déplacements effectivement réalisés. Autrement dit, il dépend du caractère potentiel ou effectif de la mobilité qui fonde ce choix tarifaire.

Cette tension entre échelles stratégique et tactique se traduit diversement dans le plan précarité-flexibilité qui est structuré par quatre pôles typiques.

4.2.5.1 Stratégie suffisante ou modulée des peu ou juste précaires

Stratégie suffisante des peu flexibles Nous connaissons peu les choix de tarification des personnes peu précaires car la majorité est motorisée et utilise peu les transports en commun. Nous savons toutefois que parmi les peu précaires peu flexibles, Claire (A1) utilise sa carte Imagin'R, c'est-à-dire son abonnement annuel étudiant, pour ses missions d'intérim pendant les vacances scolaires.

> Claire : – (...) moi j'ai une carte Imagin'R alors euh je paie rien (petit rire de YJ) oui (petit rire)
>
> YJ : – Oui enfin xxx xx.
>
> Claire : – Ah oui j'ai une carte Imagin'R et vu que c'est dans le 78 ça m'arrange bien, oui j'ai une euh 4 à 5 zones.

Son abonnement est sans doute choisi a minima sur deux zones parce qu'il est le plus avantageux et qu'il lui suffit pour aller étudier. C'est la dimension tactique de son choix. Mais elle suggère que son abonnement lui définit une aire de mobilité potentielle vers les missions d'intérim, l'aire où elle ne « paie rien », c'est-à-dire rien de plus que ce qu'elle paie de toute façon pour aller étudier. Il s'agit cette fois de la dimension stratégique de ce choix, même si

cette dimension ne le détermine pas. De plus, cette aire de mobilité potentielle gratuite serait assez grande car correspondrait au département des Yvelines qui serait le territoire des missions possibles. Son abonnement serait donc suffisant. Le choix de Claire apparaît donc comme une stratégie suffisante, c'est-à-dire qui ne nécessite pas de choix tactiques complémentaires dans le domaine de la tarification.

Cette situation correspond sans doute à celle de Nassima (A1) et de Leila (B1) qui utilisent chacune une carte orange qui leur permet de se déplacer à Paris et en très proche banlieue, ce qui englobe tous leurs lieux potentiels d'emploi et même de vie quotidienne. De façon analogue à Claire dont le choix tarifaire est surtout dicté par l'école et non par l'intérim, la variabilité de leurs emplois d'aide à domicile est beaucoup plus faible que les intérimaires, ce pour quoi le fondement du choix mensuel de l'abonnement peut être l'accès à un certain nombre de lieux prédéterminés. Dans ce cas, nous qualifierions ce choix de tactique. Mais demeure, et éventuellement domine, la dimension stratégique du choix de l'abonnement vis-à-vis des changements éventuels de lieux d'intervention et des nombreux autres lieux indéterminés de la vie quotidienne.

Rahaïta (B1) ne précise pas son choix de tarification mais expose Paris comme un territoire où il ne peut y avoir de mission, ou, tout au moins, où elle n'aurait pas le courage d'aller faire une mission. De même que Gotoré refuse les missions hors des zones de sa carte orange lorsqu'il en a acheté une, Rahaïta fait-elle peut-être correspondre la limite de son territoire de mobilité « gratuite » et son horizon d'acceptation des missions. Nous serions donc aussi dans la situation d'une stratégie suffisante où le choix de l'abonnement détermine complètement le territoire de mobilité potentielle, quitte à refuser les déplacements vers des missions hors de ses frontières plutôt que de recourir à des choix tactiques pour ces déplacements.

Enfin, Louis (C1) dispose d'une carte orange de zones 4 à 6, qui lui permet d'aller de Rambouillet où il habite, à Versailles où il est susceptible de travailler. À la différence de Rahaïta, il affiche clairement son refus d'aller à Paris parce que « c'est trop loin », mais peut-être aussi parce que c'est en dehors de sa zone de validité. Belinda (C1) refuse explicitement de sortir des zones de sa carte orange.

> YJ : – Vous disiez euh que vous aviez refusé des missions des fois parce que c'était trop loin, trop loin c'est... ?
>
> Belinda : – Ça veut dire c'est pas dans ma zone. Si je me rattrape un contravention, je vais pas avoir ma nationalité française hein, surtout que j'ai pas envie de les payer pour euh... pour un euro cinq, un euro 40, j'en ai pour 5 euros prendre une amende de

47 ou de 50, maintenant vous dépassez 5 zones au lieu de 4, vous êtes à 57 euros, 57 euros vous savez qu'est-ce que je peux faire avec ? Beaucoup de choses. Ça peut donner des courses pendant 15 jours à la maison. (petit rire de YJ) Alors...

YJ : – Parce qu'avec- la carte c'est jusqu- c'est combien de zones ?

Belinda : – 4 zones.

Bien que très précaires, Louis comme Belinda choisissent la stratégie suffisante de l'abonnement mais l'un en critique vertement les modalités de remboursement tandis que l'autre souligne qu'elle obéit à la menace de l'amende, indiquant ainsi qu'ils ne sont pas loin de la stratégie contrariée typique des très précaires que nous allons détailler infra. La stratégie suffisante en tant que stratégie satisfaisante parce que complète pour les personnes peu flexibles qui n'ont pas à sortir de leur territoire de mobilité « gratuite », caractérise plutôt les peu ou juste précaires qui peuvent s'en satisfaire sans ambiguïté.

Stratégie modulée par des tactiques pour les flexibles Les mêmes choix stratégiques se retrouvent chez les personnes aussi peu précaires mais plus flexibles, mais au lieu d'être suffisants, ils doivent être complétés par des choix tactiques. Nous parlons cette fois de stratégie modulée, c'est-à-dire modulée par des choix tactiques.

Ainsi, parmi les juste flexibles, Natacha (A2) a choisi l'abonnement mensuel de deux zones, parce qu'il est plus économique que les tickets, que les deux zones constituent le territoire d'abonnement minimal, et que son territoire de vie est effectivement à peu près couvert par deux zones. À peu près, donc il lui arrive de devoir acheter des tickets pour compléter sa carte orange, y compris pour se rendre deux jours par semaine sur son lieu de formation. De même, Boubacar (B2) comme Aminata (C2) disposent d'une carte orange de deux zones qui leur permettent d'aller dans la plupart des lieux de missions, sauf lorsqu'ils vont à Paris et doivent acheter un ticket complémentaire pour la portion de trajet entre la limite de leurs zones, à savoir Versailles, et Paris. Le fils de Solange (B2) combine aussi une carte orange et l'aide de ses parents-taxis. Djibril (C1) bien que peu flexible se déplace de Paris jusqu'à l'aéroport de Roissy et au parc Disneyland. Dans ces cas, il achète des tickets au lieu d'utiliser sa carte orange 3 zones.

Chez les très flexibles, Praful (C3) combine la même carte orange que Boubacar avec l'emprunt occasionnel de la voiture de sa femme, hors de ses zones ou en horaires décalés. Kouma (B3) qui choisit d'acheter une carte orange de deux zones pour éviter les amendes, module son achat stratégique d'une manière tactique originale : elle demande au guichet une augmentation

du nombre de ses zones de validité lorsqu'elle a une mission qui dure assez longtemps et qui se situe hors de ses deux zones habituelles.

> Kouma : – Oui je suis déjà partie jusqu'au Perray, c'est-à-dire ma carte orange xxxxx je me rappelle une fois j'avais une mission, xxxxx je crois trois semaines, j'étais obligée d'acheter une carte orange, 6 zones, 4 6 zones, j'avais déjà acheté la carte mais je suis passée au guichet au marchand j'ai acheté le coupon.
>
> YJ : – Ils ont bien voulu échanger quand même.
>
> Kouma : – Oui oui oui, c'était la première semaine du mois, et on m'a changé. Comme on dit que c'était plus longtemps, ben j'ai changé.

Enfin, Cheik (A3) a fait montre d'une grande variété de combinaisons entre stratégies et tactiques de tarification en fonction de son lieu de travail et de sa motorisation. Sans voiture, il a opté pour la stratégie suffisante de la carte orange, puis avec voiture, il a complété l'usage principal de la voiture avec des achats tactiques de tickets lorsqu'il travaillait en banlieue, et il a complété sa carte orange par des déplacements occasionnels en voiture lorsqu'il travaillait à Paris.

Stratégies suffisante ou modulée Les personnes peu ou juste précaires disposent d'assez de moyens pour assumer leurs choix stratégiques et notamment investir dans un abonnement mensuel voire annuel. Les quatre personnes très précaires qui effectuent les mêmes choix stratégiques signalent également la tentation d'opter pour d'autres stratégies typiques des très précaires et indiquent par là que les stratégies suffisante et modulée sont avant tout caractéristiques des personnes peu ou juste précaires. Parmi celles-ci, les peu flexibles se déplacent sur un territoire plus congru que deux zones de carte orange qui constituent donc un territoire minimal de mobilité gratuite sans avoir à compléter leur stratégie de tarification, que nous qualifions donc de suffisante. Des indices nous suggèrent même que cela peut amener certains, juste ou très précaires, à refuser des déplacements hors du territoire de mobilité gratuite défini par l'abonnement. Par contre, les plutôt flexibles doivent parfois voire régulièrement se déplacer hors des zones de leur abonnement. Ils modulent donc leur stratégie insuffisante par des tactiques de tarification ou de choix modal, à savoir ticket de remplacement ou de complément de l'abonnement, et utilisation d'une voiture.

4.2.5.2 Dilemme entre tactique coûteuse et stratégie risquée pour les très précaires

Les préférences stratégiques des peu ou juste précaires sont aussi celles des très précaires, mais leur précarité dans ses deux dimensions de pauvreté et d'instabilité les empêche de les appliquer telles quelles. En effet, les choix tactiques de tarification, tickets ou abonnement court, sont plus coûteux que les choix stratégiques d'abonnement long. Les très précaires favoriseraient donc ces dernières mais l'instabilité des missions rend risqué l'investissement dans un abonnement sur une longue durée alors qu'il peut s'avérer inutile bien avant d'avoir été remboursé par les salaires des missions. Les très précaires se retrouvent donc face à un dilemme entre des tactiques coûteuses et des stratégies risquées.

Stratégie contrariée des très précaires peu flexibles Parmi les très précaires, les peu flexibles (C1) recourent tous à la carte orange mensuelle mais doivent pour cela composer avec l'irrégularité à la fois des revenus qui permettent leur achat, et des missions qui les justifient. Ainsi, à part Louis et Belinda, ils ne peuvent se satisfaire de la stratégie suffisante d'abonnement et optent pour la stratégie modulée, pour les tactiques assumées, ou pour ce que nous allons appeler la stratégie contrariée qui consiste en la succession temporelle de la stratégie suffisante et de tactiques de remplacement. Mais quelque soit le choix tactico-stratégique de tarification, les personnes très précaires peu flexibles mettent en avant la liberté de déplacement liée au choix stratégique. Cette valorisation de la stratégie suffisante par ceux qui ne la mettent pas en œuvre participe de la définition de la stratégie contrariée comme caractéristique de la catégorie des très précaires peu flexibles : ils sont séduits par la stratégie suffisante en tant que peu flexibles, stratégie qui s'avère hors de leur portée en tant que très précaires.

Djibril module sa stratégie d'abonnement mensuel en achetant des tickets pour aller travailler à l'aéroport de Roissy, parce que la carte orange englobant Roissy est trop chère pour des missions très irrégulières. Mais à la différence de la plupart des personnes peu ou juste précaires aux stratégies suffisantes ou modulées, il ne se restreint pas aux deux zones minimales autour de Paris où il habite mais intègre la zone 3 pour aller voir ses amis en proche banlieue. Ce choix d'élargissement de la zone pour un motif non contraint indique l'importance du caractère stratégique de l'abonnement, c'est-à-dire l'importance de la liberté qu'il offre au sein de la zone de mobilité gratuite.

Antoine met aussi en avant cette liberté liée au choix stratégique de l'abonnement bien qu'il effectue quant à lui des choix tactiques de tarification en n'investissant dans un abonnement hebdomadaire ou mensuel que

s'il considère qu'il travaillera pendant la durée correspondante de validité. Il précise ainsi que s'il a acheté une carte orange, il en profite pour se déplacer pendant son temps libre, même s'il n'a plus de mission.

> Antoine : – Parce qu'il y a des fois on va aller en mission, la mission peut prendre une semaine ou, un mois, ben tu achètes euh le coupon tu sais que tout le mois je me déplace, c'est pour me déplacer parce que tu as acheté le coupon et puis rien, alors que moi je prendrais par exemple, xxxxxx, parce que le coupon tu l'as acheté pour te déplacer, donc tu vas pas être à la maison parce que c'est un coupon, tu sors et puis, tu cherches le bus et le bus on prend le métro.

Hubert fait un choix encore plus fort en faveur de la liberté de déplacement stratégique. Alors qu'il habite en zone 5 et qu'il reconnaît travailler surtout dans les Yvelines, il choisit de payer une carte orange de zones 1 à 5 afin de pouvoir se déplacer partout et sans « problèmes » en Île-de-France et surtout jusque Paris et la Défense, pour se détendre comme pour travailler ou régler des courses administratives.

> YJ : – C'est une carte combien de zones ?
>
> Hubert : – Bon ça dépend beaucoup plus comme nous, on travaille juste dans le 78, parfois c'est très rare qu'on qu'on t'envqu'on puisse t'envoyer soit à la Défense, c'est très rare, mais beaucoup plus euh- bon, soit euh, tu peux prendre deux zones hein, hein par là où tu travailles, mais moins souvent, comme des fois ça peut m'arriver le week-end, soit... pour essayer un peu de changer un peu, découvrir euh pour voir aussi comment les autres vivent de l'autre côté, souvent, de temps en temps parfois je vais faire un tour à Paris, soit pour faire les magasins- non je suis obligé de prendre 1 5, 1 5 zones parce que je sais que, dans toute euh, l'Ile de Paris, je circule normalement sans que t'avais des problèmes.
>
> YJ : – Et à Paris, c'est surtout pour découvrir ?
>
> Hubert : – Non, pour soit euh ça ça ça ça ça peut arriver, parce que je suis dans la restauration, je suis dans la restauration, parfois, bon j'ai fait des trucs, parfois ça o cé xx, je peux me dire donc j'ai mon argent je peux m'éclater, je vais m'occuper soit à la Défense, il y a des restos, je peux m'asseoir et je vais prendre quelque chose, histoire de changer un peu. Donc voilà, ou parfois, un problème administratif aussi, ça peut être euh... pour ce que tu es là-bas. Voilà quoi.

De plus, il connaît l'abonnement annuel Intégrale et semble intéressé par la liberté encore plus grande qu'il offre puisqu'il exclut son achat seulement parce

qu'il n'a pas de contrat stable, CDD ou CDI, qui rendraient envisageables des prélèvements bancaires automatiques.

Cette appétence pour la liberté offerte par l'abonnement stratégique se confronte néanmoins à la réalité économique liée à la précarité. Ses revenus irréguliers et le coût élevé de sa carte, double d'une carte restreinte aux zones 4 et 5 qui est la norme pour les personnes rencontrées habitant et travaillant à Saint-Quentin, obligent Hubert à attendre son jour de paie pour acheter une carte orange et donc à acheter des carnets de tickets entre deux cartes oranges. Il souligne également la contrainte financière que sa stratégie représente en précisant qu'il ne veut pas frauder à cause du coup disproportionné des amendes par rapport aux tickets.

Enfin, Karim explique qu'il a beaucoup fraudé mais s'achète maintenant un abonnement pour éviter les amendes. L'abonnement lui sert aussi à se rassurer. Nous retrouvons l'importance de la liberté liée à la légalité du déplacement.

> YJ : – Pour revenir sur les déplacements pour aller bosser, comment vous faites quand euh... ?
>
> Karim : – Quand il y a pas de ticket de transport (petit rire)
>
> YJ : –Vous n'avez pas de ticket ?
>
> Karim : –J'ai ticket, carte orange. Parce que tellement j'en ai pris des amendes, j'achète un ticket ça fait j'ai acheté depuis un moment quand même. Il y a un moment où tu deviens zéro zéro zéro zéro, pas de sous, pas de ticket, pas de travail, putain ça c'est dur. C'est pour ça xxxxxx travaille. Ça va j'ai bon espoir, toujours de l'espoir.

Hubert et Karim mettent en œuvre la stratégie contrariée, c'est-à-dire une stratégie suffisante dès que possible mais contrariée par la précarité qui les contraint parfois à des tactiques de substitution et non de complément, en l'occurrence respectivement des carnets de tickets entre deux cartes oranges et la fraude si la carte orange n'a pas été achetée. Dans le cas de Karim, nous devrions parler d'un changement de stratégie, d'une tactique assumée de fraude à une stratégie suffisante d'abonnement, mais la tension financière que l'achat de la carte orange suscite rend instable ce choix stratégique qui risque donc d'être à nouveau abandonné pour des tactiques alternatives. Nous considérons donc que Karim met aussi en œuvre une stratégie contrariée.

Deux autres personnes très précaires mais plutôt flexibles font également ce choix de la stratégie contrariée. Premièrement, Gotoré (C3) met apparemment en œuvre une stratégie modulée. En effet, il choisit en général une stratégie d'abonnement à une carte orange de la zone 3 où il habite jusqu'à la zone 5 et Roissy où il dit travailler « tout le temps » mais dans des missions

très courtes. De plus, il la module par l'utilisation tactique de tickets de métro pour entrer à Paris et en sortir, par l'achat ponctuel de billets pour aller de Paris à Mantes-la-Jolie voir des amis, ou par des changements tactiques de zones de carte orange (1-3 au lieu de 3-5) lorsqu'il sait qu'il va travailler un mois entier à Paris. Cependant, il refuse une mission située en zone 2 parce qu'il a une carte orange 3-5.

> Agence d'intérim : – Monsieur [Gotoré], excusez-moi, euh à Saint-Ouen ça vous fait pas loin ?
> Gotoré : – À Saint-Ouen non...
> Agence : – C'est bon ?
> Gotoré : – Non !... Y a pas de, carte...
> Agence : – Vous avez pas de ? ah... la carte orange ?
> Gotoré : – Ouais.

Il ne veut donc pas acheter des tickets complémentaires à sa carte, ce qui révèle que sa stratégie est suffisante. Il accepte d'ailleurs d'aller à Paris hors de ses zones de carte orange sans doute parce qu'il ne paie pas complètement le tarif dû mais seulement un ticket de métro qui lui permet de franchir les contrôles entre le réseau parisien et le réseau de banlieue. Ainsi, il résiste à la modulation de sa stratégie suffisante, qui s'avère en fait parfois contrariée lorsqu'il est obligé de recourir à des tactiques de complément (tickets) ou de substitution (carte orange 1-3). Le fait qu'il oppose sa carte orange à son absence de permis de conduire suggère bien que la stratégie d'abonnement est espérée suffisante sans que la question de la frontière ne pose problème, comme un permis qui libère la mobilité sans limite territoriale.

> YJ : – Vous n'avez pas de voiture ? (rire)
> Gotoré : – Oh non. Juste carte orange.

Deuxièmement, Souleymane (C2) vise l'obtention d'une carte orange mensuelle, mais cette stratégie affichée n'est pas facile à appliquer et s'avère risquée puisqu'il peut se retrouver sans mission avec sa carte orange inutile. D'un côté, il rejette la carte hebdomadaire et affirme que « même sans mission [il a s]a carte ». D'un autre côté, il attend d'avoir une « mission normale » pour être capable d'acheter son ticket, ce qui ne réduit pas complètement le risque évoqué.

> YJ : – Ils prennent une carte et ils ont pas de mission, ça arrive des fois ?
> Souleymane : – Mais oui, mais oui, moi de toute façon là là là ça fait... deux semaines et demi j'ai pas travaillé j'ai ma carte, mais oui, parce que j'ai travaillé 10 jours, à Lenotre, ben ouais parce qu'on m'a dit que c'est pour longtemps, mais je travaille 10

> jours, et toujours j'ai ma carte, moi s'il y a des missions, ou il y a pas de mission, mais toujours j'ai ma carte moi.
>
> YJ : – Même avant d'avoir des missions, même sans être sûr, vous prenez une carte quand même ?
>
> Souleymane : – Non avant, avant d'avoir la mission c'est un peu difficile pour moi, c'est dès que j'ai commencé à trouver des missions normales avec Adecco c'est là que je vais commencer à pouvoir vraiment payer mes tickets et tout, ouais.

De même, il modère ses propos sur le caractère systématique de sa stratégie d'abonnement en suggérant que, pendant les vacances scolaires, alors que les étudiants réduisent le volume de missions, il a du mal à faire cet achat.

> Souleymane : – Même sans mission j'ai ma carte, même sans mission j'ai ma carte, même sans mission j'ai ma carte ça c'est obligé.
>
> YJ : – Même si c'était les vacances ?
>
> Souleymane : – Même si c'est les vacances, euh j'ai ma carte hein, oui c'est un peu difficile pendant les vacances même pour trouver des missions c'est vraiment difficile.

Mais il doit « faire avec » sa difficulté à avancer la somme nécessaire. Il évoque donc les possibilités : endettement auprès d'un collègue ou d'un ami, ou bien fraude qu'il considère acceptable en assimilant les amendes à un endettement auprès des entreprises de transport.

> Souleymane : – Avant d'acheter le ticket carte orange, cent euros tu as même pas commencé à travailler où tu peux avoir les cent euros, pour payer ta carte orange ? c'est difficile, (rires) voilà, il faut que tu demandes ton collègue ou bien ton ami, tu peux me prêter 100 euros ou bien tu peux me prêter 40, dès que je commence à travailler je te redonne ton argent, il te prête s'il a envie de te prêter, il te prête tu commences à débrouiller avec ça, tu paies des tickets, mais avant ça moi j'ai tapé amendes ici (rire), avant ça je tapais des amendes dans le bus, dans le train et tout, mais bon, j'ai accepté parce que bon un jour je vais les payer, mais bon, ça va, j'ai tout payé, oui, parce que j'ai commencé à travailler j'ai tout payé, tout, ah... nickel, ben voilà (petit rire), maintenant ça un mois je paie mon carte orange, tranquille, voilà quoi.

Le choix de tarification de Souleymane correspond bien à la stratégie contrariée d'abonnement sous grandes contraintes budgétaires.

Liberté tactique assumée des précaires flexibles Un dernier pôle qui structure le plan précarité-flexibilité du point de vue des choix de tarification est celui des tactiques assumées des précaires flexibles. En effet, trois personnes très précaires plutôt flexibles ne réalisent pas de choix stratégique de tarification et ne cherchent pas non plus à en réaliser. Elles critiquent même les choix tactiques trop risqués comme en fait Antoine (C1) qui achète des cartes oranges mensuelles quand il commence une mission censée durer un mois, sachant qu'elle s'arrête parfois avant. De plus, ces trois personnes, loin de vanter la liberté de déplacement créée par l'abonnement, mettent en avant la liberté de modifier ces choix tactiques en fonction de l'évolution de leur situation précaire et donc l'intérêt financier associé à cette flexibilité.

Mustapha (C2) et Auguste (C2) défendent la même pratique de tarification, à savoir les tickets achetés dans le bus plutôt que l'abonnement. La principale raison de Mustapha est la contrainte budgétaire qui pousse à arbitrer entre les multiples charges familiales, et la grande irrégularité des missions qui peut les faire venir attendre le matin pendant une semaine en vain.

> Mustapha : – Mais j'avais les le le habitude, si c'est 50 euros je pouvais vivre avec les 50 euros, je partage, parce que je sais j'avais 50 euros chez moi, j'ai acheté des tickets moi jamais j'achète des cartes oranges, ah non, ah non jamais.
>
> YJ : – Même pas pour la semaine ?
>
> Mustapha : – Ah non, même la semaine je pourrais pas, moi je suis assez- si il y a des missions, il y a le bus, donne moi un ticket, c'est tout.
>
> Auguste : – Voilà, ce que je fais aussi moi.
>
> Mustapha : – S'il y a pas ça, moi j'achète pas une carte orange pour un mois- tu arrives, ça fait plus de 4 jours qu'on est là et il y a rien il y a rien il y a rien, regarde un autre jour, depuis 5, tu réveilles à 5, arrivé à 7h on est là, mais tu restes là jusqu'à 9h ou 10h on te dit il y a rien, tu rentres, le lendemain encore c'est pareil, mais on est fatigué franchement...
>
> Auguste : – Et puis là encore on est fatigué...
>
> Mustapha : – Si tu as des charges, c'est la merde, on a de l'habitude

Auguste détaille les désavantages de la carte orange : le risque lié à l'instabilité des missions, le faible amortissement des abonnements par les missions à temps partiel, et la difficulté d'obtenir un remboursement.

> Auguste : – Une fois on m'a proposé une mission, sincèrement moi moi, je te dis, moi j'achète pas de coupon comme ça, ça je

> connais comment l'intérim ça fonctionne, tu vois ? xxxxx xxxxx xxxxx xxxxx 5 jours, ou 6 jours, mais quand tu achètes un coupon de le mois là, et toi toi, tu es perdant, et puis il y a des moments comme je peux dire ? les six jours que tu vas trouver 5 jours là parce que tu fais pas du, 7 heures par jour, pour faire 4 heures ou 5 heures, tu vois ? combien tu vas gagner, dans le mois ? Même pour avoir des fois des missions en semaine, déjà... donc moi souvent j'achète des coupons, lorsqu'il m'envoie pour une mission de remplacement, il me dit déjà d'avance, là je passe une toutes les deux semaines- enfin, une fois dans la semaine quoi, voilà, parce que une fois déjà on m'a envoyé xxxxxx m'a dit : non c'est pour toute la semaine. Tu commences lundi xxxx m'a dit monsieur terminé. Donc c'est pas trop pratique. Et bon ici ils ont leurs xxxxxxx, moi je travaille souvent chez Adecco par contre, chez Manpower et Adia, chaque mission, que tu montres le coupon ou pas, ils te remboursent ton billet de train, ils n'ont pas besoin que tu leur montres le coupon, parce qu'ils savent que sans les transports tu peux pas te déplacer pour aller là où tu as passé xxxxx, ils ont leurs facilités avec eux, tant pis...

Le remboursement partiel des cartes oranges ne l'incite pas à choisir un abonnement d'une part parce qu'il n'en bénéficie pas, et ce parce qu'il n'a pas de justificatif de domicile, et d'autre part parce que les autres agences d'intérim lui remboursent partiellement ses tickets.

En fait, leurs tactiques sont plus variées que l'achat systématique de tickets à l'unité. Bien qu'ils critiquent la possibilité budgétaire et l'utilité financière des abonnements, ils évoquent néanmoins le choix tactique de cartes oranges hebdomadaires pour des missions qui auraient dû durer une semaine. D'autre part, la fraude n'a pas été mentionnée mais est susceptible d'être un recours notamment pour les déplacements journaliers mais non rémunérés vers la salle d'attente de l'agence d'intérim. Enfin, Mustapha raconte la façon dont il a réclamé son dû, a priori sans succès, pour ne pas perdre son investissement, à savoir une carte orange hebdomadaire.

> Mustapha : – Ouais, j'ai travaillé pendant le jour que je suis parti, après le monsieur il a fait fin de mission, j'ai dit : c'est quoi ça ? (...) Mais pourquoi c'est la fin de mission j'ai acheté une carte orange une semaine, vous me disez c'est pour une semaine, et là vous disez : c'est fini ? Donc là qu'est-ce que je fais avec la carte orange, je vais manger ou je vais quoi ? Vas-y tiens, moi je peux pas tenir ça, c'est vous qui me disez c'est une semaine, donc c'est vous qui doit me payer une semaine

Les tactiques dites assumées d'Auguste et Mustapha ne le sont pas toujours, comme l'achat d'abonnements hebdomadaires dont ils semblent se repentir, mais ils assument complètement le recours à des tactiques plutôt qu'à des stratégies de tarification parce qu'elles leur permettent de gérer la grande précarité de leur activité professionnelle.

Mikhail (C3) assume par contre les diverses tactiques qu'il emploie. Il recourt aux cartes oranges hebdomadaires de deux zones et aux tickets lorsqu'il se rend à Paris.

> YJ : – Une carte orange ?
>
> Mikhail : – Ouais, eh. Bon là j'ai pris la semaine parce que bon au mois c'est vrai que c'est pas donné hein. Et puis là là en plus ça a augmenté. Je crois que la zone 1-6 pour Paris euh 100 euros à peu près. Mensuel. Et... bon moi je peux pas me permettre. Euh si je vais à Paris pour du boulot euh ç ben je m'organise en fait, à la journée. En tant qu'intérêt je préfère la journée. Donc ça fait quand même moins cher. Mais ça fait quand même euh 16 euros je crois.
>
> YJ : – Oui. Et hebdomadaire, pourquoi ?
>
> Mikhail : – Ben euh... pour l'instant il faut bien dire, parce que bon i... je bosse pas
>
> YJ : – Et vous avez pas besoin de bouger maintenant ?
>
> Mikhail : – Oh oui oui oui. Et puis en plus de toute façon je l'ai sur moi en plus il me semble. (il sort la carte) C'est ça en fait, voyez, 5-6 zones, qui permet d'aller jusqu'à Brunoi et dans le sens inverse jusqu'à Fontainebleau. (. . .) Ce que moi je perds dans cette xxxx 5-6 zones moi j'en ai pour, on va dire, pratiquement 50 euros, et à la fin des béné bénéciaires du RMI euh 50 euros c'est pas... (8")
>
> YJ : – xxxx xxxx dans le budget.
>
> Mikhail : – Ben ouais c'est limite oui.

La justification essentielle de ces choix est le coût des alternatives, à savoir l'abonnement mensuel de deux (5-6) ou six zones jusque Paris (1-6) qui sont respectivement trois et huit fois plus onéreuses, alors que ses revenus se limitent au RMI. Plutôt qu'à une logique d'habitude, sa bonne connaissance des coûts des alternatives nous fait supposer que sa restriction aux cartes oranges hebdomadaires repose a priori sur une volonté de réserver son investissement pour les jours où il a besoin de se déplacer en transports en commun. Autrement dit, nous supposons qu'il s'agit bien d'un choix tactique en fonction d'un programme de déplacements, et non d'un choix stratégique pour une mobilité seulement potentielle, par exemple réalisé seulement après

	peu ou juste précaires	*très précaires*
juste ou très flexibles	stratégie modulée tactique utile	stratégie délaissée tactique assumée
peu flexibles	stratégie suffisante tactique inutile	stratégie contrariée tactique forcée

TAB. 4.5 – Types de choix tactiques et stratégiques de tarification

la réception du RMI parce que le budget le permet en se restreignant à un abonnement d'une semaine.

De plus, Mikhail insiste sur la liberté d'organisation « à la journée », c'est-à-dire sur la liberté associée aux choix tactiques, plus encore que Mustapha et Auguste qui ne la vantent qu'indirectement par la critique de l'abonnement. Les tactiques assumées semblent donc caractériser particulièrement la catégorie des très précaires et très flexibles, même si Mikhail est le seul de cette catégorie à les mettre en œuvre.

L'objectif commun de liberté stratégique délaissé par les précaires flexibles Du point de vue des choix de tarification, l'échantillon semble particulièrement structuré dans le plan précarité-flexibilité, selon le tableau 4.5. À partir des préférences identifiées, nous déduisons le statut des tactiques et des stratégies de tarification pour les quatre groupes de personnes. La stratégie suffisante correspond à des choix tactiques délaissés parce qu'inutiles. Inversement, la stratégie contrariée impose le recours épisodique aux tactiques, que nous pouvons donc caractériser comme forcées. La stratégie modulée l'est par des tactiques parce qu'elles sont utiles, sans qu'elles paraissent contraignantes. Enfin, les tactiques assumées correspondent à une stratégie délaissée.

La stratégie d'abonnement apparaît comme l'objectif de la grande majorité des personnes rencontrées. Seuls les peu précaires peu flexibles peuvent la mettre en œuvre, alors que la contrainte de la flexibilité oblige à la combiner avec des choix tactiques complémentaires, et que la précarité contrarie son application en imposant son alternance avec des choix tactiques de substitution.

L'appétence pour la stratégie est d'ailleurs plus clairement mise à jour par les tensions de la stratégie contrariée des très précaires que dans les stratégies suffisante ou modulée des peu précaires. Ces stratèges contrariés par leur précarité évoquent essentiellement la liberté de déplacement permise par la création d'un territoire de mobilité gratuite qui offre pour un temps un élément de stabilité précieux dans une vie où tout est précaire. Plus parti-

culièrement, la carte orange garantit la disponibilité de l'intérimaire et renforce ainsi son statut de travailleur capable de réaliser les missions qu'on lui propose sans devoir quémander une aide ou s'endetter comme Souleymane. Mais elle procure également la possibilité de se déplacer pour ses loisirs et de participer à ses réseaux sociaux comme Hubert, Antoine ou Djibril, et par là-même d'échapper au seul statut de travailleur incapable. L'abonnement octroie donc une forme d'indépendance valorisée au travailleur précaire en le transformant en travailleur capable et en citoyen intégré à la vie urbaine. De même que la voiture est un ordinaire qu'il est anormal de ne pas posséder, y compris du point de vue de personnes ne pouvant financer son usage régulier (Chevallier, 2001), l'abonnement est pour nos interlocuteurs non motorisés un objectif pour une mobilité ordinaire, un substitut réaliste du permis de conduire comme le suggère Gotoré, un facteur de normalité.

Lorsque l'absence de ressources liée à la précarité et la contrainte de la flexibilité se cumulent, nous observons pourtant chez certains l'abandon de l'abonnement comme objectif de tarification, précisément en tant que choix stratégique qui s'avère contraignant pour les précaires obligés de s'adapter à l'instabilité de leur situation. La liberté de déplacement dans une zone de mobilité gratuite et l'objectif de mobilité ordinaire associé sont donc abandonnés au profit de la liberté tactique d'adapter ses choix de tarification et de déplacement à ses besoins et ressources changeantes. Ce faisant, les précaires flexibles aux tactiques assumées se distinguent de l'ensemble de l'échantillon, ce qui souligne la spécificité de la mobilité de cette population.

4.3 Activités : gestion et négociation du travail-déplacement

Les tactiques de mobilité comprennent non seulement l'organisation des déplacements mais aussi celle des activités qui les justifient. En ce qui concerne la mobilité à laquelle nous nous sommes intéressé parce qu'elle contraint le plus à la flexibilité, à savoir la mobilité vers le travail, l'activité également organisée dans les choix tactiques est le travail. Nous analysons donc comment l'activité globale qui comprend le déplacement et le travail, ce que nous nommons le « travail-déplacement », est gérée.

Il faut préciser que le travail des intérimaires ne commence pas seulement dans l'entreprise utilisatrice mais que l'agence d'intérim est déjà le lieu d'un véritable travail même s'il n'est pas rémunéré en tant que tel, mais dont la nature devient patente lorsque des intérimaires se lèvent aux aurores et se déplacent depuis leur domicile pour passer des matinées entières à attendre

vainement des missions.

Nous appréhendons trois dimensions de cette gestion du travail-déplacement pour déterminer les influences respectives de la précarité et de la flexibilité sur ses modalités : d'une part, l'acceptation, la négociation des lieux et horaires, ou le refus du travail-déplacement ; d'autre part, la négociation des conditions du travail-déplacement ; et enfin, la gestion du travail-déplacement dans l'ensemble de l'agenda quotidien, c'est-à-dire son association au hors-travail.

4.3.1 Arbitrage du travail-déplacement

Le principal mode d'arbitrage du travail-déplacement est son refus. Si de nombreuses personnes interrogées commencent souvent par nier la possibilité même pour elles de refuser une mission alors qu'elles les recherchent avidement à cause de la faiblesse de leurs revenus, elles finissent toujours par définir les critères pour lesquelles un refus est envisageable voire s'impose à elles. Ce n'est donc pas le fait de pratiquer ou non le refus mais la fréquence de cette pratique, la plus ou moins grande légitimité à refuser ainsi que les divers critères avancés qui structurent l'échantillon, en l'occurrence essentiellement en fonction du degré de précarité, et dans une moindre mesure en fonction de la flexibilité.

4.3.1.1 Refus des peu précaires

Le refus du travail, c'est-à-dire le refus des missions ou de l'attente à l'agence d'intérim, caractérise plus fortement les personnes peu précaires que les juste précaires, et surtout que les très précaires. Ces derniers s'avèrent donc très soumis de ce point de vue.

Refus courant des peu précaires Premier élément de refus du travail, les peu précaires ne passent pas ou peu à l'agence, en particulier pour attendre les propositions de missions le matin. Ainsi, Gérald (A1) indique qu'il n'est venu qu'une fois parce qu'il n'avait pas de mission, mais qu'il n'a pas supporté l'attente a priori vaine qui l'a impatienté et fait rentrer chez lui. De même, Ines ne passe presque jamais à son agence, et seulement pour déposer ses relevés d'heures qu'elle faxe en général d'une autre agence plutôt que de se déplacer en personne. Mohamad (A1) ne passe pas non plus à l'agence car celle-ci lui donne les indications nécessaires par téléphone. Il refuse par là de se soumettre au rythme de l'agence c'est-à-dire concrètement, d'une part, de se lever plus tôt que ne l'exige la mission et de perdre du temps à l'agence, et d'autre part, de ne pas savoir avant le dernier moment s'il y a une mission, ni où, ni quand. Ce refus se décline aussi dans l'exigence d'être prévenu la veille,

qui lui permet précisément d'optimiser son heure de lever et d'organiser son emploi du temps, voire de ne pas se lever s'il n'y a pas de mission.

> Gérald : – Soit ils appellent le matin pour la journée, bon j'avais dit que... ça m'intéresse pas, quoi, xxxxx, je préfère être prévenu au moins la veille, donc ils me préviennent la veille, puis ils me demandent si ça me convient, ils me proposent...

Deuxièmement, le refus des missions est également très marqué chez les peu précaires. De plus, le critère de la distance est souvent avancé, par exemple très explicitement par Mohamad (A1) qui « préfère éviter de faire trop de route ».

Il précise ensuite ses critères. Il reconnaît d'un côté que la décision est prise « sur le moment », c'est-à-dire pas de façon très réflexive. De l'autre, il souligne que plusieurs critères participant de cette décision peuvent être identifiés a posteriori, à savoir la distance, mais aussi le caractère connu de la destination. De plus, derrière la distance, se cache à la fois le temps perdu et le coût de l'essence et de l'entretien de sa voiture. Des facteurs complémentaires peuvent également intervenir : de bonnes conditions de trafic comme celles permises par les horaires décalés, voire la qualité de l'emploi, à savoir le fait de travailler dans le secteur d'activité qu'il vise, la pâtisserie.

> YJ : – Est-ce qu'il y a une limite au-delà de laquelle vous dites que la mission est un peu trop loin ?
>
> Mohamad : – Au niveau distance ? Euh... sur, sur le moment mais bon sinon ça reste dans la région des Yvelines quoi, euh... et les Yvelines c'est grand, je peux pas trouver xxxxx, c'est...
>
> YJ : – Sur le moment ?
>
> Mohamad : – Sur le moment, sur le moment...
>
> YJ : – On décide ? En fonction de quoi on décide euh, on prend une mission, on prend pas une mission qu'on nous propose ?
>
> Mohamad : – C'est fonction de, je connais je connais pas... ouais vraiment si c'est loin ou pas, si... ouais voilà...
>
> YJ : – Ou si on a d'autre chose de prévu ?
>
> Mohamad : – Non... non là je peux pas vous dire, je préfère pas trop faire quand même, en distance euh si c'est pour faire une heure une heure et demie pour arriver au boulot et puis le soir mettre deux heures parce que- deux heures et demi parce que c'est bouché, ça m'intéresse pas. Pour travailler pas trop trop loin... Comme ça, j'économise mon temps, il est pas perdu.
>
> YJ : – S'il y avait une limite à mettre comme ça, ça serait... ?
>
> Mohamad : – Ouais ben après ça dépend des personnes, après chacun fait un peu comme il veut, il y en a que ça dérangera pas

parce que, tant qu'ils travaillent, et puis bon, je dis pas que je ferais mieux de travailler...

YJ : – Souvent la destination qui est loin c'est Rambouillet, est-ce que c'est loin ?

Mohamad : – Ouais Rambouillet ça fait une petite trotte mais, bon de chez moi encore ça va, si... il y a pas grand grand monde, c'est la forêt... mais, bon ça fait un petit bout, après plus loin, plus loin là par contre enfin... ça serait la limite.

YJ : – Ça met combien de temps pour aller à Rambouillet ?

Mohamad : – Bon bon, je sais pas, 45 minutes, 40- ouais 45 minutes. Pas plus.

YJ : – Et vers Paris ?

Mohamad : – Là je pense que c'est plus long, je l'ai jamais fait un matin, commencer à 7h mais à mon avis euh... je vais dire une heure ouais une heure une heure et demie facile.

YJ : – Ça doit être bouché. Donc ça serait trop loin de toute façon ?

Mohamad : – Ouais, non non ça m'intéresse pas. À la limite ça serait en pâtisserie quoi, parce que c'est pas les mêmes horaires, c'est plus minuit, plus minuit donc le matin il n'y a personne et à midi dans le sens du retour il y a personne non plus, là la nuit ça pourrait le faire, après c'est niveau essence... niveau entretien de la voiture et tout, faut voir quoi, c'est des, des trucs à voir quoi.

Encore plus ouvertement que Mohamad, Natacha (A2) expose son refus déterminé d'aller travailler à Paris, effectivement à environ trois heures de trajet aller ce qui serait « l'horreur », ou de rencontrer son association intermédiaire à Tournan, très mal desservie depuis son domicile.

YJ : – Et vous ça ne vous est pas arrivé d'hésiter euh... de prendre un, un travail parce que il était... il était loin justement...

Natacha : – Ah si. Si c'est trop loin je vais pas passer trois heures de transport par jour hein. C'est l'horreur hein (rire).

De même, elle refuse de prendre le risque d'être immobilisée dans les transports en commun quand une grève est annoncée et préfère ne pas aller travailler du tout.

Les personnes très flexibles (A3) pratiquent aussi le refus des missions mais le fondent sur un arbitrage entre revenu de la mission, d'un côté, et coût et pénibilité du déplacement qui sont d'abord liés à la distance, de l'autre. Or le revenu dépend de la durée de la mission ou de son taux salarial pour les extras chez des traiteurs. Donc Mody refuse une mission éloignée sauf si elle dure une semaine ou deux. Ines refuse parfois les missions de seulement

quatre heures. Et Didier refuse les missions d'intérim éloignées mais accepte les extras bien payés et souvent plus longs.

Troisième et dernière modalité de refus des personnes peu précaires, la négociation caractérise plutôt les moins flexibles. Nassima (A1) négocie des arrangements d'emploi du temps avec ses clientes, ce qui lui permet de modifier le planning censé être imposé par son employeur. Natacha (A2) négocie mais de manière plus infructueuse. Elle a obtenu de voir son assistante sociale à Melun plutôt qu'à Tournan mais elle a vainement demandé d'autres horaires à l'employeur qui lui proposait un poste en horaires décalés. Mody (A3) a aussi tenté de négocier des horaires moins tardifs lui permettant de prendre le dernier bus, mais a dû arrêter son travail face au refus de l'employeur.

Deux personnes ne rentrent pas dans ce cadre. Claire (A1) et Idrissa (A3) sont entièrement soumis à l'attente du matin et ne refusent que les missions situées à plus de deux heures. Ceci peut se comprendre dans le cas de Claire par le fait qu'elle ne fait de l'intérim que depuis peu et seulement pour les vacances. Elle n'a donc pas expérimenté beaucoup de missions qui auraient pu modérer sa motivation à cause des conditions de travail, et elle peut s'investir plus intensément dans ses missions parce qu'elles ne l'occupent que peu de temps. Quant à Idrissa, cela s'explique par le fait qu'il considère qu'il doive « absolument » trouver du travail. Il serait donc dans une situation de contrainte qui le rapprocherait des précaires flexibles soumis aux exigences de leur pourvoyeur d'emploi.

Refus ambigu des juste précaires Les personnes juste précaires refusent moins facilement des missions, contrats ou déplacements à l'agence d'intérim.

Premièrement, elles respectent beaucoup plus l'attente matinale à l'agence que les peu précaires. Rahaïta (B1) et Clément (B3) s'y soumettent complètement mais d'autres composent avec cette exigence. Boubacar (B2) essaie d'obtenir ses missions la veille en appelant l'agence à la fin de sa mission, de façon à ne pas y passer le matin. Néanmoins, si on lui propose une mission, il passe quand même en chercher les coordonnées à l'agence, au lieu de le faire par téléphone. Ceci dit, il doit peut-être de toute façon y passer pour déposer ses relevés d'heures. Marwan (B3) semble utiliser son assiduité matinale pour défendre son droit au refus.

Deuxièmement, les juste précaires refusent moins de missions. Les peu ou juste flexibles (B1, B2) clament ne pas refuser de mission en général et justifient leurs refus par le respect d'une éthique professionnelle, ce qui révèle la parcimonie des refus. En particulier, Boubacar ne considère pas l'éloignement d'un lieu de mission comme une « bonne raison » de la refuser, alors que la possibilité de la ponctualité –qui dépend notamment de la distance–

en est une. Les très flexibles (B3) affichent par contre un droit entier au refus notamment des missions où ils sont exploités mais en le mettant rarement en œuvre. Ils adoptent donc des postures ambiguës que nous détaillerons infra (cf. 4.3.1.2) à propos de la question de leur légitimité à refuser. Leila (B1) n'a également refusé qu'une seule situation d'exploitation outrancière proche de l'esclavage domestique, d'après sa description.

Refus marginal des très précaires Les très précaires, enfin, se soumettent entièrement à la fois à la nature des missions proposées et à l'attente matinale.

Cette dernière est largement respectée malgré les contraintes qu'elle impose. Par exemple, par Louis (C1) qui vient de Rambouillet à Saint-Quentin attendre une mission qui l'y renverra. Et elle s'avère non seulement respectée, mais respectée avec zèle. Karim (C1) se lève tous les matins à 5h30 pour arriver une demi-heure avant l'ouverture des portes de la salle d'attente. Hubert (C1) vient le matin en précisant qu'il pourrait avoir des missions sans cela. Auguste (C2) et Mustapha (C2) viennent attendre tous les matins même sans obtenir de missions pendant plusieurs jours, justement parce qu'ils n'ont pas assez de missions. Aminata (C2) veille à arriver la première pour être sûre d'avoir la première mission pour les femmes, puisque les missions sont genrées, plonge pour les hommes, préparation des entrées pour les femmes. Cela augmente ses chances d'obtenir une mission à plein temps et cela lui laisse le temps de rejoindre le lieu de travail, et donc de ne pas avoir besoin de connaître les horaires de bus. Enfin, Souleymane (C2), Praful (C3) et Gotoré (C3) viennent également tous les jours.

Deux personnes très précaires affichent leur résistance à l'attente matinale et même aux déplacements à l'agence. D'une part, Djibril (C1), mais il exclut sans nuance toute possibilité de refuser une mission, ce qui le ramène dans le cadre des très précaires soumis. D'autre part, Belinda (C1), qui de plus refuse certaines missions, parce que trop loin, parce qu'inconnues, ou parce qu'elle est appelée trop tard pour arriver à l'heure alors qu'elle avait appelé l'agence plus tôt. Plus encore, elle résiste aux méthodes de travail de ses supérieurs et impose son propre rythme de travail en ne prenant pas de pause pour finir plus vite. Par contre, elle accepte d'être punie et retenue tard le soir si elle habite près du lieu de travail. Belinda semble donc constituer un cas particulier de combinaison de soumission et d'insoumission, qui sort du schéma binaire que nous dessinons ici.

Outre l'attente matinale généralisée, la plupart des personnes très précaires ne refusent que peu de missions. Djibril l'affiche sans ambiguïté et sans modérer son propos par ailleurs.

> Djibril : – Donc s'il n'a pas personne à y aller, si tu n'es pas, malade si t'as rien donc, il faut que tu t'arranges (...) Même si c'est très loin, même si c'est très loin, j'ai j'ai j'ai je vais y aller il y a pas de problème.

Louis refuse les missions vers Paris et a refusé une mission pour prendre une semaine de vacances, mais il accepte les conditions de travail les plus difficiles et s'en vante.

Dans certains lieux où il subit racisme et exploitation, Auguste refuse des missions ou leur prolongation, mais il relate pourtant des situations très difficiles qu'il accepte à cause de ses criants besoins financiers. Cette tension se traduit aussi par des négociations, par lesquelles il demande à un certain gérant des arrangements horaires qu'il refuse, ou à un autre l'acceptation formelle de sa venue puisqu'il s'était plaint de son manque de motivation.

Mustapha dit aussi refuser d'aller là où il est exploité, mais se tait lorsque le gérant, ses collègues de travail ou l'agence d'intérim participent à cette exploitation.

Aminata refuse les missions trop éloignées qui l'empêchent de respecter le règlement horaire de son foyer mais dit être tenue d'accepter toutes les missions.

Pour Souleymane, le refus n'est pas une arme car il n'a pas assez de missions. Lorsque l'agence lui propose une mission éloignée et inaccessible en bus pour une seule journée, il ressent l'humiliation que l'acceptation des conditions de travail-déplacement défavorables représente mais il accepterait s'il avait une voiture. Il ne refuse que parce qu'il n'a pas la voiture nécessaire, et c'est l'agence qui semble alors lui refuser toute autre mission.

Mikhail indique pouvoir refuser un travail en fonction de la pénibilité du déplacement et donc de la distance, mais il place le seuil de contrainte correspondant à un refus si haut qu'aucun employeur n'est susceptible de s'intéresser à un travailleur si éloigné de son entreprise. Son seul critère de refus semble être l'impossibilité d'arriver à l'heure pour le début du travail.

Praful pousse très loin le degré d'acceptation, qu'il s'agisse de trajets allers de trois heures ou d'horaires décalés. Il accepte ces difficiles contraintes sans difficulté en les comparant aux conditions d'horaires et de salaires au Pakistan d'où il vient et où il envoie de l'argent, à savoir des journées de 11 voire 14 heures qui finissent à toute heure, payées 40 euros au mois, alors que c'est un salaire journalier en France.

Gotoré enfin exprime clairement sa soumission à l'agence dans l'acceptation de toutes les missions proposées. Toutefois, il trahit sa posture de subordination totale en refusant une mission qui n'est pas située dans ses zones de carte orange.

> Gotoré : – Après tu téléphones, tu viens tout de suite. Tu aller à... tu commences 15h, tu commences 15h, tu appelles tout de suite tu viens. D'accord. Il y a plein de pluie ? il faut aller aussi. Il faut aller.
>
> YJ : – Toujours ?
>
> Gotoré : – Oui, il faut aller. Parce que tu n'as pas allé, tu n'es pas allé, il y a problème entre toi avec le bureau. Donc c'est mieux que tu aller. Donc tu dis oui, j'arrive tout de suite. Faut aller. Ça va xxxxx, il y a pas de problème.

À l'image de Gotoré, les personnes très précaires affirment parfois une plus grande acceptation des missions proposées que dans les faits révélés au fil de l'entretien, mais elles demeurent néanmoins beaucoup plus soumises que les peu ou juste précaires. Nous observons donc un très net gradient dans l'acceptation des missions et des passages à l'agence d'intérim, gradient qui suit le degré de précarité. Cette corrélation se comprend aisément comme l'adaptation du niveau d'exigence des personnes à leur besoin financier.

Une autre dimension du refus du travail-déplacement liée à la flexibilité apparaît une fois mise en évidence cette première relation avec la précarité.

4.3.1.2 Légitimité à refuser des flexibles

Les personnes flexibles affichent leur légitimité à refuser le travail-déplacement, qu'elles réalisent ce refus ou pas. Ce gradient apparaît de différentes manières pour chacun des trois niveaux de précarité.

Les peu précaires entre négociation et détachement Parmi les personnes peu précaires, les peu ou juste flexibles sont caractérisées par un recours à la négociation. C'est le cas de Nassima (A1) et de Natacha (A2). Cette dernière ne justifie pas le choix de son territoire de prospection d'emploi par rapport à la pénibilité du déplacement pour elle, comme elle le fait pour discréditer Paris comme lieu d'emploi. Elle explique que le refus de l'embauche est le fait de l'employeur qui ne veut pas d'une travailleuse en transports en commun qui habite loin de l'entreprise et risquerait d'être souvent en retard à cause des incidents et des grèves. Elle adhère apparemment à ce discours dont on retrouve des traces dans la presse (Magne, 2005). Elle fonde donc, peut-être à raison, la légitimité de son refus d'emplois lointains sur celle des employeurs qui imposent leurs conditions.

De plus, Mohamad (A1) avance son refus ferme des longs déplacements avec une certaine hésitation qui suggère qu'il n'assume pas complètement sa posture.

YJ : – Ça vous emmène jusqu'où ? Vous allez où ?

Mohamad : – (3") En fait euh... (2") je reste euh... (2")- je pourrais aller plus loin mais- sur Paris et tout ça mais non, j'en veux pas, non je veux pas, je veux rester dans le coin, rester, chez moi, dans les Yvelines.

Bien qu'il puisse se permettre des refus parce qu'il est motorisé et donc très demandé par l'agence d'intérim, il semble que son indépendance économique ne lui permette pas de s'extirper d'une pression morale qui valorise l'effort dans le travail et condamne donc tout refus de travailler, assimilé à de la paresse. Il exprime même cette question latente de la légitimité à ne pas travailler plutôt que de travailler, même loin.

Mohamad : – Ouais ben après ça dépend des personnes, après chacun fait un peu comme il veut, il y en a que ça dérangera pas parce que, tant qu'ils travaillent, et puis bon, je dis pas que je ferais mieux de travailler...

Par opposition, les personnes très flexibles (C3) font montre d'un certain détachement vis-à-vis de la question du refus. En particulier, Didier et Ines affichent en même temps leur pratique décomplexée du refus de mission et leur absence de calcul. Alors que le calcul pourrait fonder leur légitimité au refus, au moment où elles sont prises, les décisions de refus ne sont assumées que parce que le refus est assumé en tant que tel, indépendamment de ses justifications contingentes dont la rationalité est reconstruite a posteriori.

Didier expose qu'il refuse souvent des missions en fonction du taux horaire et de la durée de la mission, ce qui l'amène à accepter les missions très éloignées seulement pour les traiteurs qui l'embauchent en extras, à cause de la paie mais aussi parce qu'il est emmené entre l'entreprise et son client par le traiteur qui le paie et prend en charge les frais d'essence.

YJ : – J'ai l'impression qu'il y a pas de limite (petit rire)

Didier : – En ?

YJ : – En distance.

Didier : – Non pas en distance il y a pas trop de limite ça dépend de... du tour- ça dépend de ce qu'on veut. Si...

YJ : – Vous avez déjà refusé ?

Didier : – Ah oui. Ah oui oui oui. Souvent.

YJ : – Ouais ? Qu'est-ce qui fait accepter ou refuser ?

Didier : – La paie.

YJ : – Le le niveau ?

Didier : – Ouais le niveau de la paie. En fait, le... le déplacement, on peut avoir quelque chose qui est payé 10 euros, si c'est à

côté de chez nous 10 euros de l'heure c'est à côté de chez nous on va l'accepter si c'est euh... peut-être- 13 euros et que c'est euh... à Marne-la-Vallée, on n'acceptera pas.

YJ : – Ouais.

Didier : – Bon. Et c'est encore pire si c'est 8 euros à Marne-la-Vallée (rires). Nan nan donc c'est ce qui fait, c'est ce qui fait que je prends ou pas du travail c'est c'est c'est xxxx... rémunéré savoir euh... ouais.

YJ : – Et comment vous calculez si ça vaut le coup ou pas ?

Didier : – Si ça vaut le coup ou pas ?

YJ : – Ouais, je sais pas.

Didier : – Franchement je le calcule pas.

YJ : – C'est euh comme ça... ?

Didier : – C'est euh au nombre d'heures que je vais faire aussi là-bas, là c'est... c'est clair si je vais là-bas pour 4 heures, j'irai pas du tout.

Ines indique d'une part qu'elle n'a jamais « fait le calcul » du coût de l'essence, mais surtout elle s'interroge à voix haute sur l'inconstance voire l'inconsistance de ses, ou plutôt de son, refus de mission.

Ines : – J'ai refusé une petite mission oui, une fois oui, parce que c'était de di- de 10h à... à ch'ais- 4h, enfin il y avait seulement 4 heures et j'ai dit : écoutez, ça m'intéresse pas. Mais je sais pas pourquoi j'ai dit ça parce que l'autre fois je l'ai bien pris (sourire ; petit rire de YJ ; rire), l'autre jour j'ai bien commencé à 10h et j'ai fini à 3h donc euh (sourire ; petit rire de YJ). Quelque chose, peut-être que... je voulais rester à la maison je sais pas. J'ai dit : écoutez euh 4 heures euh seulement 4 heures c'est pas beaucoup hein. Mais bon. Comme quoi on change beaucoup.

YJ : –Et vous pourriez refuser une mission qui est trop loin ?

Ines : – Trop loin ?

YJ : – Oui.

Ines : – (4") Bon si c'est trop trop loin oui.

YJ : – C'est (petit rire) c'est quoi trop trop loin ?

Ines : – Trop loin c'est une heure de...

YJ : – Oui.

Ines : – Si c'est une demi-heure, oui je je l'accepte hein. Si c'est trop loin euh par exemple euh il faut rouler une heure euh ça... pas question.

YJ : – (. . .) Euh vous refusiez- vous refuseriez euh une mission qui est dans une entreprise où vous savez que... vous aimez pas

> le travail qu'on y fait, enfin où l'ambiance est pas bonne euh-
>
> Ines : – Oui.
>
> YJ : – Ça, ça arrive, parfois on a ça ? ou je sais pas.
>
> Ines : – Oui. Ben un jour j'ai eu une proposition euh je sais plus qui, l'agence elle me disait : vous pouvez aller là ou là ? Ben j'ai préféré aller euh... dans un... j'ai choisi... enfin c'était ou à Montreuil ou à... ah je sais plus, mais bon je sais- je sais que j'ai pas refusé- j'ai dit euh : ah non Montreuil je veux pas y aller, alors donnez-moi l'autre. J'étais une fois, trois ou quatre jours et j'ai pas... j'ai pas trop aimé hein pourtant je m'entends bien avec tout le monde et tout mais, là-bas j'ai, je, j'étais pas très à l'aise.

Cette inconsistance ne l'empêche pas d'affirmer qu'elle refuserait fermement une mission à une heure de trajet, puis qu'elle refuserait une mission où l'ambiance de travail est mauvaise, mission qu'il lui est déjà arrivé d'éviter. L'assurance dans les refus passés ou hypothétiques de Didier et d'Ines se combine donc avec leur conscience sereine qu'ils ne prennent pas de décisions rationnellement pour éclairer leur détachement des exigences professionnelles, c'est-à-dire aussi leur détachement des exigences morales de justification de ce détachement.

Didier inverse même le sens du devoir moral envers l'agence d'intérim en considérant qu'il « fait déjà beaucoup pour eux ».

> Didier : – C'est vrai que si je me déplace en lointaine banlieue, en fait c'est normalement pour euh... généralement uniquement pour les [boîtes]. Parce que c'est eux qui paient le plus et... et voilà. Parce qu'ils paient le plus et, j'irai pas pour Adecco euh... à Marne-la-Vallée quoi. Parce que je fais déjà, beaucoup fait pour eux...

Cette doléance trahit toutefois qu'il fait parfois des efforts pour eux, efforts eux-mêmes symptômes d'une relation de dépendance morale. Mais, cette dépendance, construite dans la relation de service où le prestataire et le récipiendaire s'apportent mutuellement et fondent au-delà de la relation marchande une dette bilatérale propre au don et au contre-don, semble réciproque à la différence de la relation de dépendance faussement équilibrée de Hubert, « ambassadeur » très précaire.

Parmi les personnes peu précaires, alors que les personnes peu ou juste flexibles construisent leur refus dans la négociation, les personnes très flexibles l'imposent dans le détachement.

Les juste précaires entre revendications de la soumission et de la liberté Les personnes juste précaires illustrent parfaitement le lien entre la

flexibilité et le sentiment de légitimité pour une intensité des refus uniforme car déterminée par un même degré de précarité.

Premièrement, Rahaïta (B1) présente ses refus comme des soumissions à des exigences professionnelles des entreprises utilisatrices et de l'entreprise de travail temporaire. À propos de ses refus d'aller sur Paris, elle avance d'abord qu'elle ne connaît que la Seine-Saint-Denis et pas Paris, puis qu'elle n'a pas la motivation nécessaire pour aller aussi y travailler, et ensuite qu'une inscription dans deux agences amène à refuser des missions à une agence en faveur de l'autre, alors qu'une bonne relation à son agence passe par une disponibilité totale. Mais plus tard dans la discussion, alors qu'Hamadou avance que lui fait des missions à Paris, elle modifie la justification de son refus en indiquant que les missions parisiennes sont rares car attribuées aux intérimaires des agences parisiennes, et s'en plaint même. Elle présente donc son refus comme une soumission à la logique territoriale des agences d'intérim, et non comme une preuve de manque de motivation et de goût du sacrifice pour le travail.

> YJ : – Et des fois, ça vous emmène loin ces missions ?
>
> Rahaïta : – Ah oui.
>
> YJ : – Vous allez loin ?
>
> Rahaïta : – Bon. Déjà Adecco ici ils travaillent pour le 93. Donc après il y a beaucoup de secteurs d'Adecco qui sont sur Paris, Montparnasse, qui travaillent sur la banlieue parisienne.
>
> YJ : – Vous travaillez aussi avec eux ou... ?
>
> Rahaïta : – Bon. Vu que je ne connais pas, vu que je connais que le 93, je préfère rester dans le 93. Pourquoi je vais chercher jusqu'au... jusqu'à Paris. Bon vous savez qu'à Paris bon. Je vais pas faire 93 et... banlieue parisienne non plus. Ça va me compliquer encore plus la vie. Si je veux travailler, je veux trouver du travail dans la banlieue parisienne vaut mieux que j'aille m'inscrire à Adecco Montparnasse, mais si je veux trouver du Paris euh du travail dans le 93 je reste dans le 93, tout dépend de où vous voulez habitez, où vous habitez. Je peux pas entrer dans Adecco, Adecco 93 lorsque je ne connais pas et et j'habite sur Paris je connais, vaut mieux que je reste ici et je m'inscris à Adecco Montparnasse. Les Adecco c'est les mêmes c'est la même société qui gère, alors que du moment que vous travaillez là et là... Tout dépend de vous, si vous connaissez, ou si vous avez la motivation de, euh de tourner dans le 93 allez-y si vous avez la motivation pour travailler dans la banlieue parisienne, faut y aller. Et ça aussi c'est fff (sourire) faudra très- beaucoup de courage même,

parce que l'aller là c'est vraiment le top comme on dit après. (rire de YJ) Ah ouais, c'est pas facile de tourner dans les deux côtés d'Adecco parce que une fois imaginez vous que Adecco vous appelle pour travailler le soir ici et vous êtes aussi sur Montparnasse, avec Montparnasse on vous dit : est-ce que vous pouvez aller travailler le soir ceci ? Aah ! Vous vous trouvez bloqué ! Il vaut mieux trouver un seul Adecco, et celui qui vous plaît, et celui qui est le plus proche de, de chez vous. C'est ça.

(. . .)

YJ : – Et vous avez aussi travaillé à Paris ?

Rahaïta : – Mais je crois non, parce qu'à Paris, vu que c'est dans le 93 que on que Adecco travaille, il ne... à Paris, ça doit être rare. Ça ça, ça doit être, par exemple à Montparnasse, ils n'ont pas de personnel, il n'y a pas de personne qui veut travailler, bon, ça passe peut-être par Adecco ici en disant que bon, quelqu'un est disponible pour aller travailler à Paris. Mais c'est rare. C'est rare.

Hamadou : – C'est xx xxxx pas avec l'Adecco, c'est avec Montparnasse.

Rahaïta : – Ouais, mais Paris, mais comme il disait déjà, est-ce que quelqu'un est déjà parti à Paris pour travailler, ça c'est rare, ça c'est vraiment... c'est, petit petit, vraiment c'est rare. Parce que nous nous travaillons ici c'est c'est dans le 93, à Adecco c'est le 93 ici on travaille dans le 93 donc, si Adecc- si Adecco il travaille sur le 66, enfin dans le euh département euh parisien, ça c'est, si, Adecco Porte Montparnasse n'a pas de, enfin, d'intérimaires qui veulent travailler là-bas, donc euh, vu que Adecco il y a beaucoup de sociétés d'Adecco, proposition pour ceux qui veulent aller sur Paris. Mais ça c'est rare. Ah oui. C'est rare oui. Hélas.

De plus, Rahaïta reconnaît avoir refusé des missions mais veut démontrer la légitimité de son refus en retournant l'exigence de motivation des employeurs. Les missions dans des conditions de travail telles que la motivation est sapée et qu'une embauche serait refusée, peuvent être légitimement refusées, parce que la motivation pour le travail est indispensable et doit être préservée.

Rahaïta : – Refuser une mission ? Moi ça m'est arrivé de refuser une mission, c'est euh... Déjà si je... comme je vous le disais, il y a pas le respect, et puis c'est pas l'endroit que je, je désire travailler. C'est ça qu'on peut refuser le travail. Parce que, je ne vais pas travailler ou bien je ne vais pas m'embaucher dans un travail qui est déjà ça me plaît pas ! C'est ça. Faut d'abord savoir

> est-ce que c'est là que tu aimerais travailler. C'est ça. En plus si tu aimes travailler ce jour-ci, euh enfin dans cet endroit, faudra te motiver ! Et si tu aimes pas, tu vas te motiver ? Ah non... C'est ça.

Boubacar (B2) justifie de la même façon ses propres refus de missions, en détaillant la mise en danger de la qualité du travail par les mauvaises conditions de travail. Ces dernières ne menacent pas tant le travailleur que son travail. Autrement dit, la légitimité du refus est fondée non dans le respect de l'individu mais dans celui des exigences professionnelles.

Ainsi, Boubacar justifie sa légitimité à refuser les missions qui l'obligent à rentrer tard chez lui comme le respect d'une éthique professionnelle qui l'empêche d'accepter un travail où il penserait à autre chose qu'au travail, en l'occurrence à ce qu'il devrait faire chez lui pendant ce temps. De même, il critique les missions où le bus part peu de temps après la fin de la mission, non pas tant parce qu'il risque de le manquer, mais parce que cela le stresse et pâtit sur son travail. Enfin, de la même façon, il avance plusieurs critères pour évaluer voire refuser une mission, mais il remplace celui de la distance par le respect de la ponctualité. Ainsi, il « ne voit pas de raison » de refuser une mission éloignée. Autrement dit, elle ne pourra pas légitimement être refusée à cause de l'éloignement, mais éventuellement parce qu'elle n'est pas accessible avant l'heure de début du travail. Le respect de l'individu subissant un travail-déplacement pénible ou son intérêt économique ne peuvent donc fonder un refus, bien que ces critères sourdent de son discours. A contrario, le respect pour les exigences professionnelles, notamment une des plus importantes qui est la ponctualité (cf. 4.2.3.2), le peut tout à fait.

> YJ : – Et vous n'avez jamais refusé de missions ici ?
> Boubacar : – Non, jamais. (petit rire) (. . .)
> YJ : – Est-ce qu'il y aurait des missions que vous hésiteriez à prendre ?
> Boubacar : – Non pour le moment non.
> YJ : – Il y a rien que vous ferait hésiter à prendre une mission ?
> Boubacar : – Non, non.
> YJ : – Ou une mission qui est très loin ?
> Boubacar : – Non les missions actuellement qu'ils me donnent faire... c'est comme des missions du soir, par exemple on peut te dire... tu vas en mission de 20h 21h ou de 14h à 21h, là seulement je... je peux dire si c'est un seulement qui m'arrange pas quoi.
> YJ : – Les heures là c'est pas pratique ?
> Boubacar : – Voilà c'est pas possible.
> YJ : – C'est pas possible du tout ?

Boubacar : – Ouais... moi on m'a déjà proposé une fois j'ai dit que non ça m'arrangeait pas parce qu'il fait rentrer à la maison un peu plus tôt.

YJ : – Vous voudriez pouvoir rentrer avant à la maison.

Boubacar : – Avant à la maison quoi, moi ça dépend si ça trouve que tu as des choses à faire... le soir chez toi à la maison, tu peux pas les faire, là faut pas l'accepter et être au travail en train de penser qu'est-ce que tu dois faire et tout ça, je dis ça m'empêche un peu de travailler mieux quoi, si c'est un travail xxxxxx dans la tête euh... sinon je refuse jamais une mission quoi, même le week-end je peux le faire mais le week-end c'est un peu embêtant parce que tu peux arriver dans des endroits il faut une voiture et tout, pour les déplacements... (. . .)

YJ : – Peut-être qu'on va vous envoyer dans un endroit où il y a un bus le matin, un bus le soir.

Boubacar : – Tu as le bus après le service à 15h30, que tu xxxx xxxxx

YJ : – Et vous pouvez pas savoir avant ?

Boubacar : – Si tu peux savoir, il suffit de voir les horaires et tout, donc je n'aime pas quand c'est trop juste, par exemple tu finis la mission à 15h, s'il y a le bus à 30, s'il faut marcher même 10 minutes pour aller à l'arrêt, tu vois t'es stressé tu travailles tu le fais vite, ça peut te faucher quoi, de faire autre chose (petit rire), donc je n'aime pas quand c'est trop juste.

YJ : – (. . .) Mais je voudrais savoir si on vous pose une mission qui est loin, est-ce que vous pourriez la refuser ?

Boubacar : – Non... ! je ne vois de raison de la refuser.

YJ : – C'est pas une bonne raison qu'elle est loin ?

Boubacar : – Non c'est pas une bonne raison.

YJ : – Il y a des missions qui sont loin vraiment ici, enfin qu'ils proposent aux gens sans les forcer, c'est par exemple à Eurodisney. Est-ce que vous iriez à Eurodisney ?

Boubacar : – Bon les missions que je fais c'est à Paris une fois, bon... j'ai commencé déjà à 7h, il fallait quitter chez moi- il fallait me lever à 5h ou 30- enfin je n'ai pas refusé il y a pas de problème, je suis arrivé à 6h 6h30 6h40, ça a été quoi, du moment où ça me pose pas de problème pour arriver au temps, il y a pas de problème je sais pas pourquoi je vais refuser.

YJ : – Par exemple Eurodisney il faut 2 heures pour y aller. Est-ce que c'est quand même loin ou... ?

Boubacar : – Non c'est, c'est loin mais si les horaires me permettent d'être là-bas avant, il y a pas de problème, par exemple si on te dit tu commences les missions à 11h, et que tu quittes à l'agence à 9h ou à 9h moins, t'as le temps d'arriver, que tu descends à 15h tu as le temps d'arriver chez toi, je sais pas pourquoi je...

YJ : – Et le fait que c'est de 10h à 15h, 5 heures c'est pas un peu court ? c'est pas grave de faire 4 heures de voyage pour 5 heures de travail ? ou ça vaut pas le coup ?

Boubacar : – Ça dépend (petit rire). Si c'est une mission de 2 jours ou de 4 jours, si l'agence n'a pas autre personne à le faire, si tu peux le faire tu le fais hein.

YJ : – Si l'agence a besoin ?

Boubacar : – Voilà si l'agence a besoin, d'intervenir, tu le fais mais bon...

De plus, bien qu'il refuse certaines missions, Boubacar soutient en premier lieu qu'il ne refuse jamais de mission ni même n'hésite à en accepter, et justifie cette posture stricte par le fait que les emplois évités par d'autres, sans doute parce que pénibles, sont pour lui formateurs. La double valorisation du travail fourni par l'intérim et de son acceptation inconditionnelle consacre donc cette acceptation comme une soumission consentante aux exigences de l'intérim. Cette soumission devient même explicite mais résignée dans les cas où l'agence a besoin de lui, tout en révélant la pénibilité de cette subordination. Le devoir moral comme critère d'acceptation, la justification du refus par le respect des exigences professionnelles, et la valorisation de l'acceptation inconditionnelle indiquent l'intensité de la soumission et l'hétéronomie, donc la faiblesse de la légitimité du refus.

À l'opposé de cette soumission, pratiquée mais plus encore affichée, des personnes peu ou juste flexibles, les personnes très flexibles (B3) revendiquent explicitement leur droit au refus sans davantage le mettre en œuvre, c'est-à-dire en pratiquant le refus conformément à leur degré de précarité. Marwan revendique le droit et la liberté de refuser lorsque la mission est loin ou pénible, c'est-à-dire si « ça ne lui plaît pas ». Plus précisément, d'un côté, il justifie son droit à refuser comme un droit-créance correspondant à l'effort qu'il fait en venant attendre le matin à l'agence alors que d'autres obtiennent des missions sans s'y contraindre. De l'autre, il affirme être « libre », comme s'il s'agissait d'un droit-liberté, un droit inaliénable attachée à son libre-arbitre. Le fait qu'il défende également sa liberté à venir ou pas le matin renforce par ailleurs la nature de droit-liberté du droit à refuser.

YJ : – Est-ce qu'il y a, un moment où si on vous propose une

mission, vous diriez, c'est un peu loin, ça vaut pas le coup ?

Marwan : – Ben, c'est ce qu'on fait, on dit non. Quand ils prennent à Paris, xxxxx on a dit non, on a refusé. Ici on refuse, si il y a... xxxxxx xxx vous avez une entreprise, ça vous plaît pas (5") vous êtes pas obligé de partir hein. xxxxx comme vous voulez. Il y a des gens qui viennent pas ici à la boîte.

YJ : – Qui viennent pas le matin ?

Marwan : – Non, par téléphone. Quand on est ici, sérieusement hein, on vient ici tous les matins, sinon si elle veut, il y a personne qui vient. Faut que tu t'réserves, des fois tu pars, tu restes ici...

YJ : – Il y a rien.

Marwan : – C'est long hein. xxxxx par intérim, il faut que tu viennes ici, hein ?, que tu attendes pour rien, c'est vrai. Tandis que elle elle téléphone, vous êtes [dispendu de oa], hein, voilà. Il y a des gens qui viennent pas ici, comme les serveurs, ou bien les cuisiniers, je sais pas. (...) Il y en a beaucoup, nous aussi, ah ouais ça aussi.

Auguste : – Ce que tu veux prendre tu prends, tout ce que tu veux prendre tu prends.

Marwan : – Ah ouais, c'est libre, même si tu veux venir à midi, tu viens.

(...)

Marwan : – Et puis j'avoue, quand on commence le mois, par exemple le mois de juillet, que le gérant te dit : tu restes avec moi jusqu'à la fin... si ça me plaît pas je reste pas hein. Tu finis la journée tu lui dis non. Tu es libre.

Clément affirme également être « libre de refuser » avec simplicité, sans justifier son droit par sa soumission à l'attente matinale à la différence de Marwan.

YJ : – Tu pars en mission de chez toi ou d'ici, ça se passe comment ?

Clément : – Moi en général je me rends, avant une mission je me rends ici à 7h, 7h et quart, on attend une mission qui est appropriée à soi-même, voilà il y a telle personne, voilà il y a telle mission pour vous, xxxxxxx tant mieux, et voilà, et en plus on est libre de refuser la mission donc c'est bien aussi, et puis en général ça se passe bien, j'y vais, voilà et voilà je fais ce que j'ai à faire.

Toutefois, malgré leur liberté affichée, tant pour refuser des missions que pour ne pas venir attendre des missions à l'agence le matin, Marwan et Clément se soumettent largement aux exigences de leurs employeurs. Ainsi, malgré l'affirmation de sa liberté de ne pas venir attendre le matin, Marwan

s'y soumet tout en tentant de négocier le fait d'être appelé plutôt que de venir. De même, lorsqu'il refuse une mission à mi-temps pour le lendemain, il se justifie auprès de l'agence en notant qu'il a déjà accepté une mission à mi-temps pour le jour même. Il révèle par là le rapport de forces qu'il subit et qui rend futile son droit-liberté de refuser le travail-déplacement. Le fondement de ce rapport de forces est la précarité économique qui l'oblige à accepter le plus de missions possible et à satisfaire aux critères de sélection de l'agence d'intérim pour les obtenir, à savoir arriver le premier à l'agence le matin. Ainsi, il accepte les missions de quatre heures car l'alternative est une journée sans revenu du tout.

> Marwan : – À 10h c'est pas grave.
> YJ : – On prend ce qu'il y a.
> Marwan : – Oh 4 heures mieux que rien. C'est ça, sinon rien. (6") Eh, oui, c'est ça.

Clément exprime aussi clairement qu'il n'accepte les mauvais chefs et les missions éloignées que parce que l'alternative est une journée sans revenu avec des dépenses supplémentaires pour passer le temps.

> YJ : – Et si on te propose une mission qui est loin, il n'y a pas des problèmes de transports qui peuvent se poser ?
> Clément : – Je sais pas je verrai. Ben je verrai le moment venu je peux pas dire là. Si je peux m'y rendre, facilement, et que ça m'est profitable, aussi bien à moins et à l'entreprise, ouais j'y vais, si j'y vais juste pour payer le transport, c'est pas la peine, si j'y vais je sais que ma journée ça va être à peine le remboursement du transport xxx. Non en général si on m'envoie sur des missions assez loin je sais que xxxx pris en charge... (...) il y a des gens, ils ont pour deux trois heures de transport en commun matin et soir.
> YJ : – Et tu pourrais faire ça ?
> Clément : – Ah je sais pas...
> YJ : – Comme pour aller à Eurodisney ?
> Clément : – Ben je m'étais inscrit pour y aller, au mois de juin, moi j'attends toujours moi je suis disponible quand je leur ai dit, c'est pas un problème. Vaut mieux passer deux heures dans un transport le matin et le soir, ou une heure, que rester toute une journée chez toi à glander, qu'est-ce que tu vas faire ? Tu vas zapper la musique, tu vas faire ton ménage, tu vas faire à manger, à la limite tu vas faire que ça, manger toute la journée, tu vas tourner en rond, tu vas aller en bas boire un café, dépenser tes thunes, tu vas rien gagner, alors que ce soit une heure deux heures

> trois heures dans un transport en commun tu t'en fous, tu vois ? si t'en a besoin tu le prends, c'est vrai.
>
> YJ : – Et même dans l'autre direction, Rambouillet ?
>
> Clément : – Rambouillet ? Ça me dérange pas non plus. Moi à la limite xxxx, si si il y a des villes comme tu dis je connais juste de nom, à la limite en même temps de me rendre sur place, voire faire une mission ou deux quelque temps ou quoi, ça permet en même temps de découvrir la ville comment elle est, tac, voir les gens comment ils sont tout ça, et puis voilà, faire ton boulot. Moi ça m'a jamais dérangé de trop me déplacer hein. Et puis en plus... la routine voilà. C'est bien aussi de voir d'autres choses. Jusqu'au jour où tu vas dire bon la routine ça me plaît bien, puis je vais rester sur la routine. Si c'est pour se déplacer pour... pour aller gagner sa vie ben faut se déplacer, ça va pas tomber du ciel.

Il précise même que s'il avait des contacts et qu'il pouvait se passer de l'agence d'intérim, il refuserait les mauvaises conditions de travail qu'il doit accepter.

Il complète la légitimation de son acceptation des difficiles conditions de travail-déplacement en associant la mobilité flexible vers l'emploi à une étape normale pour gagner sa vie et apprendre son métier avant l'installation dans la routine, ce qui suggère qu'il fonde néanmoins une partie de son absence de refus sur une acceptation des valeurs de l'ordre économique dominant, et pas seulement sur une prise en compte de ses besoins financiers.

Parmi les personnes juste précaires, un basculement net s'observe entre les peu ou juste flexibles et les très flexibles, les premiers revendiquant leur soumission et les derniers affirmant leur liberté, bien qu'ils respectent autant l'attente matinale et qu'ils pratiquent aussi peu le refus de mission. Toutefois, l'opposition nette ne doit pas cacher que les deux groupes ne forment pas des types disjoints puisque les premiers évoquent aussi leur intérêt personnel et la pénibilité de leur soumission, et que les derniers lient aussi les valeurs du travail à leur soumission.

Les très précaires entre consentement et soumission Les personnes très précaires, enfin, acceptent largement l'emploi flexible tel qu'il leur est proposé ou imposé, mais certains respectent cet état de fait alors que d'autres le dénoncent. En effet, tandis que les personnes peu flexibles fondent leur acceptation sur le respect des règles des employeurs auxquelles elles consentent, les juste ou très flexibles se réfèrent crûment à la contrainte économique qui les soumet. Nous parlerons respectivement de consentement et de soumission.

Les personnes très précaires (C1) s'approprient les règles et fondent leur acceptation des missions sur leur respect comme elles fondent leur refus sur

leur non-respect. Nous avons déjà détaillé le cas de Hubert qui vient le matin tout en disant qu'il pourrait obtenir des missions sans cette conformation aux principes de sélection de l'agence. Ce que Hubert expose comme un zèle s'explique par son adhésion entière aux règles formalisées par l'agence, enracinée dans la perception de sa dépendance économique et morale comme une relation équilibrée entre l'entreprise et son « ambassadeur » (cf. 4.2.3.2).

De façon très similaire, Djibril, qui ne rapporte pas un seul refus de mission de sa part, considère toute proposition de mission à la fois comme un service rendu par l'agence, une faveur, nous rappelant qu'il est précaire, et comme une demande de service, comme si l'agence dépendait de lui.

> Djibril : – Dès qu'on me propose des missions, j'accepte toujours, je veux pas refuser, parce que c'est comme- c'est comme une associé c'est quand tu travailles avec quelqu'un, donc il te propose un mess- un mission, faut pas dire que non j'veux pas, c'est quand tu dis que tu veux pas à y aller, tu veux pas y aller donc xxxxx i' sera pas content, est-ce que tu vois ? donc s'il n'a pas personne à y aller, donc si tu n'es pas, malade si t'as rien donc, il faut que tu t'arranges, eux il t'a rendu service toi aussi tu rends un- un service, donc il faut que tu travailles ensemble quoi.

Cette pression morale de l'agence, implicite ou explicite, qui se rajoute au besoin économique de l'intérimaire, permet d'équilibrer la relation comme une dépendance réciproque, la rapprochant d'un travail d'équipe de deux associés. Le remboursement partiel du transport qu'il pense être appliqué aux tickets et à l'essence participe de l'idée d'association, par la mutualisation des bénéfices et des coûts, qui prolonge la réciprocité des besoins et de la dépendance. Pourtant, cette mise en avant de la dépendance morale, pour Djibril comme pour Hubert, leur fait cumuler cette dépendance morale faussement bilatérale à la dépendance économique très unilatérale.

À cette absence de refus par adhésion aux règles correspond la légitimation du refus des missions lorsque les règles ne sont pas respectées. C'est ainsi que Belinda accepte une punition de son patron selon elle justifiée et des missions aux conditions de travail difficiles si elles ne sont pas trop éloignées, tandis qu'elle refuse un CDD payé sous le SMIC horaire, et les missions qui l'envoient en dehors des zones de sa carte orange. Tout investissement supplémentaire pour les déplacements paraîtrait donc indu, les zones de la carte orange constituant l'aire de mobilité légitime mais suffisante. Belinda démontre plus clairement encore son attachement aux règles lorsqu'elle refuse d'accepter une mission qui lui est proposée tardivement dans la matinée, après son propre appel en début de matinée qui serait donc le moment réglé

pour les propositions de missions.

> YJ : – Et vous avez déjà refusé des missions ?
> Belinda : – Ici ?
> YJ : – intérimaires. Oui.
> Belinda : – Oui. Ici. Parce que c'était trop loin, parce que je connaissais pas c'était bizarre. Non ? Mais aussi euh pour arriver à 10h dans un endroit qui est à perpète je suis désolée je peux pas. Pour arriver- de m, de me téléphoner à 10h et demie d'être euh, d'être à Roissy Charles-de-Gaulle, non, pas 10h, la dernière fois c'était ouais on va dire 11h, 5 minutes avant 11h, d'arriver à Roissy Charles-de-Gaulle. Surtout j'habite à Saint-Ouen, c'est ça (rire). Surtout j'avais appelé le matin ils m'ont dit il y avait rien, maintenant vous m'appelez encore. Non. Après l'heure c'est plus l'heure pour moi, dès que vous avez dépassé l'heure hein. Ah non. Vous êtes gentil vous m'appelez xxxx sinon... Normalement il fallait me dire : c'était 10h, vous revenez demain ? Comme à la préfecture (rires). À la préfecture c'est comme ça, vous prenez votre ticket, vous ratez votre tour parce que vous avez mal entendu, vous allez passer toute la journée hein. Ils ont le culot de vous dire de revenir demain (rire). Si je vous dis que j'ai déjà pleuré à la préfecture, j'ai tellement- j'ai- ah ? Lundi dernier j'ai trop pleuré.

Ce refus est de son intérêt dans la mesure où les missions tardives sont les moins intéressantes car les plus courtes, surtout si le déplacement est long, mais ce n'est pas la justification qu'elle avance. D'une part, elle explique qu'elle ne peut accepter une mission à laquelle elle ne peut pas se rendre à l'heure demandée par l'entreprise. D'autre part, elle invoque le refus de la préfecture comme modèle pourtant dénoncé. La reproduction de cette rigidité horaire, qu'elle subit cruellement par ailleurs, lui permet de résister au rythme imposé par l'agence d'intérim comme elle résiste au rythme de travail en ne prenant pas de pause dans le restaurant, justement parce qu'elle subit déjà le rythme des administrations. Finalement, elle définit deux règles dont le respect strict l'amène à refuser des missions : primo, la ponctualité comme règle de l'entreprise utilisatrice, et secundo, la période de proposition des missions, qui correspond au début de matinée, entre 7h et 10h, c'est-à-dire entre l'heure d'ouverture de l'agence et l'heure de tarissement de demandes d'intérimaires, période qui devrait être pour les intérimaires une période de disponibilité qui se traduit en acte par une attente sur place ou une sollicitation téléphonique, à laquelle se soumet Belinda.

Antoine semble aussi fonder ses éventuels refus de missions sur le respect

de ses employeurs alors même qu'il affiche accepter des postes très divers. Il suggère en effet qu'il pourrait refuser des missions s'il pensait ne pas être capable de les réaliser correctement, et qu'il fonderait ce refus sur le respect de ses employeurs.

> Antoine : – Faut pas essayer de circuler bouger d'un secteur pour arriver dans la xxxx chez toi, tu mets déjà la société, en problème et la boîte, la, l'intérim qui t'a fait travailler c'est tu lui mets un problème, voilà quoi.

Ce refus se situe dans le cadre d'un changement stratégique de secteur d'activité mais il est susceptible de s'appliquer aux choix tactiques si jamais il se voyait proposer une mission très différente de celle qu'il demande. De plus, il correspond tout à fait à la légitimation des refus de missions à partir d'un respect attentif des règles professionnelles qu'il s'approprie, en l'occurrence ici l'exigence de qualité minimale du travail accepté contractuellement par l'intérimaire.

Les personnes juste ou très flexibles (C2, C3) se soumettent également aux règles de leurs employeurs mais seulement par contrainte, c'est-à-dire par soumission, et non par adhésion aux règles, c'est-à-dire par consentement. Elles expriment clairement que leur acceptation des conditions de travail, qu'elles jugent détestables, ne découle que de leur besoin de revenu pour faire face aux charges de la vie quotidienne, de la famille à nourrir, famille arrivée en France comme Mustapha ou restée au pays d'origine comme Gotoré. Comme le dit simplement Souleymane : « j'attends aussi des missions, on n'a pas le choix ».

Par contre, aucune de ces personnes n'évoque la légitimité ou le nécessaire respect des exigences professionnelles, ce qui contraste notablement avec le groupe des très précaires peu flexibles. Au contraire, l'absence de ce respect apparaît dans le contournement des règles imposées. Ainsi, Auguste (C2) et Mustapha (C2) n'hésitent pas à solliciter les missions de plusieurs entreprises de travail temporaire malgré la réprobation sourde de celles-ci qui sont alors susceptibles d'envoyer dans un restaurant quelqu'un qui vient de s'en faire renvoyer en tant qu'intérimaire d'une autre agence. De plus, les agences maîtrisent moins l'agenda de fait partagé de leurs intérimaires, et risquent plus de passer du temps à solliciter des intérimaires déjà embauchés donc indisponibles. Mustapha explique ainsi qu'il est allé chercher du travail ailleurs lorsque son agence n'a plus voulu lui en proposer à cause d'une mission où il dit s'être perdu.

> Mustapha : – Je leur dis : pourquoi vous me donnez pas les missions ? je suis là depuis 6h, elle me dit : on t'a dit, on peut pas te donner les missions, tu te vas être pris avec nous, j'ai dit : ah

> bon ? merci !, j'ai parti, j'ai la chercher des autres, il y en a qui me connaît, il me donne des missions, il m'appelle : vas-y on te donne une mission, je suis parti là-bas pendant quelque moment, eux ils ont commencé à appeler, donc... moi je peux pas dire rien du tout parce qu'il y a pas de respect, mais moi je voulais vivre quand même je pouvais négocier pour un travail et c'est tout, et si j'avais trouvé une embauche je viendrais pas ici, qu'est-ce que je fais ici ?

Pour solliciter en même temps des missions à plusieurs agences qui sélectionnent leurs intérimaires par l'attente en salle, Auguste et Mustapha élaborent des méthodes de contournement de la règle : en l'occurrence, attendre un moment dans une agence et partir prendre un café à proximité en affichant sa disponibilité téléphonique, voire simplement prévenir l'agence de sa proximité et de sa disponibilité, puis aller attendre dans une autre agence.

> YJ : – Et vous allez en même temps chez Manpower ?
>
> Mustapha : – Hein ? Ah ouais, nous on fait tout.
>
> YJ : – Après vous allez voir ?
>
> Mustapha : – Ouais s'il y a quelque chose.
>
> Auguste : – Moi chez moi parfois je fais ceci, je rentre là-bas, je reste un peu 20 minutes, puis je leur demande xxxx xxxxx : s'il y a quelque chose, juste j'ai mon portable sur moi, vous m'appelez, xxxxx que je suis seulement à côté de la gare, je prends un café, je viens directement ici, donc j'essaie un peu de tenter quoi, xxxxx ça se trouve un peu avant, xxx, si tu peux se mettre sur le truc, encore même si Adecco c'est moins c'est pas bien quoi, si là-bas aussi il peut trouver quelque chose, il faut essayer bon pour quelqu'un un peu qui a envie de travailler quoi, j'essaie un peu de... tenter un peu partout.
>
> YJ : – Avec les trois vous y arrivez ? Adia, Manpower, et Adecco ?
>
> Mustapha : – Ouais, ouais...
>
> Auguste : – Ouais, je te montre les relevés d'heures.
>
> YJ : – Et le matin, comment vous faites pour demander aux trois ?
>
> Auguste : – Non eux ils savaient ils sav- il suffit qu'ils savent que tu es disponible.
>
> YJ : – Pour Adia ?
>
> Auguste : – Voilà, je peux même les appeler.
>
> Mustapha : – Même là, ils nous ont là.

> Auguste : – xxxxx j'ai appelé : je suis à la gare je prends un café s'il y a quelque chose, vous n'hésitez pas de m'appeler quoi. Et puis parfois si j'ai xxxx comme cela, il peut me communiquer l'adresse seulement sur le téléphone et je peux partir quoi.

Pour justifier un refus, les règles de l'intérim peuvent néanmoins servir de référence lorsqu'elles sont enfreintes par l'employeur, comme pour Belinda. Ainsi, lorsque l'employeur réoriente un intérimaire vers une autre agence pour le même travail et un moindre salaire, l'alternative suggérée par Auguste est aussi le refus de la mission face à ce qui lui apparaît comme un abus de l'employeur, mais sa légitimité provient moins du non-respect des règles de l'intérim que de l'humiliation de l'intérimaire qui perd une partie de son salaire du fait de sa position de dominé subissant les arrangements des dominants.

D'autres règles ou normes que celles liées à l'emploi fondent donc en général la justification du refus. Auguste peut refuser les très mauvaises conditions de travail, c'est-à-dire le non-respect de ses propres règles de respect de sa dignité. Pour Aminata (C2), le refus de mission dépend surtout du règlement de son foyer d'hébergement et non des règles des employeurs. De même, bien qu'elle s'efforce de bien travailler pour obtenir des prolongements de mission, elle rappelle que de tels prolongements ne dépendent que peu d'elle mais surtout de la durée du congé de la personne remplacée. Enfin, Mikhail (C3) inscrit la légitimité de ses refus potentiels dans la non-faisabilité ou dans l'extrême pénibilité de ses déplacements. Ce sont donc des contraintes indépendantes de l'emploi et de ses exigences qui le poussent au refus, bien que l'on puisse fonder la légitimité du refus des déplacements pénibles dans le fait qu'ils menacent l'intégrité physique et psychique du travailleur et donc sa capacité à assurer le travail-déplacement de manière durable.

La légitimité de l'intérimaire très précaire juste ou très flexible à refuser une mission se fonde donc dans le respect de sa personne ou dans des contraintes externes à l'emploi, bien plus que dans le respect par les intérimaires ou le non-respect par les employeurs des exigences professionnelles qui caractérisent les très précaires peu flexibles.

Le lien entre la flexibilité et la légitimité à refuser un travail-déplacement indépendamment des règles professionnelles peut se comprendre de la même manière que le lien entre la flexibilité et la gestion désinvolte de la ponctualité et du retard (cf. 4.2.3.2).

4.3.1.3 Détachement, négociation, soumission, consentement

Deux relations ont été mises en évidence. D'une part, la précarité est liée à l'acceptation des formes de l'emploi précaire et du travail-déplacement tel

	moins précaires	*plus précaires*
plus flexibles	détachement	soumission
moins flexibles	négociation	consentement

TAB. 4.6 – Types de refus de travail-déplacement

qu'il est proposé ou imposé. D'autre part, la flexibilité est liée aux modes de légitimation du refus indépendants des exigences professionnelles au profit de règles et de normes centrées sur le travailleur ou son environnement hors travail.

Ces relations prennent la forme de gradients, c'est-à-dire que l'effet de chacune s'amplifie en même temps qu'augmente le degré d'intensité du facteur correspondant, qui en comporte trois. Nous supposons par conséquent que la relation s'applique uniformément sur tout le plan précarité-flexibilité et n'est pas caractérisée par une classification, par exemple en neuf catégories d'après les neuf catégories d'analyse, mais par l'attraction de pôles extrêmes situés aux quatre coins du plan.

Quatre postures par rapport à la pratique du refus et son mode de légitimation peuvent finalement être définies à chaque coin du plan précarité-flexibilité : le détachement, la négociation, la soumission, le consentement, comme le résume le tableau 4.6.

4.3.2 Conditions de travail-déplacement et activités hors-travail

Le refus, la négociation et l'acceptation du travail-déplacement ne sont pas les seules modalités de sa régulation. Deux autres dimensions évoquées par les intérimaires doivent être abordées : la négociation des conditions de travail-déplacement, et l'association du travail-déplacement au hors-travail.

Toutefois, la négociation des conditions de travail-déplacement, abondamment commentée, s'effectue soit pendant l'acceptation négociée du travail-déplacement, ce que nous venons de détailler, soit dans le cours ou la suite du travail-déplacement accepté, ce qui se rapporte à l'échelle temporelle des solutions qui n'anticipent que le cours de l'action et que nous verrons infra (cf. 5.1.2) avec les solutions de déplacement.

Priorité du travail mais peu de conflits avec le hors-travail À propos des activités hors-travail, relativement peu de personnes détaillent la façon dont elles les articulent au travail. De plus, le schéma dominant uniforme s'impose, à savoir la priorité du travail sur le hors-travail, avec peu de conflits

entre activités. Des nuances et des exceptions méritent néanmoins d'être formulées mais sans modifier l'uniformité de ce constat.

Les personnes peu précaires indiquent que la priorité est donnée au travail sans que cela ne suscite de conflit avec les activités hors-travail. Seule Nassima (A1) limite ses déplacements non contraints pour réaliser tout ce qu'elle a à faire malgré son travail à plein temps. De même, Ines signale qu'elle « ne court pas après le travail » et qu'elle se réserve en particulier les week-ends pour d'autres activités. Dans son cas, l'absence de conflit entre travail et hors-travail cache donc peut-être le fait que le travail n'est pas si prioritaire.

Cette absence de conflit chez les peu précaires s'appuie sur la séparation temporelle entre ces activités, comme l'explicitent Claire (A1) et Ines (A3). Claire s'appuie sur le fait que les activités hors-travail ne se situent pas dans les zones industrielles où elle travaille. Ines souligne qu'elle ne va pas faire des courses après le travail même si le supermarché est à côté ou sur la route de son lieu de travail et qu'elle est en voiture, sans doute parce qu'elle doit s'occuper d'abord de ses enfants et qu'elle privilégie l'organisation hebdomadaire familiale pour les ravitaillements.

Parmi les personnes juste ou très précaires, Boubacar (B2) et Djibril (C2) n'ont pas non plus à gérer de conflit entre activités. En effet, ils ne font pas les courses, réalisent leurs loisirs les jours sans travail et rentrent chez eux directement après le travail parce qu'ils sont fatigués ou qu'ils n'ont pas le temps de faire autre chose que retourner chez eux. L'absence de conflit d'agenda ne caractérise donc pas plus les peu précaires que les autres.

Légitimation par la valorisation du travail Toutefois, Boubacar s'avère ambigu sur la priorité donnée au travail par rapport au hors-travail et notamment au temps domestique. D'un côté, il indique pouvoir refuser une mission parce qu'elle le ferait rentrer tard chez lui, ce qu'il justifie par le fait qu'il penserait à autre chose pendant son travail. Mais d'un autre côté, avec la même valorisation du travail, il avance à la manière d'Hubert son devoir « d'ambassadeur » qui l'empêche d'interrompre son travail pour faire quelque course. Par là, bien qu'il dise être libre à la fin de la mission, il suggère que la mission ne s'achève qu'après le retour au domicile.

> Boubacar : – Non à la fin de la mission tout de suite t'es déjà libre tu as fini ta mission, tu peux faire autre chose.
>
> YJ : – Et justement est-ce que vous avez déjà fait des choses à la fin de la mission à l'endroit où vous étiez ? Ou à la fin des missions vous revenez toujours chez vous ou... ?
>
> Boubacar : – Ouais je vais retourner ch-
>
> YJ : – Qu'est-ce que vous faites après les missions ?

Boubacar : – Bon ça dépend, ça dépend, ça dépend... par exemple, si on m'envoie à Paris en mission, si je descends à 15h ou 16h, si je sais que j'ai le temps de faire quelque chose à Paris, je vais en profiter de le faire, c'est tout à fait normal. Je dis, tu n'habites pas à Paris, c'est seulement que le week-end que tu arrives à Paris. Si le temps te permet après les missions de faire des choses, oh je peux le faire, si le temps le permet pas, si c'est que de rentrer chez moi le trajet tout ça et d'aller me faire [au chaud] à la maison, pas de problème.

YJ : – Donc c'est arrivé, c'est déjà arrivé de finir tôt, des missions et de faire quelque chose sur place à Paris ?

Boubacar : – Non, ça m'est jamais arrivé.

YJ : – C'est possible mais...

Boubacar : – Oui c'est possible mais c'est jamais arrivé. Mais pour moi d'abord les missions d'abord... puisque je suis comme un ambassadeur pour Adecco (petit rire de YJ, sourire), donc il faut satisfaire le client.

YJ : – D'abord ouais.

Boubacar : – (petit rire) Le client d'abord bon... avant... avant xxxx quoi.

En fait, la priorité donnée au travail peut être formulée comme une adhésion aux valeurs professionnelles d'engagement total pour le client, mais elle découle avant tout du caractère facultatif des activités hors-travail et hors-domicile face à la double contrainte spatio-temporelle des activités liées au travail et au domicile, la fatigue de la fin de journée de travail constituant un frein supplémentaire à toute autre activité.

Uniformité du travail prioritaire Les autres personnes, juste ou très précaires, qui évoquent l'articulation du travail et du hors-travail, mettent aussi en avant la priorité du travail sur les activités hors-travail. Ainsi, Clément (B3) fait peu d'activités le week-end car il se réserve pour le travail du lundi. Marwan (B3) et Louis (C1) hésitent à partir en vacances malgré la pénurie de travail. Gotoré (C3) affiche le fait qu'en tant qu'intérimaire, il travaille les jours fériés et pendant les vacances, car il remplace les permanents. Praful (C3) va d'abord travailler s'il peut, et sinon garde sa fille. Certes, des rendez-vous administratifs comme les convocations à la préfecture peuvent exceptionnellement et légitimement s'imposer à l'agenda des missions. Enfin, Aminata (C2) fait exception car elle habite dans un foyer dont le règlement est plus contraignant et rigoureux que les exigences de l'intérim. Mais nous

retrouvons là comme chez Boubacar la contrainte spatio-temporelle des activités situées au domicile.

Aucune relation à la précarité ou à la flexibilité n'apparaît donc dans l'articulation des activités hors-travail au travail. Celui-ci est largement et uniformément prioritaire sur les activités hors-travail plus facultatives, concurrencé seulement par les activités au domicile, et en pratique bien séparé des autres lieux et temps consacrés au hors-travail, ce qui limite les conflits qui pourraient remettre en cause sa priorité pourtant affichée comme exigence professionnelle, donc supérieure.

4.4 Quatre tactiques idéal-typiques

4.4.1 Typologie de choix tactiques

Les tactiques recensées dans les différents domaines touchant au travail-déplacement et aux caractéristiques de catégories ou de pôles dans le plan précarité-flexibilité peuvent constituer, par agrégation, des types idéaux distincts des classifications en cela qu'ils désignent des individus qui n'existent pas a priori. De plus, les conclusions précédentes ne s'appliquent pas exactement aux mêmes objets et l'agrégation ne peut être automatique, par exemple entre ces trois tactiques caractéristiques du même groupe de personnes : la précaution très prévenante du pôle des plus précaires parmi la catégorie des peu ou juste flexibles, le consentement du pôle des plus précaires moins flexibles et la stratégie contrariée de la catégorie des très précaires peu flexibles.

Pour rendre l'agrégation possible et simple, nous allons utiliser toutes les tactiques identifiées précédemment, qu'elles définissent un gradient ou caractérisent une catégorie de personnes, pour définir les tactiques de quatre types idéaux correspondant aux quatre pôles extrêmes du plan précarité-flexibilité. Le tableau 4.7 recense les composantes caractéristiques des types idéaux de tactiques à partir des résultats des tableaux 4.2, 4.3, 4.4, 4.5 et 4.6. Il reprend également le lien établi entre la logique modale d'efficacité professionnelle et organisationnelle et le groupe des moins précaires plus flexibles (cf. 4.2.2.7). Il précise enfin les noms désignant les quatre types idéaux de tactiques qui résument au mieux les multiples dimensions agrégées.

Suffisance prévenante des peu précaires peu flexibles Les peu précaires peu flexibles pratiquent une suffisance prévenante. Ils ont peu de contraintes liées à la précarité, peu de besoins de mobilité et suffisamment de moyens pour les satisfaire, ce qu'ils réussissent à faire sans beaucoup de

précaires flexibles	*peu* *peu*	*très* *peu*	*peu* *très*	*très* *très*
modes	VP	TC	VP & TC	TC & VP
logique modale			efficacité	
outils tactiques	sans outil	sans outil	outils	expérience & outils
stratégie tarifaire	suffisante	contrariée	modulée	délaissée
tactique tarifaire	inutile	forcée	utile	assumée
précaution	prévenante	très prévenante	désinvolte	très désinvolte
refus de travail	négociation	consentement	détachement	soumission
tactiques idéales-typiques	*suffisance prévenante (suffisant prévenant)*	*conformisme contrarié (conformiste contrarié)*	*maîtrise assurée (virtuose assuré)*	*désinvolture avisée (désinvolte avisé)*

Tab. 4.7 – Composantes des quatre types idéaux de tactiques dans le plan précarité-flexibilité

difficultés. Leur suffisance est donc d'abord celle de leurs tactiques de déplacement. Ainsi, la voiture dont ils disposent souvent répond à tous leurs besoins sans les obliger à recourir à des modes complémentaires. Lorsqu'ils ne sont pas motorisés, leur titre de transport en commun est un abonnement qu'ils n'ont pas besoin de compléter par des tickets ou autres tactiques de tarification. Enfin, ils n'ont pas besoin d'utiliser d'outils tactiques pour élaborer leurs itinéraires sur le territoire restreint qu'ils pratiquent et maîtrisent.

Cette suffisance prend une autre acception dans leur rapport aux attentes des pourvoyeurs d'emploi, puisque leur propension à négocier leur travail-déplacement trahit une certaine prétention, prétention à pouvoir négocier avec leurs clients ou mandataires, qu'elle soit ou non couronnée de succès. Toutefois, cette suffisance reste prévenante, c'est-à-dire que les personnes adhèrent relativement aux exigences professionnelles, ce qui se traduit par un besoin de légitimer leurs éventuels refus de mission, et par des précautions importantes pour ne pas arriver en retard au travail.

Conformisme contrarié des très précaires peu flexibles Les très précaires peu flexibles sont caractérisés par un conformisme contrarié. D'une part, leurs pratiques de déplacements sont celles de leurs pairs moins précaires, à ceci près qu'elles sont contrariées par leur très grande précarité. Ils s'efforcent donc de se conformer au modèle de suffisance des peu précaires peu flexibles. Comme eux, ils n'utilisent pas d'outils tactiques car ils maîtrisent suffisamment leur territoire de mobilité restreint. Par contre, ils ne disposent pas de voiture donc sont contraints aux transports en commun. De plus, à défaut de voiture, ils souhaiteraient disposer d'abonnements qui leur offriraient un territoire de mobilité gratuite et de pleine citoyenneté, mais ils sont régulièrement forcés de se contenter de tactiques de tarification temporaires. Ils peinent à atteindre la suffisance dans la mobilité qui constitue un ordinaire important en tant que tel.

D'autre part, leur conformisme prend la forme d'une prévenance extrême vis-à-vis des employeurs. Comme leurs modèles moins précaires, ils adhèrent entièrement aux exigences professionnelles, mais la dépendance économique liée à la grande précarité les pousse non pas à afficher leur prétention, mais au contraire à surenchérir dans la mise en application de leur prévenance par une soumission totale, c'est-à-dire par un consentement assumé.

Maîtrise assurée des peu précaires très flexibles Les tactiques idéal-typiques des peu précaires très flexibles sont définies par la maîtrise assurée. D'une part, ils maîtrisent leurs déplacements sur un large territoire grâce à plusieurs tactiques : un usage prépondérant de l'automobile mais aussi

des transports en commun et autres modes, choisis en fonction d'un critère d'efficacité organisationnelle et professionnelle, ensuite un recours intensif aux outils tactiques, et enfin une association des tactiques de tarification à la stratégie d'abonnement.

D'autre part, ils maîtrisent les exigences de leurs employeurs qu'ils savent ainsi mettre à distance, notamment parce qu'ils ne sont pas pressés par la précarité et la dépendance économique. En pratique, ils maîtrisent le refus par intérêt personnel du travail-déplacement, cela sans problème de légitimité. Ce détachement moral vis-à-vis des valeurs liées au travail leur permet de gérer avec une désinvolture assurée le risque de retard au travail. Ces virtuoses assurés combinent donc une mobilité flexible maîtrisée et une relative indépendance économique et morale.

Désinvolture avisée des très précaires très flexibles Les très précaires très flexibles sont caractérisés par une désinvolture avisée. Premièrement, à la différence des très précaires moins flexibles, ils ne subissent pas l'influence du modèle de la stratégie d'abonnement suffisante ou modulée par des tactiques, mais affirment la pertinence du recours aux tactiques de tarification et assument leur choix de la liberté tactique d'adaptation aux dépens de la liberté stratégique liée à la stabilité. Leur indifférence à ces modèles inadaptés à leur situation de précaires flexibles peut déjà être qualifiée de désinvolture puisqu'ils remettent en cause le caractère indépassable et ordinaire de l'objectif de la citoyenneté stabilisée par un territoire de mobilité.

Mais il s'agit d'une désinvolture avisée puisqu'ils réussissent comme leurs homologues très flexibles moins précaires à se donner les moyens de la flexibilité, à la fois par la maîtrise d'outils tactiques même s'ils doivent surtout s'appuyer sur leur expérience par manque de ressources, et par la maîtrise de plusieurs modes même si les transports en commun restent leur mode principal à cause du coût d'usage de l'automobile.

Deuxièmement, ils font montre d'une grande désinvolture vis-à-vis des exigences de leurs employeurs. Cela s'observe dans leur façon de gérer leur ponctualité avec relativement peu de précaution, le retard éventuel donnant même lieu à paiement de l'employeur plutôt qu'à prélèvement compensatoire sur le salaire de l'intérimaire. Cette désinvolture apparaît donc encore plus grande que pour les très flexibles moins précaires, comme si la précarité rendait encore plus légitime la mise à distance des exigences professionnelles. En outre, leur désinvolture caractérise un rapport de forces avec les supérieurs hiérarchiques dont ils dépendent économiquement alors que, grâce à leur indépendance économique, le détachement moral des très flexibles moins précaires est acquis donc moins au cœur des enjeux de mobilité de ces der-

niers.

Toutefois, la désinvolture des très précaires très flexibles s'avère là aussi avisée, c'est-à-dire adaptée à leur situation très précaire. Ainsi, elle ne se traduit pas par des refus de missions mais seulement par une non-adhésion aux valeurs liées au travail et par une faible considération pour la ponctualité. Au contraire, ils acceptent des missions très éloignées et pénibles car ils ne peuvent se permettre de laisser échapper des revenus toujours trop rares en négligeant un salaire même maigre et en dégradant leurs relations avec leurs pourvoyeurs d'emploi.

4.4.2 Pertinence des objets d'analyse

Différenciation des tactiques Finalement, les tactiques de mobilité apparaissent nettement différenciées selon les degrés de précarité et de flexibilité. Ainsi, la pertinence de la prise en compte de l'échelle tactique comme périmètre conceptuel circonscrivant l'objet étudié semble ici validée. De surcroît, les classifications que ces différences interindividuelles ont suscitées pour chaque catégorie de choix tactiques, s'avèrent suffisamment cohérentes pour permettre la contruction de types idéaux. Les critères de la précarité et de la flexibilité ont alors tous deux révélé leurs influences déterminantes sur des aspects multiples, distincts ou communs, des choix tactiques.

De plus, la combinaison de ces deux critères apparaît elle-même féconde puisqu'elle a notamment permis de révéler la spécificité des personnes très précaires et très flexibles, par exemple en termes de refus des stratégies tarifaires. Cette analyse croisée a également enrichi l'étude d'un comportement tactique en en révélant des dimensions complémentaires. Ainsi, le refus de mission est réalisé par les moins précaires mais est considéré comme légitime par les plus flexibles. Par conséquent, la précarité et la flexibilité apparaissent comme des facteurs pertinents et complémentaires des choix tactiques de mobilité et elles définissent une catégorie de personnes mobiles, celle des très précaires très flexibles, qu'il était donc judicieux de viser comme objet d'étude.

Remise en cause des catégories La recomposition, selon ces deux critères, de notre échantillon globalement précaire et flexible n'aura donc pas permis de caractériser les tactiques de mobilité du précaire flexible mais de plusieurs types de précaires flexibles, plus ou moins précaires, plus ou moins flexibles. En particulier, une disjonction peut être faite en fonction des choix tarifaires : les très précaires très flexibles assument leur dimension tactique exclusive tandis que les autres s'appuient sur des choix stratégiques, fussent-ils difficiles à réaliser.

Cette préférence pour l'échelle tactique par rapport à l'échelle stratégique qui distingue les très précaires très flexibles au sein de notre échantillon nous renvoie aux tactiques des sous-prolétaires à la rue étudiés par Corinne Lanzarini (1998). Du point de vue de l'échelle spatio-temporelle des choix de mobilité et en particulier de son organisation tactique, les sous-prolétaires sans emploi et à la rue apparaissent plus proches des personnes employées et hébergées, ici qualifiées de très précaires très flexibles, que ces dernières ne le sont des autres personnes de l'échantillon, moins précaires ou moins flexibles. Ainsi, les pratiques de mobilité quotidienne des précaires flexibles remettent en cause la rupture a priori supposée majeure entre la précarité des travailleurs et la « pauvreté extrême » située en-deçà de la frontière du logement et de l'emploi.

Bien que cette rupture anticipée coïncide avec le choix de l'échantillon, l'étude de ce dernier permet de la critiquer et de suggérer la pertinence d'une autre disjonction, rapprochant les très précaires très flexibles des sous-prolétaires.

Adéquation tactique de la flexibilité à la précarité Il est aussi envisageable de distinguer les types idéaux identifiés en fonction de l'adéquation entre précarité et flexibilité, notions dont nous avons déjà relevé les possibilités de confusion (cf. 1.2.2.2), étant donné qu'elles comprennent toutes deux une dimension d'instabilité temporelle. Ainsi, la grande flexibilité des désinvoltes avisés semble ajustée à leur précarité, ou plus précisément à l'instabilité de leur emploi, ce qui ne les satisfait pas mais ce qu'ils assument en privilégiant les choix tactiques par rapport aux choix stratégiques. En outre, leur flexibilité leur offre un atout face aux exigences des employeurs, atout qui contrebalance leur grande pauvreté et leur dépendance économique dans ce rapport de forces. À l'opposé dans le plan précarité-flexibilité, les suffisants prévenants sont satisfaits car leur pratique d'un territoire restreint et leur faible flexibilité leur suffit pour faire face aux exigences de mobilité modérées liées à leur faible précarité professionnelle. Ils ne disposent toutefois pas d'assez d'atouts pour dénigrer les valeurs professionnelles, mais ils peuvent en négocier les modalités d'application.

Les deux autres types idéaux de tactiques prennent sens dans leur écart par rapport à ces deux situations ajustées. Les virtuoses assurés pratiquent une grande flexibilité au-delà de ce qu'exigent les emplois précaires proposés. Cela leur permet un grand détachement vis-à-vis des règles des employeurs et sans doute des marges de manœuvre stratégiques. Enfin, les conformistes contrariés ne mettent pas en œuvre la mobilité flexible nécessaire pour faire face à la grande instabilité de leurs emplois. Ils se trouvent dans une situation

d'insuffisance qui se traduit à la fois par une tentative de se stabiliser dans la situation des suffisants prévenants et par une adhésion totale aux valeurs inculquées par leurs employeurs.

Le degré de flexibilité rapporté à celui de précarité permet donc de ramener les quatre types idéaux de tactiques à une seule dimension qui les classe, d'une part, en deux types ajustés, où la flexibilité s'ajuste à la précarité, à des niveaux simultanément élevés ou bas, et d'autre part, en deux autres types désajustés, où la flexibilité paraît soit excédentaire, soit déficitaire, par rapport à l'intensité de la précarité.

Des tactiques aux autres échelles Grâce à l'analyse des tactiques caractéristiques identifiées chez les différentes catégories de précaires flexibles, quatre tactiques idéal-typiques ont été définies pour caractériser les quatre pôles extrêmes du plan précarité-flexibilité. Cette typologie constitue la première étape de l'étude des pratiques de mobilité en tant que choix, étude réalisée au travers de la grille à trois échelles spatio-temporelles d'action : stratégies, tactiques, solutions. Nous nous sommes intéressé à l'échelle centrale à partir de laquelle les autres échelles peuvent être interrogées afin d'y déceler des effets ou des facteurs explicatifs des choix tactiques. Effectivement, à partir des types de tactiques idéaux ou observés, nous pouvons maintenant considérer l'articulation de l'échelle tactique aux autres échelles temporelles, à savoir les stratégies et les solutions, afin d'y repérer des éléments d'explication de la structuration des tactiques de mobilité qui vient d'être mise en évidence mais aussi des éléments déterminés par les choix tactiques.

Chapitre 5

L'articulation des horizons temporels : stratégie, tactique et solution

Les liens théoriques entre les trois échelles temporelles de l'action se situent entre échelles proches, à savoir entre les tactiques et les solutions d'une part, et entre les stratégies et les tactiques d'autre part. Ceci nous a conduit à définir les choix tactiques de mobilité comme le point focal de notre étude autour duquel organiser l'observation des interactions entre les trois autres niveaux (cf 3.1.1). Nous allons maintenant observer les échelles temporelles des solutions et des stratégies, interroger leurs liens avec la précarité et la flexibilité des personnes interrogées, et rechercher la façon dont elles s'articulent à l'échelle tactique.

5.1 Solutions de déplacement : la performance

Mise en évidence des solutions par le récit Les solutions de déplacement constituent a priori la mise en application des tactiques de mobilité décidées, ou plutôt leur confrontation à la réalité imprévisible et leur adaptation en situation. Or, nous n'avons pas inclus de protocole d'observation in situ des précaires en mouvement, en les filmant, en annotant ou en enregistrant en continu des commentaires sur leur parcours, pas plus que de protocole d'auto-observation, par exemple par enregistrement sonore de leur auto-description ou par remplissage d'un carnet journalier au fur et à mesure de leurs activités et déplacements, tel le carnet de l'enquête *Emploi du Temps* de l'INSEE. Nous nous sommes restreint aux entretiens semi-directifs et donc à la narration a posteriori de déplacements. Les personnes interrogées

insistent donc plus sur les éléments les moins routiniers et les plus réflexifs du déplacement, c'est-à-dire ceux qui participent à la structuration du récit du déplacement.

Confusion entre tactique et solution Ce mode d'exploration de l'action située nous pose alors deux problèmes. D'une part, peu de solutions de déplacement sont évoquées. D'autre part, elles tendent à se confondre avec les tactiques.

En effet, le fait qu'une personne indique qu'elle ait régulièrement recours aux chauffeurs de bus ou aux passants pour s'orienter si elle en a besoin nous incite à considérer cette solution de déplacement comme une tactique, c'est-à-dire comme un élément du programme de mobilité. Ainsi, toute solution de déplacement par le fait même qu'elle est évoquée en dehors du déplacement tendrait à rentrer dans le champ de la tactique de mobilité. Finalement, l'analyse des solutions de déplacement n'aurait plus aucune spécificité donc plus d'utilité. En fait, nous avons maintenu une distinction entre le programme tactique, par exemple trouver un bus à la gare, et les solutions de déplacement qui le réalisent, par exemple demander au guichet, à un chauffeur ou à un passant, ou bien suivre la foule, ou regarder les panneaux et plans, etc., que ces solutions soient ou pas anticipées.

Par ailleurs, une ambiguïté supplémentaire entre solutions et tactiques apparaît lorsque la solution consiste à redéfinir le programme tactique. Nous avons alors choisi de considérer que les solutions de déplacement désignent tous les choix qui se produisent à partir du début de la chaîne de déplacements, y compris les reprogrammations d'itinéraires. Ces distinctions arbitraires qui visent à rendre opérationnelle notre trichotomie peuvent néanmoins ne pas suffire à déterminer le statut d'un choix évoqué, simplement parce que nous n'avons pas assez d'éléments pour ce faire. Ainsi, lorsqu'une personne explique utiliser une carte ou tout autre outil tactique pour trouver le lieu de sa mission, un doute subsiste sur le fait qu'elle l'utilise avant, ou pendant, ou avant et pendant le déplacement. Notre analyse essaie alors humblement de tirer au mieux parti de notre matériau.

Catégories de solutions Nous avons pu classer les solutions de déplacement évoquées en trois catégories. Premièrement, les procédés d'orientation sont les plus mentionnés car ils permettent à la personne mobile de changer d'état, de l'égarement au rassurement. Ils apparaissent également parce qu'ils mobilisent en général une ressource identifiable, voire un outil dédié à cet usage, et donc pas souvent à partir des indices informels de l'espace urbain qui permettent pourtant la reconnaissance d'un chemin déjà emprunté.

Deuxièmement, la réalisation physique du déplacement suscite des commentaires sur sa pénibilité, mais peu de solutions de déplacements c'est-à-dire de choix d'action correspondent à ces critiques. Il s'agit plutôt de justifier un choix tactique du mode ou de l'horaire de départ, ou bien évoquer l'impossibilité du choix de la solution de déplacement comme lors de l'attente d'un bus pendant deux heures. Nous ne détaillerons pas cette catégorie de solutions.

Troisièmement, les personnes précaires évoquent beaucoup la pénibilité de leurs conditions de travail, que nous analysons au sein du travail-déplacement puisque les choix tactiques s'effectuent sur le programme de mobilité et d'activité. Cette dimension nous intéresse car les personnes interrogées y véhiculent la tension qui façonne le travail-déplacement. En effet, elles apprécient assez souvent de parler de leur travail, objet de fierté comme de colère, sujet de conversation habituel entre intérimaires qui se connaissent, d'après nos observations. Elles le préfèrent notamment à l'explicitation d'une mobilité commune moins riche en anecdotes dont l'intensité est liée à la conflictualité des relations au travail et à la pénibilité particulière des emplois peu qualifiés occupés. En outre, les personnes précisent les solutions de travail-déplacement qu'elles mettent en œuvre pour limiter la dégradation de leurs conditions de travail.

Nous analyserons donc d'abord les solutions de déplacement ou plus exactement d'orientation, puis les solutions de travail-déplacement concernant la gestion des conditions de travail.

5.1.1 Orientation : actualisation en contexte de l'itinéraire

L'évocation des solutions d'orientation s'explique par la désignation de ressources dont l'utilisation peut être plus facilement réflexive que le simple déplacement. Notre analyse des solutions sera donc celle des différents types de ressources, puisque les éventuelles différences entre les modalités de leur utilisation ne sont pas mentionnées, pas plus que les différences entre les situations dans lesquelles cet usage a lieu. La mise en correspondance des diverses ressources et des catégories de précaires flexibles révèle, en même temps que les liens entre catégories d'outils et de précaires flexibles, la pertinence relative de la classification des moyens de mobilité en outils vagabonds, nomades et voyageurs.

Cette classification va constituer la grille spécifique de l'analyse des solutions d'orientation. Nous rappelons qu'elle distingue les outils « vagabonds » distribués dans l'environnement, les outils « nomades » emportés par la personne mobile, et les outils « voyageurs » emmenés mais permettant seulement

l'accès à une autre ressource distribuée (cf. 2.1.2.2).

5.1.1.1 Ressources communes vagabondes et nomades

Ressources communes aux tactiques et aux solutions Comme pour la préparation tactique des itinéraires (cf. 4.2.4), la plupart des personnes interrogées souligne l'utilité des indications de l'agence d'intérim, qui leur sont en fait indispensables la première fois qu'elles se rendent sur un lieu sans être accompagnées. Ces indications sont en général matérialisées sur un papier et souvent accompagnées d'un plan dessiné et annoté, qui constitue donc un outil nomade emmené par tous.

Les personnes interrogées ont également toutes recours à leurs connaissances et expérience du territoire, encore une fois comme pour les tactiques mais à une échelle spatiale moindre, lorsqu'elles sont déjà allées sur le lieu de leur mission ou dans la même zone. Dans ces deux cas, utilisation des indications de l'agence ou de l'expérience, les ressources majeures sont les repères formels (panneaux, plans, marques ad hoc, etc.) et informels (indices laissés par l'aménagement urbain, l'activité humaine, etc.) distribués dans l'environnement, ce que nous avons dénommé outils vagabonds.

Ressources vagabondes évoquées Toutefois, les ressources vagabondes implicitement désignées ici sont surtout les indices informels de l'espace qui ne se prêtent pas à une description et ne rentrent pas facilement dans un récit puisqu'ils sont omniprésents et à peine perçus en tant que repères pendant le déplacement, offrant surtout une confirmation continue de l'itinéraire plutôt que des indices d'orientation.

Ils s'opposent de ce point de vue d'une part aux panneaux qui délivrent une information non ambiguë à la personne mobile et donc peuvent s'inscrire dans une narration comme élément signifiant, et d'autre part aux individus dont la sollicitation constitue une interaction sociale et en tant que telle un élément de récit. Ces deux autres types de ressources vagabondes sont également uniformément cités au sein de l'échantillon, même si les personnes illettrées recourront moins aux divers panneaux, et que des personnes parlant ou comprenant difficilement le français délaisseront relativement la sollicitation d'autres personnes.

Ressources vagabondes valorisées Diverses hiérarchies entre les ressources vagabondes apparaissent parfois dans le discours de certains. Ainsi, Mohamad (A1) indique qu'il doit être difficile de s'orienter sans connaître le territoire, seulement à partir des panneaux alors que ceux-ci peuvent venir à manquer sur un itinéraire comme cela lui arrive parfois en voiture. Ce constat

lui fait estimer bassement sa compétence à utiliser les transports en commun parce qu'il ne connaît pas la ville et devrait donc se reposer seulement sur les panneaux. Il met donc en avant le fait d'être « débrouillard » et d'avoir de « l'instinct » pour réussir à s'orienter pendant ses déplacements.

Leila (B1) oppose par contre les ressources vagabondes matérielles aux ressources vagabondes sociales. Elle préfère donc errer en observant les plans de quartier et l'espace urbain que de demander son chemin aux passants par exemple, quitte à se perdre. De même, Belinda (C1) se défie des indications erronées données par les passants et recherche dans les endroits qu'elle ne connaît pas des indices de la présence d'une école lorsqu'elle se rend à une cantine scolaire. Cela ne l'empêche toutefois pas de recourir de manière systématique aux chauffeurs de bus. Elle précise même qu'elle ne monte pas dans un bus si elle n'a pas la confirmation par le chauffeur qu'il dessert sa destination. Plusieurs autres personnes sollicitent systématiquement les passants, voyageurs, chauffeurs de bus ou guichetiers : Idrissa (A3), Boubacar (B2), Marwan (B3), Hubert, Djibril (C1), Mustapha et Aminata (C2).

Finalement, quelles que soient les préférences des uns et des autres, à peu près tous recourent à des ressources nomades et vagabondes. Ils emportent au moins l'outil nomade fourni par l'agence avec eux, et ils utilisent l'ensemble des ressources vagabondes, passants ou agents des transports en commun, panneaux divers, indices distribués dans l'espace urbain.

Difficulté de la différenciation et du clivage des précaires flexibles

La conséquence du recours généralisé à ces outils communs est la difficulté à mettre en évidence une différenciation des précaires flexibles en fonction de leur usage respectif des trois catégories d'outils. Après avoir constaté cette relative uniformité, nous avons donc isolé les usages communs à l'ensemble de l'échantillon pour ne caractériser dans le plan précarité-flexibilité que les usages différenciés. Ces usages sont le recours à des outils voyageurs, l'emploi de ressources vagabondes ou nomades distinctives, et l'utilisation particulièrement intensive, ou au contraire peu intensive, des ressources communes.

Mais là encore, aucun clivage n'est apparue nettement en fonction des trois catégories d'outils. Plus précisément, il n'a pas été possible d'associer telle catégorie d'outil à tel ensemble de personnes précaires flexibles, puisque chaque catégorie d'outils n'est pas utilisée exclusivement mais conjointement avec d'autres.

C'est plutôt le degré de cumul des catégories d'outils ainsi que le niveau de valorisation des outils, qui ont révélé un clivage dans le plan précarité-flexibilité. Nous avons donc dû identifier les usages les plus différenciés, comme le recours à d'autres outils nomades ou l'utilisation d'outils voyageurs,

et les rapprocher des différenciations moins fortes comme la préférence pour la consultation d'outils nomades ou pour la sollicitation intensive de passants ou de chauffeurs.

5.1.1.2 Outils nomades des très flexibles

En sus des ressources communes, certaines catégories de précaires flexibles utilisent des outils spécifiques. En particulier, le recours aux outils nomades s'avère restreint à trois personnes peu ou juste précaires très flexibles qui utilisent par ailleurs une grande diversité de ressources pour s'orienter.

Idrissa (A3) dit utiliser des plans et guides routiers s'il est perdu, ce qui suggère qu'il les emmène en voiture et s'en sert pour se repérer, et pas seulement pour construire son itinéraire. De même, Ines (A3) emmène son guide routier avec elle. Enfin, Clément (B3) dont nous avions déjà relevé dans le champ de l'élaboration tactique des itinéraires l'appétence pour l'outil bien qu'il ne soit pas motorisé constitue aussi l'exemple le plus typique de ces trois personnes aux outils nomades. En effet, Idrissa, Ines et Clément ont tous recours aux outils nomades à la différence des autres personnes interrogées. De plus, ils recourent aussi aux ressources vagabondes que sont les panneaux et passants, et à l'outil voyageur qu'est le téléphone portable, ce qui fait d'eux des utilisateurs complets. Mais, seul Clément affiche sa préférence pour les outils nomades dans le domaine des solutions de déplacement.

> Clément : – Ben moi souvent ça m'arrive quand je suis pas sûr du lieu j'essaie de me renseigner avec des personnes, bon ça m'est arrivé une ou deux fois où il y a des gens m'ont envoyé à l'opposé, mais bon, en même temps j'essaie de réfléchir, tiens c'est bizarre, on m'a dit que c'est par là, personne m'a envoyé que c'est par là, c'est suspect, je fais un petit 50 mètres, je réfléchis, 100 mètres : est-ce que je retourne sur mes pas ? Et je me dis non non, et tac, j'y retourne, de moi-même. Et en général ça se passe bien. Et puis bon, si on a bien suivi l'orientation qu'on nous a donnée, en principe on va pas se perdre, pas xxx. (...) j'essaie de me rendre sur les lieux, dans la ville, et de là j'essaie de passer un coup de fil, et demander l'indication à la personne qui serait au bout du fil tu vois ce que je veux dire ? Sinon... sinon moi ça serait pratique, avec une petite carte en [sapinte], derrière un petit plan derrière, ça serait sympa aussi, par exemple si c'était pas loin d'un métro ou d'un centre commercial, je sais pas moi, du centre-ville, je sais pas, ou quoi, c'est sympa parce que bon ça aide un peu à réfléchir et puis là, si t'es là, tu arrives sur place et tu connais pas trop... t'as pas trop... et puis il faut chercher,

> après il faut chercher, ah si t'as pas un plan c'est plus difficile, moi je sais qu'ici Adecco Adecco c'est là où je suis satisfait c'est qu'ils nous laissent un plan, et du plan t'essaie de te repérer, et là c'est direct, parce que quand on te donne une adresse t'as pas de plan t'as pas un sens de l'orientation par rapport à la ville parce que tu connais pas, t'y vas pas souvent ou quoi, tu connais juste de nom, c'est pas évident pour trouver, donc celui-là il faut demander il faut chercher et faut pas qu'on t'envoie à l'opposé ou quoi, moi je pense le plus simple c'est avoir un petit plan...

L'outil nomade que Clément souhaiterait avoir pour chacun de ses trajets, plutôt que de demander aux passants ou d'appeler son lieu de travail, correspond au plan réalisé par l'agence d'intérim. Sa préférence dépend donc largement du fait qu'il s'agit d'un plan fait sur mesure donc parfaitement adapté au trajet à réaliser.

La particularité de Clément par rapport à l'ensemble des précaires qui utilisent le même outil est sa valorisation du plan portable sous toutes ses formes et pas seulement celui fourni par l'agence d'intérim. Il souligne ainsi sa préférence marquée pour le plan en tant qu'outil nomade qu'il considère suffisant. Or, d'autres personnes affichent que cet outil leur suffise et elles s'avèrent toutes très flexibles : Mody (A3), Praful et Gotoré (C3). Finalement, les personnes dont les solutions de déplacement semblent caractérisées par le recours aux outils nomades sont l'ensemble des très flexibles, et non seulement les moins précaires d'entre eux.

Enfin, nous relevons que ces trois autres personnes très flexibles utilisatrices d'outils nomades signalent aussi qu'elles recourent occasionnellement à l'outil voyageur qu'est le téléphone portable, ou, dans le cas de Gotoré, qu'elles le feraient en cas d'égarement. Les personnes flexibles qui affichent leur utilisation préférentielle pour les outils nomades mettent donc aussi en œuvre des outils vagabonds et voyageurs, faisant ainsi preuve d'une capacité multiforme de mobilisation des ressources d'orientation.

Nous distinguerons néanmoins parmi les très flexibles utilisateurs d'outils nomades, le pôle des très précaires du pôle des peu précaires. Dans cette catégorie, nous retrouvons en effet des personnes qui recourent à d'autres outils nomades d'orientation que la carte réalisée par l'agence d'intérim et utilisée par la plupart des personnes interrogées. La possession d'outils nomades diversifiés est liée à la possession d'une automobile mais elle caractérise bien un pôle d'utilisateurs très flexibles peu précaires, eux-mêmes qualifiables de nomades. Au contraire, les très flexibles très précaires ne se distinguent des moins flexibles que parce qu'ils revendiquent l'usage prioritaire de l'outil nomade qu'ils possèdent, et qu'ils ont aussi recours à tous les types d'outils.

Ces utilisateurs qui valorisent l'outil nomade sans en disposer de plus que les moins flexibles peuvent être qualifiés de nomades démunis, au sens de relativement démunis d'outils nomades.

Moins flexibles sans outil nomade La préférence des très flexibles pour les outils nomades ressort aussi par rapport à la désaffection relative des peu ou juste flexibles pour ce type de moyens.

Gérald (A1) précise ainsi qu'il n'a pas de plan ou de guide routier dans sa voiture parce que son expérience de 23 ans dans la région lui suffit, même s'il reconnaît s'être servi une fois d'un plan de zone industrielle qu'il avait reçu fortuitement. Le cas de Gérald souligne que l'usage de l'automobile n'est pas un facteur suffisant pour recourir aux outils nomades, à savoir les guides et cartes routières, alors que le degré de flexibilité discrimine bien les usagers d'outils nomades des autres.

De même, Leila (B1) n'a quasiment pas recours aux outils nomades. Ainsi, elle ne sait pas lire le plan de métro et a même fini par perdre le plan fourni avec la carte orange. Pourtant, elle utilise d'autres plans, à savoir les plans de quartiers. Leur caractère vagabond, c'est-à-dire leur inscription dans l'environnement, en fait des ressources qui aident Leila à s'orienter dans l'espace urbain environnant, ce qui est sa principale solution de déplacement, notamment préférée à la sollicitation des passants, au risque de l'errance. Elle souligne d'ailleurs aussi l'utilité du plan de quartier schématisé par son association pourvoyeuse d'emplois donc adapté à ses solutions de déplacement. C'est le seul outil nomade qu'elle utilise comme beaucoup d'autres précaires flexibles parce qu'il est réalisé sur mesure à la différence de la plupart des outils nomades qui sont globaux comme les plans de métro, ou bien compliqués comme des systèmes-experts.

De manière analogue, Antoine (C1) indique utiliser parfois les plans de réseau de transports en commun mais n'en a pas sur lui. Autrement dit, le plan est pour lui un outil tactique avant le déplacement ou vagabond pendant le déplacement, mais pas nomade. Aminata (C2) précise simplement ne pas les utiliser parce qu'elle n'arrive pas à les lire, en expliquant qu'il suffit de suivre les indications formelles de l'agence puis de demander au chauffeur de bus, ressource vagabonde accessible et pertinente.

> YJ : – Est-ce que ça sert les plans pour s'orienter ou... ?
>
> Aminata : – Moi je non moi les les plans là je non pas du tout hein. Ça me... j'ai du mal, à me retrouver par rapport au, plan, je préfère qu'on me donne le numéro de bus... (...) Donc euh, c'est plus facile hein par rapport à- qu'on te donne l'arrêt de bus, le bus que tu dois prendre tout ça, sinon le plan non je, j'arrive pas,

avec le plan je-

YJ : – Oui, oui mais euh... et pour prendre oui mais, les plans de bus non plus ou est-ce que ça sert ?

Aminata : – Les pl- les...

YJ : – Vous savez ou c'est pas utile, je sais pas.

Aminata : – Oui les plans de bus mais- de toutes les façons ils te donnent là le bus que tu dois prendre l'arrêt aussi, l'arrêt à laquelle tu dois, tu dois descendre, donc euh c'est plus facile ou au car tu demandes au chauffeur, et puis il te dit c'est là tu dois descendre à cet arrêt. Sinon c'est pas, si compliqué que ça.

C'est à peu près la même position que Belinda (C1) qui rejette les plans parce qu'elle ne sait pas s'en servir et que d'autres solutions de déplacement sont plus efficaces, à savoir le recours à des ressources vagabondes, passants, enfants chez les vendeurs de bonbons, panneaux indiquant la proximité d'école, etc.

YJ : – Euh, vous disiez pour revenir à la façon dont euh vous trouvez les endroits où aller, vous me parliez, de ce genre de bus, est-ce que vous regardez autre chose euh les plans, les trucs comme ça ?

Belinda : – Jamais. Ça sert à rien. Ça sert à rien il y a les flèches. Mais aussi il y a la rue, ça sert à rien de regarder les plans de toute façon avec les plans, pph, ça me dit rien. J'y vais, je regarde à gauche, je regarde à droite, après je vois qu'il y a euh, un tabac ou un truc de café, je rentre dedans, et je demande, meilleure solution, parce qu'il y a tous les élèves pour acheter des trucs, des chocolats nanana des bonbons, je demande ils me disent tout de suite où c'est, c'est même pas la peine que j'attends.

YJ : – Et sinon il y a la rue, c'est-à-dire euh... les panneaux sur la rue ? c'est ça ?

Belinda : – Oui.

YJ : – Les flèches, les trucs d'orientation ?

Belinda : – Si, aussi il y en a il il y a les panneaux qui disent : attention aux enfants.

Boubacar (B2) utilise les outils nomades mais sa préférence pour la sollicitation des passants caractérise la différence entre les juste flexibles comme lui et les très flexibles comme Clément (B3) dont nous avons relevé au contraire la propension à utiliser les plans nomades plutôt que les conseils des passants.

Boubacar : – Voilà sur la convocation et tout, maintenant elle dit pas quand tu pars tu es obligé de voir quelqu'un, qui est

> déjà parti, tu lui demandes comment on fait pour se rendre à... là-bas et tout et, il peut t'indiquer quoi, dès que t'arrives à la gare tu demandes on te dit xxxxx... voilà. Enfin même si c'est indiqué sur le plan il, vaut mieux de demander quoi ne pas te faire perdre, c'est encore intéressant parce que le plan peut faire une erreur hein. (...) C'est par hasard qu'on... je connais pas Adecco, on me dit non Adecco euh... à... à Montigny, et avenue tant, avenue tant... attends je vais pas me promener regarder les avenues et tout tout tout il suffit que j'arrive à la gare, que je demande à quelqu'un même si la première personne ne connaît pas la deuxième personne, troisième personne, facilement quelqu'un va te... (petit rire) trouver quoi. Ou tu vas au guichet, ou tu vas au café et... ou bien ou dans un tabac qui, tu, il peut te renseigner, tu vois ça, comme ça. (...) Moi chez moi c'est simple parce que quand j'ai, je demande toujours, quand ça va, quand je vois s'il peut éviter je demande si à ça il y a quelqu'un qui peut me renseigner de plus quoi, en plus ça te permet de mieux connaître, pour mieux connaître il faut demander.

Ainsi, Boubacar privilégie les conseils de plusieurs personnes aux explications d'un plan même réalisé spécialement pour une destination. Non seulement il se renseigne auprès de quelqu'un pour le choix tactique de son horaire de départ, mais il demande à un maximum de personnes sur le chemin. Ce choix s'avère effectivement pertinent lorsqu'il veut rejoindre son agence qui se trouve sur une avenue très longue et pour laquelle les numéros peu visibles des bâtiments sont beaucoup moins utiles que le conseil d'un passant avisé.

Seul Gotoré (C3) parmi les personnes très flexibles précise comme Boubacar qu'il préfère interroger les passants plutôt que de consulter des plans, dans les situations où il a besoin de s'orienter.

Globalement, les personnes indiquant une utilisation marginale des outils nomades par rapport aux autres types de ressources d'orientation, plan dessiné sur mesure mis à part, correspondent à peu près aux personnes peu ou juste flexibles, indépendamment du niveau de précarité.

Délégation de l'orientation et solution de suivi de l'accompagnateur comme un outil nomade Une catégorie particulière de solutions de déplacement semble être attachée à la flexibilité et renforcer encore le lien entre outils nomades et grande flexibilité. Il s'agit du recours à des personnes pour se guider.

Nous avons désigné le choix d'un trajet accompagné comme un choix modal de transports en commun (cf. 4.2.1.1) dans la mesure où le fait de suivre

un guide est équivalent à le considérer comme le chauffeur d'un bus virtuel, ce qui rappelle d'ailleurs les pédibus scolaires des tout-petits. L'orientation ne se fait alors pas en continu comme lors de la conduite d'un véhicule, machine ou simple corps du marcheur, mais elle est déléguée pendant certaines parties du trajet de la même façon que l'usager des transports en commun réduit son attention au simple repérage de son arrêt de destination. Clément (B3) souligne l'importance de la différence entre la voiture et les transports en commun de ce point de vue et en fait un critère majeur du choix de ces derniers. La délégation de l'orientation est donc un choix tactique assimilé à un choix modal, choix tactique d'une solution de déplacement qui consiste à utiliser certaines ressources spécifiques, système d'orientation dans les transports en commun ou guide dans les trajets accompagnés.

Or les personnes qui mentionnent une telle délégation tactique de l'orientation pour un itinéraire en plus d'un éventuel usage des transports en commun, s'avèrent plutôt flexibles. Ce sont Cheik (A3), Clément (B3), Natacha (A2), le fils de Solange (B2), Boubacar (B2), et Aminata (C2). En outre, si nous prenons en compte non pas la délégation tactique de l'orientation qui pallie la méconnaissance d'un itinéraire mais celle qui sert à la découverte d'un mode, ce qui nous intéresse moins car s'avère plus exceptionnel et anecdotique, nous retrouvons la prégnance de la flexibilité comme facteur. En effet, parmi les personnes concernées, quatre sont très flexibles (Cheik (A3), Mody (A3), Clément (B3), Praful (C3)), deux sont juste flexibles (Boubacar (B2) et Souleymane (C2)), et seulement deux font partie de la moitié peu flexible de l'échantillon (Leila (B1) et Djibril (C1)).

D'autre part, les ressources d'orientation alors utilisées pour découvrir des itinéraires ou des modes inconnus sont des ressources nomades plutôt que des ressources vagabondes. En effet, chaque situation évoquée sauf une correspond à l'accompagnement du précaire flexible par une personne qu'il connaît et qui est venue spécialement pour le guider. Ces personnes sont des parents, conjoints, amis, voisins, voire, dans le cas de Boubacar, la personne qu'il remplace temporairement. Alors que la foule que Cheik a suivie est une ressource vagabonde car trouvée en situation, ces accompagnateurs sont assimilables à des ressources nomades car emmenées pour le trajet ou seulement pour une partie du trajet.

Donc, la délégation tactique de l'orientation correspond en pratique au recours à des accompagnateurs emmenés à dessein, assimilés à des ressources nomades, et caractérise les personnes plutôt flexibles. Ce qui corrobore le lien entre flexibilité et outils nomades.

Les outils nomades semblent donc caractéristiques d'une capacité multiforme aux solutions de déplacement, qui serait le pendant de la capacité au recours aux outils tactiques typiques des personnes très flexibles (cf. 4.2.4).

Nous retrouvons aussi l'utilisation contrainte des outils tactiques par les très flexibles très précaires dans leur utilisation des outils nomades d'orientation contrainte par leur manque de ressources.

5.1.1.3 Outils voyageurs des très précaires et sollicitation des passants et chauffeurs

Les solutions d'orientation apparaissent également structurées suivant la dimension de la précarité. En effet, les personnes très précaires indiquent plus que les autres recourir aux outils voyageurs, c'est-à-dire au téléphone portable qui permet de demander des indications supplémentaires à l'agence d'intérim ou à l'association employeur, à l'entreprise dans laquelle elles se rendent, qui peut aussi venir les chercher, voire à leur conjoint dans le cas de Praful (C3).

Si nous ne tenons pas compte des personnes très flexibles dont l'appétence pour les outils nomades a été identifiée supra (cf. 5.1.1.2), quatre des six personnes qui recourent au téléphone portable pour s'orienter se retrouvent parmi les très précaires, juste ou peu flexibles. De plus, cette utilisation du téléphone portable paraît être une solution courante pour ces personnes, alors que les personnes moins précaires lui préfèrent les ressources vagabondes. Enfin, elle est associée à une sollicitation massive des passants et agents qui n'apparaît pas dans d'autres catégories.

Recours ordinaire à l'outil voyageur par les très précaires Presque l'ensemble des personnes très précaires qui évoquent le téléphone portable l'utilisent sans restriction pour s'orienter. Seul Louis (C1) rejette le téléphone portable que l'agence voudrait qu'il ait, mais il ne refuse pas tant l'outil d'orientation pour lui-même que le moyen de recrutement pour l'agence. D'autre part, Belinda (C1) utilise abondamment son téléphone portable pour obtenir des indications d'itinéraire. Mais elle appelle avant de partir en mission et apparemment pas pendant le déplacement, c'est-à-dire comme tactique mais pas comme solution.

Mais les autres personnes très précaires évoquant le téléphone portable l'utilisent. Hubert (C1) signale la possibilité d'appeler l'entreprise dont l'entrée est manifestement difficile à trouver, ce qui lui est arrivé une fois. Djibril (C1) demande des indications à l'agence avant et pendant le trajet. Auguste (C2) indique qu'il peut appeler le gérant s'il peine à trouver l'entreprise, le gérant pouvant lui indiquer le trajet terminal ou bien envoyer un employé le chercher. Enfin, Aminata (C2) détaille les bonnes raisons d'appeler l'entreprise utilisatrice ou, si l'entreprise ne répond pas, l'agence d'intérim qui

peut rappeler l'entreprise avec insistance, illustrant le caractère ordinaire et légitime d'une telle solution de déplacement.

> YJ : – Si jamais vous ne trouvez pas, ça se passe comment ? enfin...
>
> Aminata : – (...) Non ça m'est jamais- j'ai non- ça m'a- jamais- (petit rire) ça ça m'est jamais arrivé hein, je trouve toujours (rire), je trouve toujours, je fais tout (rire)
>
> YJ : – Et toujours en demandant ça suffit ?
>
> Aminata : – Ouais ouais des fois tu attends au téléphone si toi tu app- tu rappelles agence, comme ça, eux ils te... ils t'indiquent encore, tu tu, tu leur dis je suis ici, mais je n'arrive pas à retrouver le coin, ils te- ils t'indiquent, (rire).
>
> YJ : – (...) ils donnent aussi le numéro de l'entreprise ?
>
> Aminata : – Oui, oui oui oui, tu as le numéro de l'entreprise, le numéro d'ici, et, c'est c'est facile hein. Des fois tu app- appelles même l'entreprise.
>
> YJ : – Ouais c'est arrivé ?
>
> Aminata : – Ben oui, pour leur demander au fait si tu es ici, mais là tu ne retrouves pas le code si c'est pas ici tu appelles l'entreprise et puis, ils te dirigent de toutes les façons. Ouais ouais (rire). Tu arrives toujours à, retrouver le, l'adresse.
>
> YJ : – Et quand est-ce que vous décidez d'appeler l'entreprise ou plutôt que la... ?
>
> Aminata : – Non des fois tu appelles l'entreprise hein, comme tu as le numéro c'est sûr parce que c'est eux qui sont sur le l... à l'adresse, donc tu leur dis que tu viens d'arriver, tu descends du bus tu es ici et puis, ils t'indiquent-
>
> YJ : – Ah d'accord.
>
> Aminata : – Oui oui, c'est plus facile au cas contraire si tu n'arrives pas avoir l'entreprise, tu peux rappeler ici comme ça eux ils vont rappeler peut-être l'entreprise et après te rappeler sur ton portable. Ah (petit rire) ouais... te rappeler sur ton portable pour t'indiquer... non de toutes les façons... on y arrive (rire). On y arrive.

Les personnes très précaires utilisent donc de manière ordinaire l'outil voyageur qu'est le téléphone portable pour s'orienter, ce qui les distingue des quelques personnes moins précaires qui l'évoquent.

Outil voyageur peu légitime pour les moins précaires En dehors des personnes identifiées comme préférant les outils nomades et utilisant le télé-

phone portable avec réticence, les personnes peu ou juste précaires évoquant cet outil voyageur expriment des réserves quant à son utilisation, sauf Claire (A1) qui relate sobrement la mission où elle a eu besoin d'appeler l'entreprise.

Chez les peu précaires, Didier (A3) admet non spontanément devoir parfois téléphoner à l'entreprise pour obtenir des renseignements sur le trajet terminal mais il s'empresse d'expliquer que cela arrive à tout le monde et que cela dépend de la configuration des zones industrielles et de l'entrée des restaurants d'entreprise, et non de lui. De plus, il ne s'y contraint que si c'est déjà l'heure prévue du début du travail et qu'il n'a pas encore trouvé l'entreprise.

YJ : – Vous avez jamais eu de problème pour trouver ?

Didier : – Trouver du boulot ?

YJ : – Non trouver le... le lieu.

Didier : – Euh... si si, si si, ça arrive toujours d'avoir euh (petit rire) d'arriver euh on est arrivé on a 5 minutes mais tant pis pour toi quoi hein. xxx xxx des trucs comme ça ben à la fin on est perdu, et puis il y a pas de plan dans le machin, ça arrive ben fréquemment quoi.

YJ : – Et euh... comme vous faites ?

Didier : – Ben je demande.

YJ : – Aux gens, qui passent ?

Didier : – Ah oui voilà. Et la solution c'est encore ça hein.

YJ : – Et euh... là vous appelez pas ?

Didier : – Ben ça dépend si je suis à... si je sais que je suis à 5 minutes et que j'ai encore 5 minutes ben j'appelle pas, non si euh j'ai déjà 10 minutes de retard j'ai déjené- j'ai déjà appelé il y a 10 minutes quoi (rires).

YJ : – C'est très logique.

Didier : – Voilà. Donc euh voilà. Donc euh oui, si, j'appelle, forcément, si je vois que je vais être en retard j'appelle.

YJ : – Oui. Et sinon demander aux gens ça suffit ?

Didier : – Généralement ça suffit puis euh bon ben, s'il y a un truc qui va pas, j'appelle directement généralement ben les, les numéros des employeurs, on les appelle directement nous ils savent nous débrouiller par rapport où on est si on est pas très loin de chez eux, ils sauront... ils sauront nous dire. (3") Euh... bon quand on appelle l'employeur euh... bon. (3") Là on essaie de s'en sortir au maximum tout seul, c'est normal.

YJ : – Ça vous est arrivé d'appeler un employeur pour pour...

> Didier : – Pour lui dire que j'étais à côté de chez lui mais que je voyais pas l'entrée, oui, xxxx, xxxx et puis il y a des sites qui sont faciles et d'autres qui sont pas faciles généralement et il y a qui disent : c'est la galère pour tout le monde (petit rire de YJ) xxx et puis voilà, j'ai l'habitude.

La réticence de Didier se retrouve aussi parmi les autres personnes très flexibles peu précaires, utilisateurs d'outils nomades, ce qui nous rappelle qu'il pourrait en faire partie puisqu'il utilise des cartes et guides routiers mais que leur utilisation nomade, c'est-à-dire comme solution et pas comme tactique, n'est ni avérée ni réfutée. C'est le cas de Mody (A3) qui précise qu'il appelle l'agence d'intérim mais pas l'entreprise.

> Mody : – S'il a un problème, il appelle le travail.
> YJ : – Ou ici ?
> Mody : – Il appelle le travail sinon ici à l'agence.
> YJ : – Lequel en premier ?
> Mody : – Non, l'intérim c'est bon ; jusqu'ici, l'intérim c'est bon. Il n'a pas eu à appeler le travail.

Il semble vouloir préserver sa crédibilité vis-à-vis de son futur chef dans le restaurant, et qu'il avait réciproquement plus confiance en ses interlocuteurs permanents de l'agence. À moins que sa maîtrise relative du français ne l'encourage à discuter préférentiellement avec des personnes qui le connaissent.

C'est aussi le cas d'Ines (A3) qui souligne en riant qu'elle n'appelle pas l'entreprise si elle est encore en train de la chercher alors que l'heure prévue d'embauche est passée, tout en précisant qu'elle devrait le faire. Ce qui ne l'empêche pas d'appeler l'agence pour s'orienter quand elle se sent perdue, quitte à ce que son interlocuteur ne fasse que la rassurer en lui disant qu'elle est toujours sur le bon itinéraire. Le fait qu'elle n'appelle pas l'entreprise mais l'agence pour s'orienter correspond aussi à l'échelle spatiale de sa mobilité automobile qui la fait s'égarer beaucoup plus loin de sa destination qu'est l'entreprise, qui est alors moins susceptible de l'orienter que les permanents de l'agence d'intérim, habitués à cet exercice et disposant pour cela d'Internet. Plutôt que l'évitement d'une perte de crédit vis-à-vis de l'entreprise, Ines manifeste par sa gestion différenciée des appels téléphoniques sa grande désinvolture. En effet, elle n'appelle ses employeurs que si elle en a besoin et non pour seulement les prévenir ou s'excuser auprès d'eux.

Enfin, la réticence au recours à l'outil voyageur s'observe aussi chez Rahaïta (B1), parmi les juste précaires. Toutefois, sa posture vis-à-vis de l'usage du téléphone portable se situe entre celle des très précaires et celle des peu précaires. Elle affiche en effet cette solution comme les très précaires mais y

accole une condition comme les peu précaires, à savoir réfléchir avant d'appeler.

> Rahaïta : – Ça marche avec la tête, logiquement les gens ils oublient que le cerveau existe quoi (rires). Mais, faut utiliser, parce que sans le cerveau c'est vrai que, on n'a rien dans la tête quoi. Logiquement. Mais il faut savoir utiliser ce que tu, tu sais déjà. Faut pas prendre guignolement le téléphone en disant : euh... je suis perdu, je sais pas quoi faire, où vous êtes ? je ne sais pas. Comment ils peuvent savoir déjà ? Le jeu ben c'est ça. Réfléchir d'abord. Ensuite quand je réfléchis bien j'ai pas de solution ? Ah, là c'est autre chose. Voilà.

Elle explicite donc sa priorité entre les ressources vagabondes et les outils voyageurs qui ne peuvent servir seuls. Sa posture intermédiaire apparaît également dans la façon dont elle définit plus tard les compétences fondamentales pour s'orienter. Elle décrète d'abord que c'est la capacité de communication avec les passants. Or cette sollicitation intensive des passants est associée au recours à l'outil voyageur (cf. paragraphe suivant). Mais, tout de suite après, alors qu'un autre intérimaire indique que lui ne sollicite plus les passants, elle se corrige et avance que la capacité est l'intelligence qui permet de lire et de se repérer, c'est-à-dire d'utiliser les ressources vagabondes matérielles. Rahaïta met donc à chaque fois l'accent sur les ressources vagabondes mais tantôt celles qui sont associées à l'outil voyageur, tantôt les autres.

Sa hiérarchisation hybride des ressources d'orientation la situe bien entre les très et les peu précaires et confirme ainsi l'influence du facteur précarité sur le recours à l'outil voyageur.

Outil voyageur associé à une sollicitation intensive des passants et chauffeurs Non seulement les très précaires non nomades sont caractérisés par un recours ordinaire au téléphone portable mais cette utilisation est plus généralement symptomatique d'une sollicitation intensive de personnes ressources. Ces personnes sont soit contactées au travers d'un outil voyageur, soit interpellées en face à face lorsqu'il s'agit de personnes ressources vagabondes, à savoir, passants, passagers, chauffeurs, commerçants, etc.

Ainsi, Hubert (C1) sollicite le chauffeur dès qu'il rentre dans le bus, et les passants dès la descente du bus jusqu'à ce qu'il trouve son lieu de mission. Il considère même qu'il suffit pour se repérer d'être capable de se faire comprendre auprès des passants, même si l'on ne sait pas lire et que l'on parle un français approximatif : « l'essentiel c'est de demander ».

Belinda (C1) s'appuie tellement sur les chauffeurs de bus qu'elle ne monte simplement dans un bus que si elle a eu la confirmation du chauffeur qu'il

dessert sa destination.

> Belinda : – Moi si... moi dès que je vais à un endroit, si il y a pas le chauffeur qui me dit, si vraiment le bus qui il faut prendre, moi je prends pas. Je le prends pas du tout.

De même, parmi les très précaires juste flexibles, Auguste (C2) et Mustapha (C2) demandent à chaque moment du trajet, aux passants qui veulent bien les renseigner avant et après le bus, tout en sachant que ceux-ci peuvent se tromper, ce pour quoi ils doivent redemander régulièrement leur chemin. Ils sollicitent en particulier le chauffeur de bus en restant près de lui pour qu'il leur donne des renseignements sur le trajet terminal après la descente du bus.

> Auguste : – S'il y a des gens tu vois le matin quand il va au boulot là, t'es pas... faut avoir un calcul faut que tu tombes sur quelqu'un qui est gentil, et souvent ils sont un peu pressés hein, tu peux pas perdre son temps pour t'amener jusqu'au bout, faut aller demander, et puis il fait : xxx tu prends le chemin c'est jusqu'au bout là-bas à droite, juste à côté de Bouygues, au niveau du bout là, hein quand tu vas pas trouver, tu vas encore demander quelqu'un là. Mais souvent ça se passe bien... pas bien mais souvent les gens... ils [tournent] sur tout, parce qu'il y a les gens qui sont même, descend chez, à Versailles, il descend sur ta droite, il y a les escaliers là, tu peux acheter un ligne bus, 22, 0 22, 0 21, là tu peux sortir tu peux demander directement quelqu'un, au 0 22 on n'est pas occupé c'est mort quand t'as... tu demandes sinon, on va te dire non, tu descends les escaliers là, tu vas trouver les bus, tu arrives tu demandes encore chez quelqu'un, jusqu'à ce que tu sois xxxxx
>
> YJ : – Ouais pour être sûr.
>
> Mustapha : – Tu demandes jusqu'à que tu montes
>
> Auguste : – Le chauffeur aussi tu vas lui montrer, il va dire : ouais ouais c'est bon ici et peut-être il sera prudent pour rester à peu près à côté de lui comme ça quand il va arriver, il va avoir déjà l'idée que tu as... monsieur c'est ici il descend, surtout si c'est là quand tu descends si tu as la chance tu es descendu avec beaucoup de gens tu peux encore demander le chemin (rire)
>
> Mustapha : – Ouais jusqu'à ce que tu sois là où tu dois aller.
>
> Auguste : – Voilà c'est comme ça.

Aminata (C2) se dit également obligée d'être « speed » c'est-à-dire à l'affût d'informations auprès du chauffeur, des passants, de toute personne susceptible de l'informer et de compenser ainsi ses difficultés d'orientation.

> Aminata : – Mais c'est pas évident des fois, il y a des moments tu ne connais pas du tout l'adresse, tu es obligée de demander au chauffeur de bus où il- lui aussi il ne connaît pas à des gens donc il faut être euh tout le temps speed pour (rire), pour ne pas être en retard et tout ça là. Non- de- il y a des gens qui sont gentils des fois des qu'i' se connaît il te... il te dirige tout de suite. Même toi maint- t'as l'adresse, on te donne l'adresse ici très souvent, l'arrêt et tout ça là donc euh, c'est pas... pour le transport c'est pas compliqué.
>
> YJ : – Les gens qui sont gentils c'est qui c'est les... vous parliez des chauffeurs ? ou...
>
> Aminata : – Non !... xxxx tout le monde hein. Il y a des gens que tu trouves dans la rue comme ça ils te d- t'indiquent et puis ouais ouais. (petit rire). Ah... parce que c'est pas évident des fois, non c'est pas évident, non si tu ne connais pas l'adresse, c'est pas du tout évident.

Djibril (C1) affiche surtout sa capacité à s'orienter tout seul, et la solution d'orientation qu'il met en avant est l'appel à l'agence d'intérim ou à l'entreprise. De plus, il semble réticent à révéler qu'il sollicite des personnes dans la rue. Il ne le fait qu'en réponse à une question directe, en précisant en outre qu'il sollicite les personnes qui connaissent mieux l'endroit que lui, chauffeurs de bus et de taxis, ou balayeurs municipaux, et enfin en justifiant ces sollicitations comme quelque chose de normal aussi bien pour les personnes immigrées qu'autochtones. Pourtant, la discussion regorge d'anecdotes où il sollicite avantageusement diverses personnes. Le fait qu'il assume peu la sollicitation des passants n'enlève finalement rien au fait qu'il les sollicite beaucoup comme les autres utilisateurs du téléphone portable.

Par contre, sa maîtrise de la sollicitation des passants révèle l'intensité de son recours à cette solution de déplacement. Plusieurs personnes de l'échantillon, toutes très précaires mis à part Idrissa (A3), précisent ainsi qu'elles cherchent des passant « gentils » plutôt que de solliciter la première personne qui passe près d'eux. Djibril privilégie certaines catégories : d'une part, les travailleurs de la rue parce qu'ils connaissent les lieux, et d'autre part, les personnes âgées, sans doute parce qu'elles prennent leur temps pour bien l'orienter et qu'il s'agit en général de résidentes qui connaissent leur quartier plutôt que de travailleurs qui l'ignorent en grande partie.

> Djibril : – Ouais des fois, des fois, des gens, il y a des gens, il y a des gens, tu tu tu demandes, ils t'écoutent pas ils t'écoutent même pas, donc des fois il y a des gens même j'ai trouvé même si tu demandes, même si tu n'as pas demandé, ils voient que tu

> as une adresse que tu connais pas, donc il vient directement vers toi : alors qu'est-ce que tu cherches ? Bon tu montres : je cherche c'est là c'est là c'est la loi c'est la loi (c'est l'endroit), mais il y a des gens aussi tu demandes et ils veulent pas t'écouter, xxx. Il y a des gens qui sont pas pareils quoi. (...) Oui il y en a qu'en plus d'indiquer, c'est les vieux et vieilles.
>
> YJ : – Et et c'est plutôt les gens qui qui marchent ou ceux qui conduisent ? ou les deux ?
>
> Djibril : – Non, les gens qui marchent, les gens qui marchent oui. Les gens qui marchent c'est les vieux les vieux, qui, peut t'indiquer bien.

Les autres personnes très précaires à évoquer les passants « gentils » à repérer et les moins gentils sur lesquels ne pas s'attarder, sont Auguste, Mustapha et Aminata, que nous avons déjà cités, ainsi que Gotoré (C3).

> Gotoré : – Comme ça tu arrives tu- tu tu, tu trouves quelqu'un, tu es gentil. Il y en a... il y en a qui est gentil, il y en a qui n'est pas gentil, ça ça il y en a.

Hubert ne cherche pas d'interlocuteurs « gentils » c'est-à-dire disposés à l'aider mais il s'adresse à la première personne qui passe. Toutefois, sa confiance repose non pas sur une insouciance ou une méconnaissance, mais sur l'observation que les gens sollicités sont en général compréhensifs, d'autant plus qu'ils remarquent le nom de l'entreprise de travail temporaire sur le papier qui leur est tendu. Hubert sait alors sa requête doublement légitime : parce qu'il se renseigne pour aller travailler, et parce qu'il est intérimaire donc susceptible de perdre son emploi s'il arrive en retard.

> YJ : – Vous demandez aux gens, n'importe qui, dans la rue ou des gens en particulier, il y a des gens qui vous disent... ?
>
> Hubert : – En fait, quand on est dans les difficultés, on n'essaie pas de... on n'a pas l'idée dans la tête de faire un choix, pour faire-pour, se renseigner. La personne qui se présente devant toi, c'est la personne à laquelle que tu vas demander. Bon alors voilà et tout, j'ai besoin d'un petit renseignement. Et comme j'ai dit, un service ou un coup de main c'est toujours bienvenu en France, c'est ce que j'ai remarqué, on te renseigne hein, on te dit : non pas là c'est tel coin, c'est- vous allez tout droit, vous prenez tout de suite sur la gauche, vous allez voir un immeuble vous rentrez au rez-de-chaussée vous vous renseignez, c'est là. Et ça a toujours été comme ça en fait. Et déjà, parce que quand un intérimaire part en mission, s'il connaît pas l'endroit, ça fait des missions, on va pas

> la garder de l'embauche, et voilà que fini, et c'est bien renseigné Adecco en rouge, dès que je te renseigne avec une personne, la personne voit Adecco donc sait que c'est un intérimaire, à moins que ce soit un étranger ou un roumain qui vient à peine d'arriver, mais que ce soit une personne qui habite ici bon ben lentement il sait déjà qu'on est là, monsieur, soit on lui a donné une mission, donc il va pour travailler, donc automatiquement euh, il vous renseigne, il vous indique, c'est par là par là par là.

Cette maîtrise de la réaction des interlocuteurs est l'indice qu'une sollicitation intensive et régulière a suscité le développement d'une technique d'approche équivalente à celle des quémandeurs professionnels sans domicile fixe qui optimisent leurs demandes d'aumône en repérant dans la foule des passants les personnes les mieux disposées a priori (Lanzarini, 1998).

Enfin, le lien entre l'usage de l'outil voyageur et la sollicitation des passants apparaît également chez ceux qui y ont moins recours. Gotoré signale ainsi de la même manière qu'il n'a jamais sollicité l'agence mais le ferait en cas de besoin, et qu'il ne sollicite plus de passants mais qu'il le faisait quand il en avait besoin. Souleymane (C2) constitue quant à lui un contre-exemple parmi les très précaires qui sollicitent à la fois les personnes en face à face et à distance. Il ne parle pas du tout de l'usage du téléphone portable et insiste sur le fait qu'il ne sollicite « jamais » personne, « tout juste » le chauffeur. Il n'aurait donc besoin que de la carte sur laquelle son agence note les coordonnées de l'entreprise et dessine un plan.

> YJ : – Et vous utilisez juste la carte ? Juste ce qu'ils disent ?
>
> Souleymane : – Juste ce qu'ils disent ?
>
> YJ : – Est-ce que vous regardez d'autres choses, euh... en demandant aux gens ou-
>
> Souleymane : – Moi je n'ai jamais demandé personne, moi je demande tout juste le chauffeur l'arrêt que je dois descendre, voilà le chauffeur il me dit voilà c'est quand on arrive, dès qu'on arrive, sur l'arrêt, le chauffeur il va me dire voilà c'est là que tu dois descendre. Je descends, bon, à la façon on m'a indiqué, je regarde euh les immeubles euh tout, et si tu dois marcher à ta droite ou bien devant toi quand tu descends, ou bien à ta gauche, premier bâtiment ou deuxième bâtiment no- bon ils vont indiquer ils vont parler normal ils vont indiquer normal et bon, ils vont te dire c'est ça et ça, si tu vraiment tu n'es pas nul, tu vas trouver ça, vite fait, voilà.

Souleymane semble mettre un point d'honneur à ne pas demander de renseignements contextualisés aux passants, ce qui le classerait dans les « vraiment

	peu précaires	*très précaires*
très flexibles	nomades équipés : consultation	nomades démunis : consultation limitée
peu flexibles	vagabonds : observation	voyageurs : sollicitation

TAB. 5.1 – Types de solutions d'orientation

nuls ». Il recourt seulement au chauffeur pour connaître l'arrêt de bus de destination que ne précise pas l'agence. Il constitue donc l'exception attachée à l'affirmation de sa compétence de mobilité autonome, qui confirme la règle des très précaires qui n'hésitent pas à solliciter toute personne susceptible de les renseigner en situation, en face à face ou à distance.

5.1.1.4 Flexibles nomades, précaires voyageurs, ou vagabonds

Quatre types de solutions d'orientation Les solutions d'orientation apparaissent donc structurées selon les deux dimensions du plan précarité-flexibilité, et caractérisées par les trois catégories de ressources définies a priori comme les outils nomades, voyageurs ou vagabonds. Le clivage observé valide donc la pertinence de ces trois catégories d'outils. Toutefois, ce clivage n'est pas limpide et n'émerge que grâce à un traitement subtil des seuls usages différenciés. En particulier, il ne consiste pas en l'utilisation exclusive d'une catégorie d'outil pour chaque catégorie de précaires flexibles. Au contraire, la différenciation entre précaires flexibles porte sur l'ampleur du cumul des outils et sur la préférence pour tel ou tel type d'outils. En effet, à peu près toutes les personnes interrogées évoquent l'outil nomade réalisé par l'agence d'intérim et les diverses ressources vagabondes, indices formels et informels de l'espace urbain, passants et agents. De même, les personnes identifiées par leur usage volontaire de l'outil voyageur qu'est le téléphone portable, à savoir les très précaires peu ou juste flexibles, pratiquent intensivement la sollicitation aussi bien à distance qu'en face à face, c'est-à-dire avec les passants et chauffeurs qui sont des ressources vagabondes.

Les quatre pôles caractérisant les solutions d'orientation en fonction des ressources mobilisées sont résumés dans le tableau 5.1.

Les peu précaires peu flexibles sont désignés comme vagabonds, non pas dans le sens commun d'une pauvreté extrême qui les pousserait à l'errance, mais dans celui de l'usage principal des ressources dites vagabondes, et surtout des ressources matérielles parmi celles-ci, panneaux, repères et formes urbaines qu'il s'agit simplement d'observer.

Les très précaires peu flexibles sont désignés comme voyageurs parce

qu'en plus du recours aux ressources vagabondes matérielles, ils revendiquent l'usage de l'outil voyageur qu'est le téléphone portable, outil symptomatique d'une sollicitation décomplexée et intensive, aussi bien des interlocuteurs distants de l'agence d'intérim ou du lieu de mission, que des passants, chauffeurs de bus et autres travailleurs de la rue.

Les peu précaires très flexibles sont des nomades équipés au sens où, en plus des outils voyageurs et des ressources vagabondes, ils ont recours à des outils nomades, qu'ils mettent en avant de surcroît en affirmant que leur consultation leur suffit pour s'orienter.

Les très précaires très flexibles, enfin, sont des nomades démunis dans le sens où ils présentent les mêmes caractéristiques que les nomades équipés mais qu'ils n'utilisent que l'outil nomade fourni par leur agence d'intérim à tous les intérimaires. Ils ne se distinguent des personnes peu flexibles que par leur valorisation de cet outil et leur utilisation de tous les types de ressources d'orientation à leur disposition.

Solutions d'orientation et types idéaux de tactiques Les quatre types de solutions d'orientation coïncident bien avec les quatre types idéaux de tactiques construits supra (cf. 4.4).

Comme nous l'avons déjà remarqué, la capacité multiforme d'utilisation des ressources d'orientation, typique des nomades, c'est-à-dire des très flexibles, correspond à leur capacité à mobiliser des outils tactiques. D'autre part, la distinction entre les nomades équipés et démunis reprend exactement celle entre les utilisateurs d'outils tactiques qui disposent de nombreux outils sur lesquels s'appuyer et les utilisateurs d'outils tactiques qui en possèdent peu et compensent ce manque par la mobilisation de leur expérience. La « maîtrise assurée » des tactiques notamment grâce à des outils coïncide avec la maîtrise assurée des ressources d'orientation par les nomades, tandis que les « désinvoltes avisés » mobilisent simplement les ressources disponibles pour les tactiques et les solutions d'orientation de la manière la plus avisée possible.

D'autre part, la différence entre les vagabonds et les voyageurs semble cohérente avec celle entre les « suffisants prévenants » et les « conformistes contrariés ». En effet, les vagabonds se contentent des ressources minimales d'élaboration tactique et d'orientation, suffisantes pour leur mobilité restreinte de peu flexibles. Au contraire, les voyageurs ne se satisfont pas de ces ressources parce qu'ils se soumettent avec plus de prévenance aux exigences des employeurs, notamment à la limitation du risque d'égarement et de retard. Ils sont donc contraints, à défaut d'être contrariés, de mobiliser intensivement les autres ressources à leur disposition, à savoir toutes

les personnes qu'ils peuvent solliciter. De plus, leur caractère conformiste et leur adhésion aux valeurs professionnelles imposées par leurs employeurs les conduisent à accepter aussi bien l'humiliation relative de missions contraignantes que celle liée à la sollicitation d'autrui, qu'il s'agisse d'un employeur ou d'un inconnu. Ces sollicitations ne sont ainsi pas du tout perçues comme dégradantes, alors que les personnes moins précaires se défendent d'y recourir ou l'admettent en se justifiant. Les nombreuses sollicitations paraissent plutôt assumées comme solution de déplacement à part entière, à l'efficacité reconnue, et en cela fondement de leur capacité de mobilité flexible, même s'ils le sont peu.

Les solutions de déplacement, à savoir d'orientation, coïncident très bien avec les quatre types idéaux de tactiques que nous avons construits. Nous allons voir que les solutions de travail-déplacement évoquées, à savoir les solutions de négociation des conditions de travail-déplacement, ne s'y accordent pas aussi bien.

5.1.2 Négociation des conditions de travail-déplacement

Nous nous intéressons aux conditions de travail-déplacement. Or, les modalités du déplacement ont été longuement étudiées, donc nous nous focalisons maintenant sur les conditions de travail ainsi que sur les conditions de déplacement dans la mesure où ces dernières sont appréhendées en même temps que les conditions de travail.

5.1.2.1 Conditions de travail-déplacement comme effet et source de précarité

L'évocation des conditions de travail n'est pas uniformément distribuée dans la population. Les personnes peu précaires n'en parlent pas du tout, alors que les juste précaires les évoquent un peu et les très précaires beaucoup. La précarité et ses corollaires comme la sous-qualification et la nécessité d'accepter tout emploi apparaissent en effet comme la cause de la dégradation des conditions de travail. Cette cause est aussi un effet, puisque les très mauvaises conditions de travail participent de la dégradation physique et psychique des travailleurs. Nous citerons seulement Auguste (C2) et Mustapha (C2) qui parlent de leurs situations et de celles de Karim (C1) et d'autres travailleurs qui sont psychologiquement fragilisés à la fois par leur exploitation[1] au restaurant, par les réprimandes de l'agence quand le gérant

[1]Il s'agit de l'exploitation abusive de la main-d'œuvre par les dirigeants des restaurants telle qu'elle est évoquée par les personnes interrogées. La main-d'œuvre est soumise à des conditions de travail éprouvantes voire dégradantes imposées grâce à un rapport de

du restaurant s'est plaint, mais aussi par les dépenses et efforts vains pour obtenir du travail, et enfin par les difficultés de la vie précaire.

> Auguste : – Lui aussi il pète un peu les plombs xxxx. Il y a un jeune qui était là la dernière fois, mais lui il n'était pas, il commençait à parler tout seul.
>
> Mustapha : – (. . .) toute la journée tu es fatigué, tu as marre de problème, et lui, si tu viens ici encore eux ils te dit : pourquoi t'as pas fait vite ? Donc t'as un problème là-bas, dans ta tête, t'as problème là-bas où que tu travailles, t'as problème dans le boîte encore, t'as quatre problèmes
>
> Auguste : – Dans la journée.
>
> Mustapha : – Dans la journée, et toi si une problème tu vas péter les plombs. T'as entendu le petit là-bas au fond il a dit : ouais cette mois là, depuis le premier jusqu'à là j'ai jamais de travail, je vais péter les plombs.
>
> Auguste : (. . .) Il a dit je me réveille à 6h, à 5h pour arriver ici, il y a pas de boulot, je peux pas ! Moi je lui ai dit : calme, calme ! (rire) Il faut payer les transports, je paie ceci, tout ça...

Le leit-motiv de cette souffrance est l'imminence du moment où d'aucuns vont « péter les plombs ». Mikhail (C3) utilise cette même expression pour verbaliser la tension psychologique que sa situation de précaire flexible lui impose. Notons qu'il insiste ici sur la pénibilité des déplacements, et ne fait que suggérer que le travail participe à sa souffrance psychologique.

> Mikhail : – J'habite là (rire), parce que j'habite ici euh, toujours sur Dammarie et Melun, un petit peu j'y vais, travailler dans le Val-de-Marne et tout euh, tous les jours faut monter quoi deux heures deux heures et demi de trajet, quand les trains sont à l'heure, c'est pas xxxx xxxx, pfff, il y a de quoi péter les plombs des fois.

Belinda (C1) indique même qu'elle a besoin de soutien psychologique, ce pourquoi elle a accepté l'entretien avec un sociologue car elle avait compris qu'il s'agissait d'un psychologue.

> Belinda : – C'est parce que- Ramda elle m'a dit c'est un psy- j'ai entendu un psychologue, ça... c'est parfait, j'avais besoin d'un psychologue. (rire de YJ) Après vous vous vous me sortez sociologue.

forces économiques qui lui est défavorable. C'est à cette acception péjorative que le terme exploitation fera référence dans la suite du texte, reprenant en tant que tel le discours des travailleurs rencontrés.

5.1.2.2 Résistance aux conditions de travail des plus flexibles

Plusieurs postures face aux conditions de travail Mais, à part cette évocation des conditions de travail que l'on peut considérer comme une réaction voire comme le début d'une action contre ces conditions de travail-déplacement, ce sont surtout les personnes très précaires juste flexibles (C2) et les personnes très flexibles juste précaires (B3) qui mettent en œuvre des solutions pour y résister. Précisément, c'est le cas de Auguste, Mustapha, Souleymane (C2), et de Clément et Marwan (B3).

Souleymane synthétise les différentes solutions de gestion des relations au travail, relations qui constituent pour notre échantillon la principale cause de satisfaction ou de souffrance au travail, avant la pénibilité physique des tâches.

> Souleymane : – Non il y a plein de choses, franchement il y a plein de choses dans les trucs des intérimaires, si tu encore si tu connais rien du tout, si tu connais pas si tu save pas lire, tu save pas parler français, en même temps là c'est pire, t'es dans la merde, ah oui, on te prend comme un esclave, fais ci, fais ça, si tu connais pas tes droits, on te dit fais ci fais ça. Mais bon, les gens n'ont pas le choix il accepte tout, parce qu'il veut travailler, pour gagner le... la sueur de leur front quoi, tu vois, c'est ça quoi, il accepte tout, il y a d'autres qui acceptent pas il y a d'autres qui sont trop nerveux tu vois... mais c'est difficile quoi c'est vraiment difficile, ouais c'est vraiment difficile, il y a d'autres qui font le moral euh normal ça va ça va, il négocie avec les gens, et quoi... mais tout le monde est pareil y a pas... nananana quoi, tu vois, il y a pas gauche droite, tout le monde est pareil, tu crois à ta religion, moi je crois en ma religion mais on est égal, on est égaux, c'est pareil on est des êtres humains quoi dans la vie, et ben voilà... [des] problèmes.

Ce qui caractérise le travail en intérim est la permanence du rapport de forces entre l'intérimaire qui a absolument besoin de travailler et le système qui l'emploie et qui inclut l'agence et l'entreprise utilisatrice. Savoir parler et lire devient alors très important pour ne pas être exploité « comme un esclave », alors qu'il y a toujours du racisme qui conduit à exploiter les immigrés de manière dégradante. Plusieurs façons de gérer ce rapport de forces s'offrent alors : la soumission, la rébellion, la négociation (« faire le moral »). Souleymane suggère que chaque intérimaire privilégie une solution pour faire face à l'exploitation, mais qu'il vaut mieux savoir mobiliser ces différents registres en fonction du contexte.

Effectivement, les personnes qui évoquent les conditions de travail avancent surtout l'une de ces trois solutions comme principale réaction à l'exploitation, sachant qu'ils peuvent les alterner et que d'autres postures existent. En particulier, Marwan explique comment il pratique la résistance passive en jetant les plats trop sales que les cuisiniers lui donnent à laver.

Classement des personnes selon leur posture Nous pouvons réaliser un rapide classement des personnes évoquant leur réaction aux conditions de travail. Mustapha exprime la colère qui l'anime parfois mais choisit toujours de la taire et de se soumettre face à ses employeurs. Il souligne pourtant que cela lui est défavorable puisque, non seulement il subit le racisme en avalant sa peine, mais le gérant se plaint aussi de son comportement auprès de l'agence. Il lui arrive aussi de se rebeller et de quitter le lieu de mission, en l'occurrence parce qu'il ne dispose pas de vestiaire et doit déposer ses habits à même le sol.

Marwan et Auguste font partie des rebelles c'est-à-dire de ceux qui n'hésitent pas à se placer dans une confrontation et à afficher leurs menaces. Ainsi, Marwan refuse les emplois trop pénibles qu'on lui demande pendant les missions. Toutefois, cette posture de résistance ne l'empêche pas de se vanter de finir son travail mieux et plus vite que le permanent qu'il remplace, et de recevoir les félicitations du gérant, bien que sa promptitude lui soit défavorable en nombre d'heures payées. La rébellion n'exclut donc pas l'adhésion à la valeur professionnelle de l'efficacité.

Auguste valorise et pratique également la rébellion. Il exalte le comportement d'un intérimaire qui a subi sans rien dire les vexations du gérant jusqu'à la pause puis s'est changé et est parti à 11h malgré les menaces de plainte réitérées par le gérant. Ce comportement est d'autant plus une représaille et valorisé en tant que tel, qu'il est difficile de faire venir un intérimaire après 11h. Toutefois, Auguste recommande certes de ne pas garder les vexations pour soi mais, plutôt que de quitter directement son poste, de les dénoncer quand elles se produisent pour menacer l'employeur de partir. Il se situe dans la confrontation mais avec les mêmes objectifs que le négociateur, c'est-à-dire le changement de comportement de l'adversaire plutôt que la rupture. Sa rébellion devient patente lorsqu'il refuse de faire telle ou telle partie du travail, de prendre un poste qui n'a pas été annoncé, ou qu'il exige une comptabilisation des heures dues non comptées. De même, il refuse de poursuivre la mission en heures supplémentaires et quitte l'entreprise quand il a fini son travail prévu, parce qu'il anticipe que l'entreprise essayera de l'arnaquer en lui disant qu'elle ne peut pas payer d'heures supplémentaires. La gestion du temps qui détermine le salaire est donc un principal enjeu de lutte.

Clément préfère pratiquer la négociation comme Souleymane. Il essaie d'abord de préserver à la fois l'ambiance de travail entre collègues et son propre intérêt. Il expose les problèmes auxquels il fait face, avant éventuellement d'élever le ton si son interlocuteur reste dans la confrontation, voire d'en venir aux mains, bien qu'il en ait déjà pâti en perdant un CDI notamment. Clément prolonge donc sa négociation par de la rébellion.

Souleymane affiche sa façon négociée de gérer l'aspect financier de l'exploitation, à savoir les heures non comptabilisées et les prélèvements divers sur son salaire, en demandant avec insistance à l'agence d'intérim de vérifier s'il n'y a pas d'erreur, si besoin en appelant l'employeur. Il n'évoque aucun refus d'obtempérer aux exigences des gérants de restaurant, ni de résistance passive. Il combine donc soumission au travail et négociation après le travail.

5.1.2.3 Régulation des mauvaises conditions de travail

Les autres personnes qui évoquent leurs manières de gérer les conditions de travail-déplacement sont moins pugnaces. Elles mettent en œuvre des solutions plus passives, sans confrontation ni négociation.

La prévention en est une : prévenir l'employeur d'un retard, comme Didier (A3) et Mikhail (C3), éventuellement en demandant à l'agence de le faire à sa place comme Hubert (C1), voire demander un justificatif au guichet de la gare en cas d'incident pour prouver sa bonne foi comme le fait Rahaïta (B1).

La fuite de Leila (B1), qui abandonne ses affaires et bijoux chez le particulier qui l'esclavageait, révèle un autre type de réaction à l'exploitation. Elle diffère de l'abandon de poste de Mustapha ou de l'intérimaire évoqué par Auguste, qui correspond à une rébellion. En effet, l'intérimaire écourte une mission temporaire et retrouvera bientôt une nouvelle mission, sans doute après avoir subi les réprimandes de l'agence d'intérim. Cela rapproche sa fuite d'une rébellion dans sa situation durable d'intérimaire, c'est-à-dire d'une confrontation ouverte à l'ensemble permanent de ses employeurs, agences et gérants de restaurants, alors que la femme de ménage abandonne un emploi pour se retrouver au chômage non indemnisé. Elle évite la confrontation mais sort de son système d'emploi qui se réduisait à un particulier. La fuite est donc une autre posture qui ne doit pas être confondue avec la rébellion, confrontation qui fait perdurer la relation de l'intérimaire avec ses employeurs multiples.

Solange (B2) enfin évoque son recours à des médicaments pour retrouver le sommeil perturbé par les déplacements démultipliés pour aller travailler et emmener son fils travailler. Il s'agit ici d'une tentative de compensation des mauvaises conditions de travail-déplacement.

5.1.2.4 Indépendance des postures de négociation des conditions de travail dans le plan précarité-flexibilité

Plusieurs postures apparaissent pour réguler la dégradation des conditions de travail : la prévention, la soumission, la compensation, la résistance passive, la négociation, la rébellion, la fuite. Elles désignent des solutions de travail-déplacement qui sont combinées entre elles et utilisées par diverses catégories de personnes. À l'échelle tactique, le respect de la ponctualité et le refus des missions, et donc les postures de soumission ou d'insoumission associées, se sont avérés liés à la précarité et à la flexibilité. Pourtant, ces deux facteurs ne révèlent aucune relation avec les postures de négociation des conditions de travail-déplacement identifiées à l'échelle des solutions de déplacement.

La même posture peut également être choisie et rejetée par deux personnes d'une même catégorie. C'est le cas de Didier et Ines (A3), et de Mikhail et Gotoré (C3) à propos du fait de prévenir son employeur de son retard : Didier et Mikhail pratiquent cet appel préventif, tandis que Ines et Gotoré laissent leurs employeurs les appeler s'ils le souhaitent. Des postures antagonistes entre Auguste le rebelle et Mustapha le soumis, tous deux très précaires juste flexibles, se retrouvent également dans leurs façons de gérer leurs difficultés d'accès à l'emploi dans deux anecdotes certes pas vraiment comparables mais significatives : Auguste insiste auprès de ses interlocuteurs et du gérant pour rejoindre le restaurant et y être accepté, tandis que Mustapha abandonne la recherche du restaurant qu'il ne trouve pas et retourne à l'agence.

Par ailleurs, les personnes interrogées ne se privent pas de critiquer leur propre posture, soulignant par là qu'il n'y a pas de méthode infaillible pour échapper aux mauvaises conditions de travail. Il s'agit bien de solutions puisqu'elles n'anticipent pas un programme mais se situent dans le temps de l'action du travail-déplacement. Elles visent en effet à limiter les conséquences négatives du travail-déplacement pendant le déplacement (pour la prévention), ou pendant le travail (pour la soumission, la résistance passive, la négociation, la rébellion, et la fuite), ou après le travail-déplacement (pour la négociation et la compensation).

Le seul lien ici mis en évidence est l'influence réciproque entre la précarité et les mauvaises conditions de travail. Mais, malgré leur diversité, les solutions qui en découlent ne suggèrent aucun lien avec la précarité ou la flexibilité. Seules les solutions d'orientation permettent une mise en concordance avec les tactiques idéal-typiques construites à partir de l'analyse des deux dimensions du plan précarité-flexibilité.

*

Nous allons reproduire cet effort d'analyse sur les stratégies d'accessibilité pour tenter de comprendre leurs liens avec les tactiques de mobilité. Nous soulignons qu'il s'agit de l'échelle spatio-temporelle supérieure englobant l'échelle tactique, alors que les solutions de déplacement constituaient l'échelle inférieure.

5.2 Stratégies d'accessibilité : le potentiel

Domaines d'élaboration de stratégies Les stratégies d'accessibilité constituent les choix déterminant les conditions de la mobilité, c'est-à-dire les choix de mobilité potentielle, par opposition aux choix de mobilité effective que sont les tactiques et les solutions. Ces choix s'exercent dans plusieurs domaines.

Certains concernent directement la mobilité, comme l'acquisition de moyens de déplacement, au premier rang desquels se trouvent la voiture et le permis de conduire.

D'autres déterminent, plusindirectement mais aussi fortement, les choix de mobilité : il s'agit de la localisation résidentielle et de la localisation des lieux de travail, donc des emplois, voire de la carrière, choisis.

Enfin, la construction d'une famille s'accompagne d'une évolution du mode de vie et du rythme de la vie quotidienne. En effet, le ménage, dont la taille découle de ces choix familiaux, est l'unité économique dont la survie est garantie d'un côté par le travail individuel ainsi mis sous pression, et d'un autre côté, par la réalisation d'un certain nombre d'activités quotidiennes qui modifient les possibilités tactiques, c'est-à-dire les agendas envisageables et les modalités des chaînes de déplacement.

De la même façon, les divers projets, touchant l'individu ou sa famille à une grande échelle spatiale ou temporelle, sont aussi susceptibles d'induire une modification des conditions de la mobilité et donc de constituer des choix stratégiques à prendre en compte dans notre analyse.

Domaines négligés Néanmoins, certains de ces domaines sont à peine évoqués et ne seront donc pas développés. C'est le cas des stratégies d'acquisition de moyens de mobilité autres que l'automobile. Quelques personnes distribuées dans le plan précarité-flexibilité ont ainsi évoquées comment elles collectaient à peu près systématiquement les fiches horaires auprès des chauffeurs de bus : Natacha (A2), Boubacar (B2) et Hubert (C1). Auguste (C2) a évoqué sa santé comme un capital à gérer voire à sacrifier pour obtenir du travail, stratégie sacrificielle intéressante et inhabituelle puisqu'elle envisage son insoutenabilité. Mikhail (C3) a également évoqué l'achat opportuniste,

pour ne pas dire compulsif, du livre de plans de Paris qui lui sert d'outil tactique unique et valorisé.

5.2.1 Automobilité

La plupart des personnes interrogées se sont exprimées sur la question de l'automobilité, qu'ils s'en satisfassent, qu'ils s'y préparent, qu'ils l'espèrent, ou qu'ils la rejettent. Ces multiples postures apparaissent structurées selon une seule dimension, à savoir la précarité, et peu selon le degré de flexibilité.

Les postures les plus répandues consistent à se satisfaire de l'automobile lorsqu'on la possède et à la désirer dans le cas contraire. En effet, elle rend efficace la mobilité flexible exigée par les emplois précaires que nos interlocuteurs occupent et elle rend possible la mobilité encore plus flexible liée à des emplois autrement inaccessibles. De plus, l'automobilité est un ordinaire que convoitent beaucoup de ceux qui n'en disposent pas. De cette tendance de fond émergent néanmoins des nuances qui ne s'expliquent pas uniquement par la possession ou non de l'automobile et du permis.

5.2.1.1 Satisfaction des peu précaires et absence de stratégie

Les personnes peu précaires sont en grande partie motorisées et expriment leur satisfaction de cet état. Mais celles qui ne le sont pas affichent autant de satisfaction, mis à part Claire (A1) qui envisage le passage du permis. La caractéristique des peu précaires semble donc être de ne pas avoir de stratégie d'automobilité.

Évidence objective de l'automobilité Cette absence de stratégie s'exprime chez les personnes motorisées peu précaires par l'affichage de l'évidence de la supériorité de l'automobilité. Cette évidence a déjà été mise en avant dans les choix modaux tactiques des motorisés (cf. 4.2.1) mais elle agit également dans le choix stratégique de ce moyen de transport. C'est éventuellement un choix tactique de déplacement automobile qui déclenche le choix de l'achat de la voiture, mais l'automobilité demeure un choix stratégique dépendant d'une configuration d'accessibilité et non de trajets particuliers à réaliser préférentiellement en voiture.

Didier (A3) précise ainsi que l'automobile lui divise son temps de transport par trois par rapport aux transports en commun, ce qui rend incongrue la possibilité de ne pas utiliser la voiture.

> Didier : – Qu'est-ce qui a fait que il me fallait le permis, c'est que... la... zone géo- géographique où j'habite euh, je veux dire

> la vallée de Chevreuse c'est pas bien desservi quoi. (2") Donc c'est vraiment un endroit- non c'est bien c'est super calme mais (petit rire) c'est peut-être un peu trop (...) J'ai vite arrêté de prendre le train, c'est sûr. Dès que j'ai eu le permis, j'ai arrêté. Même pour venir à la Verrière, de chez moi, j'habitais vers euh Sernais-la-Ville c'est juste derrière le Mesnil, c'est pas très très loin, euh pour aller à la Verrière je mettais une demi-heure alors qu'en train je mettais une heure et demie quoi. Donc bon, le choix était vite fait hein, il y a pas entre euh je veux dire (rire de YJ), voilà.

Il a donc passé le permis et acheté une voiture dès qu'il a commencé à travailler. Les transports en commun restent en pratique attachés au monde scolaire, tandis que le passage dans le monde professionnel déclenche l'accession à l'automobilité. Mais ce n'est, semble-t-il, pas seulement la difficile accessibilité de son premier emploi qui l'a amené à devenir automobiliste, mais surtout l'isolement géographique de sa résidence. Le choix de l'automobilité est évident à la fois tactiquement et stratégiquement.

De même, Cheik (A3) profite de son automobilité totalement en affichant l'évidence de son efficacité donc du choix modal tactique : « Vu qu'on a une voiture de toute manière ça y est, on ne s'en passe plus ». L'évidence du choix modal à partir du moment où l'investissement est réalisé justifie implicitement l'investissement, même s'il affiche la nature tactique de la décision d'acheter une voiture pour se rendre à son premier emploi : « je l'ai achetée pour le premier travail (...) c'était moins pour les loisirs, pour les sorties, c'était... strictement pour le travail au départ ». L'évidence de la stratégie d'automobilité apparaît ici dans la supériorité du choix tactique modal. Mais dans le cas de Cheik, l'évidence préexiste au niveau stratégique c'est-à-dire avant d'être confortée par la pertinence d'un choix tactique déclencheur du choix stratégique. En effet, il passe son permis dès qu'il a son bac avant de savoir où il travaillera. Son choix est donc évident tant au niveau tactique qu'au niveau stratégique.

Évidence revendiquée comme objective et subjective de l'automobilité De surcroît, l'évidence peut non seulement être affichée comme objective mais aussi être revendiquée comme subjective, surtout si elle est remise en cause. Ainsi, Mohamad (A1) reconnaît ne jamais avoir calculé le coût d'utilisation de la voiture en précisant qu'il « ne préfère pas ».

> YJ : – Et vous prenez toujours la voiture, jamais les transports en commun ?

Mohamad : – Non, non non, non parce qu'il y a pas très très longtemps que je l'ai donc... le transport c'est autre chose, c'est pff, le paradis, c'est- comment dirai- on... on n'est pas- on peut pas faire ce qu'on veut quoi avec les grèves les machins, lors qu'en voiture, pas de problème, pour réussir à être à l'heure, normalement (rire)

YJ : – Et s'il y a pas trop d'embouteillages, c'est un autre problème...

Mohamad : – Ouais, non non ça roule, ça roule, sauf quand... en période xxx, un petit peu, on a tendance à rouler moins vite (...) mais sinon non, dans l'ensemble, dans l'ensemble euh...

YJ : – Et ça revient pas à cher une voiture ?

Mohamad : – J'ai jamais trop fait le calcul, je préfère pas en fait mais non non, je suis pas xxxx xxxx, en gros, voilà c'est une dépense, bon après, c'est soit ça soit le... soit le... soit la SNCF, lequel est le mieux je sais pas mais, je pense que tout le monde se sent mieux en voiture que dans le train.

YJ : – Ça fait longtemps que vous avez une voiture ?

Mohamad : – Ça fait 6 mois.

YJ : – Qu'est-ce qui vous a décidé ?

Mohamad : – Ah ben j'en avais besoin, justement, à cause du train, d'être dépendant du train euh, dépendant pour aller à la gare, machin... c'est c'est chiant quoi.

YJ : – Et avant vous faisiez sans ?

Mohamad : – Ben la débrouille pareil hein ça va il y a des gens qui aident heureusement, on fait comme on peut hein, on se lève plus tôt (rire).

L'alternative entre voiture et transports en commun est clairement posée, et la voiture ressort unilatéralement supérieure, qualifiée de « paradis » dans lequel « tout le monde se sent mieux ». Ce jugement ne semble pas vraiment impartial puisque seuls ses avantages sont mis en avant tandis que ses inconvénients sont écartés. Les embouteillages sont négligeables et les dépenses volontairement ignorées. Une fois que le choix a été fait, la conscience claire du coût économique de la voiture ne peut que saper le bénéfice subjectif de l'utilisation de la voiture. Mohamad affirme ainsi l'évidence à la fois objective et subjective de l'automobilité.

Ines (A3) expose également son choix stratégique de la voiture comme une évidence en affirmant qu'elle ne peut pas se représenter concrètement l'alternative des transports en commun.

Ines : – Ça ! après on peut plus s'en passer. C'est vrai que...

> je sais pas comment ils font certaines personnes que- hein c'est question d'habitude hein mais moi je crit- je, je dis rien moi mais par exemple j'ai un frère et, il a 30 ans ben il a, il a pas de voiture ici. Et en plus il se lève à 5h, à 5h du matin (rire), ah oui, c'est, c'est comme ça quoi, chacun ses habitudes euh... il est très bien comme ça il prend son ses son train il a sa carte orange tous les mois ou... (3") mais moi... mais moi c'est un peu aussi à cause de ma vie de famille quoi je veux dire après... je je veux bien être à temps et à l'heure, à côté de mes enfants quoi.

Elle justifie d'abord son choix comme l'effet de l'habitude puis comme l'effet des contraintes familiales sur l'agenda. Elle reste alors dans l'évidence, qu'elle affiche comme subjective ou comme objective, c'est-à-dire comme simplement revendiquée ou bien justifiée.

De plus, comme Mohamad, Ines n'a jamais « fait le calcul » du coût de l'essence, mais affirme qu'il n'est pas excessif.

> YJ : – Et c'est quand même rentable de prendre la voiture ?
> Ines : – Oh c'est faisable
> YJ : – Parce que ça ça ça dépense de l'essence.
> Ines : – ... moi je- Ah mais je fais pas le calcul (sourire).
> YJ : – Non ? (petit rire)
> Ines : – Non je fais pas trop mais... ça va, c'est pas trop exige- euh é... xcessif enfin c'est pas trop... ça reste quand même euh...

De la même manière, elle néglige le coût du péage qu'elle a dû franchir une fois.

> YJ : – C'était exceptionnel le péage ?
> Ines : – Oui, oui oui, c'est... ça m'arrivait une fois. Vraiment exceptionnel.
> YJ : – Et ils remboursent un petit peu ?
> Ines : – Oui.
> YJ : – Une petite partie ou complètement ?
> Ines : – Oui, euh, j'ai même pas vu (rire), je sais pas mais je m'en fiche complètement, c'était qu'une fois, si c'était qu'une fois, pff, ça me dérange pas du tout.
> YJ : – Et l'essence aussi ils remboursent ?
> Ines : – Non... ! Si je la prends c'est pour- c'est moi.
> YJ : – Oui c'est vous qui voyez (petit rire)
> Ines : – C'est moi qui veux. Parce que eux, eux je crois qu'ils remboursent c'est le mmh le ticket euh, euh, comment dire, la carte orange, et euh, parce que moi j'ai pas de ticket pour le

> montrer, c'est normal, il y a beaucoup d'entreprises comme ça d'ailleurs, ils remboursent le ticket si on lui donne, si on donne pas on lui rembourse pas (petit rire de YJ). Moi je suis en voiture, c'est (rire), c'est ma responsabilité je la prends et j'en... c'est pas leur... non mais j'assume hein (rire de YJ), c'est bon.
>
> YJ : – Quand vous...
>
> Ines : – Mais quand même ils devraient peut-être euh aider un peu ch'ais pas parce que par exemple moi, je la prends pour quoi, parce que, au lieu d'attendre les, les transports, par exemple le l'après-midi le matin c- encore, mais l'après-midi, ça me ferait juste euh même tard d'arriver à l'école après hein, je peux pas, permettre d'aller prendre les, transports hein. Ben je je serai en retard pour chercher les enfants. C'est sûr. Je l'ai ma- jamais faite mais, mais comme quand je quitte un... (quelqu'un sort) au revoir. Quand je quitte à 3h par exemple si c'est un peu loin, ou à... ou à 3h et demie, je prends ma voiture elle est là, elle m'attend quoi, alors que le transport, non.
>
> YJ : – Non ça marcherait pas.
>
> Ines : – Je suis un peu obligée.

Ce refus de faire face à l'éventuelle irrationalité instrumentale du choix de l'automobile dénote un sentiment latent d'illégitimité. Cela se confirme pour Ines lorsqu'elle dit vouloir « assumer » le coût de son automobilité, qui serait de sa « responsabilité ». Après un instant de réflexion, elle change toutefois sa position et met en avant que les déplacements pour aller chercher ses enfants rendent impossible toute alternative modale. Encore une fois, Ines glisse entre deux modes de justification de son automobilité. D'une part, elle revendique la légitimité de ce choix, réalisé parce que subjectivement évident bien qu'il soit peut-être objectivement irrationnel, mais qui doit être respecté parce qu'elle en assume les coûts. D'autre part, elle affirme l'objective évidence de son choix, lié à sa vie familiale. Cet argument est d'ailleurs le seul argument repris hors de la catégorie des peu précaires, à savoir par Marwan (B3) qui corrobore ainsi le constat de l'évidence de l'automobilité.

Les personnes disposant du permis de conduire et de leur propre voiture, et qui se sont exprimées dessus, se situent dans ou près de la catégorie des peu précaires très flexibles (A3). L'automobilité est donc une évidence objective, quelquefois revendiquée comme évidence subjective, qui ne suscite plus aucune stratégie.

Abandon de l'automobilité et suffisance des transports en commun
Seules deux personnes dans tout l'échantillon se satisfont de leur état d'usa-

gères captives des transports en commun. Ce sont Nassima (A1) et Natacha (A2), toutes deux peu précaires et peu ou juste flexibles. Après avoir pris des leçons de conduite, elles ont manifestement abandonné l'examen du permis de conduire, et semblent se complaire dans leur non-automobilité.

Nassima justifie ce renoncement à l'obtention du permis et donc son abandon de l'automobilité, d'un côté, par l'efficacité du réseau parisien de transports en commun et, d'un autre côté, par son incapacité durable à conduire une voiture, consécutive à un accident grave pendant sa formation à la conduite.

> YJ : – Donc... vous n'avez pas de voiture ?
>
> Nassima : – Non, non, je n'en ai pas besoin. J'ai les moyens de transport.
>
> YJ : – Et... vous avez le permis, quand même ?
>
> Nassima : – Euh... j'ai mon code et j'ai pas... Non c'est vrai, il y avait un problème avec le, mo... moniteur parce que j'ai failli avoir un accident donc j'ai tout laissé tomber. J'ai pas pu donc j'ai tout laissé tomber, c'était un choc. Ça m'a traumatisée...
>
> YJ : – C'était avec le moniteur ?
>
> Nassima : – Ouais ça m'a traumatisé, j'ai plus remis les pieds dans la voiture. J'ai laissé tomber et je suis partie.
>
> YJ : – Vous mettez les pieds dans les voitures d'autres personnes quand même ?
>
> Nassima : – Non non à au... pour conduire.
>
> YJ : – Pour conduire ça marche plus mais si... pour... pour être conduit ?
>
> Nassima : – Pour être conduite, mais... toujours peur.
>
> YJ : – Toujours peur, oui ?
>
> Nassima : – Oui ben ça m'a traumatisée donc... oui, on a failli avoir un accident grave donc...

Nassima semble donc s'être adaptée à sa propre incapacité, mais les bonnes performances relatives des transports en commun évitent toute frustration par rapport à son handicap et lui permettent même de revendiquer sans dissonance cognitive ce choix comme un choix pertinent.

Par contre, Natacha n'affiche pas aussi clairement un tel handicap mais la seule raison qu'elle avance est l'inadaptation de l'auto-école à ses besoins. Ceci peut être compris comme sa propre inadaptation à la conduite.

> YJ : – Est-ce que vous avez euh déjà essayé de passer le permis ?
>
> Natacha : – Oui j'ai essayé j'ai arrêté (rire).

YJ : – Ça a pas marché ?

Natacha : – Si ! Mais l'auto-école

YJ : – Si mais elle était trop cher...

Natacha : – ...elle était pas bien donc j'ai arrêté (petit rire) elle me prenait pas assez par semaine donc j'en ai eu marre j'ai arrêté.

En tout cas, elle ne semble pas vouloir reprendre cette première étape vers l'automobilité. Même si elle ne peut se justifier comme Nassima par l'existence d'un réseau de transports en commun rivalisant avec le mode automobile, elle adopte la même posture en affirmant que les déplacements automobiles seraient plus éloignés que ceux qu'elle réalisent déjà sans voiture.

YJ : – Avec une voiture vous iriez vous accepteriez d'aller plus loin ou... ?

Natacha : – Ah pas sur la région parisienne parce que les gens je vois le matin ils passent trois heures dans les (rire) dans en voiture c'est l'horreur hein (rire)

YJ : – C'est terrible ouais.

Natacha : – Non.

YJ : – C'est comme le train sauf que c'est dans une voiture chacun on attend pff (rire)

Natacha : – Ouais. Le train encore il est pas bloqué et les voitures elles sont tout le temps bloquées le matin pour aller à Paris euh... on le voit quand on a un rendez-vous dans un hôpital ou chez quelqu'un ben on a intérêt à partir à 6h pour être à 9h et encore hein. (rire) Et encore ! Si ça passe bien.

Elle rejette ainsi la voiture comme mauvais choix modal pour rejoindre Paris, accessible en trois heures de trajet en train comme en voiture. Ce choix tactique, pour cette destination, lui permet de légitimer son choix stratégique de ne pas reprendre de leçons de conduite.

Enfin, lorsque son absence de permis est directement mise en cause par l'employeur qui lui propose un poste en horaires tardifs, Natacha renverse la responsabilité de l'échec de sa recherche d'emploi et suggère que c'est l'employeur qui n'a pas pu ou su s'adapter à sa disponibilité horaire.

Natacha : – Oui c... Ah oui ! c'est quand j'étais à Carré Sénart pour postuler ils m'ont dit que j'avais trop de transport, comme j'avais pas le permis que c'était pas possible avec les horaires qu'ils m- qu'ils...

YJ : – Ils vous demandaient quoi alors ?

> Natacha : – -qu'ils avaient. Ah ben c'était 22h Carr- euh, Carrefour.
>
> YJ : – Rentrer à 22h ?
>
> Natacha : – Oui. Donc après comment je fais pour rentrer euh (petit rire) il fallait qu'ils me fassent des horaires moi adaptés dans la journée hein. Parce que sinon euh je pouvais pas y aller.

De la même façon qu'elle critique l'inaccessibilité de Paris en voiture comme en train en réponse au reproche sous-jacent concernant sa faible mobilité et sa non-motorisation, elle dénonce le manque de flexibilité de l'employeur pour neutraliser sa culpabilisation en tant qu'usagère des transports en commun. Par deux fois, elle légitime l'absence de stratégie d'accession à l'automobilité.

Qu'elles soient motorisées ou usagères captives des transports en commun, les personnes peu précaires affichent donc clairement leur satisfaction vis-à-vis de leur état. La stratégie d'automobilité typique des peu précaires s'avère être la succession d'une stratégie passée d'accession à l'automobilité qui a réussi ou échoué, et d'une absence de stratégie au moment présent. Mais dans tous les cas, elles revendiquent la légitimité voire l'évidence objective et subjective de leur stratégie.

Par rapport aux tactiques idéal-typiques, nous pouvons attacher les automobilistes satisfaits au pôle des virtuoses assurés, tandis que les usagers satisfaits des transports en commun sont des suffisants prévenants.

5.2.1.2 Frustration des très précaires et stratégie incertaine

À l'inverse des peu précaires, les personnes très précaires révèlent leur frustration, qu'elle se traduise par une stratégie d'accession à l'automobilité ou pas.

Vers l'automobilité Même si certaines se déplacent parfois en voiture, aucune des personnes très précaires ne possède à la fois d'un permis définitif et d'un véhicule au sein du ménage. Pourtant, toutes soulignent l'utilité de la voiture. En particulier, elles pourraient obtenir des missions qu'elles sont obligées de refuser parce qu'inaccessibles sans voiture.

> Louis : – De manière, j'aurais une voiture, je serais pas là. Sinon t'as plein de boulot.

Hubert (C1) explique très bien la priorité que peut constituer une voiture dans le monde de la restauration où les horaires décalés sont courants.

> Hubert : – Dans la restauration au fil des temps, il faut faire des économies histoire d'avoir une petite voiture aussi.

YJ : – C'est mieux d'avoir une voiture ?

Hubert : – Une voiture parce que il se trouve que quand on va à une mission, c'est loin, mais quand t'as une voiture c'est vite fait, et voilà quoi. Et c'est mon pre- c'est mon premier souci aussi d'avoir une voiture. Surtout dans le monde de la restauration il faut avoir une voiture, parce que c'est un métier qui commence tôt, et qui finit tard, donc il faut éviter tout ça, de prendre les bus de nuit. Quand t'as une voiture, t'es pas stressé tu sais que, même si tu finis à une heure, j'ai ma voiture je vais rentrer, et le lendemain je vais me lever, je viendrai au travail.

YJ : – Donc tu vas en acheter une bientôt ?

Hubert : – Ouais c'est en projet, c'est en vue.

Comme les personnes motorisées peu précaires qui ne veulent pas savoir ce que leur coûte leur voiture, les personnes très précaires négligent le coût de l'automobilité qu'ils recherchent. C'est le cas de Djibril (C1) qui suppose à tort qu'une voiture coûte autant que les transports en commun parce que l'agence d'intérim lui remboursera ses frais d'essence comme elle lui rembourse sa carte orange.

Djibril : – Moi à mon avis les voi- les cartes oranges avec le, carburant c'est pareil hein parce que ils, remboursent un peu quoi tu vois ? Comme ils remboursent les cartes oranges, donc euh... normalement quand t'as une voiture, il doit rembourser un peu aussi.

Mais le désir d'automobilité ne se réduit pas forcément à son utilité économique. Pour Belinda (C1), l'élément manifestement déclencheur est son besoin d'indépendance.

Belinda : – Non mais main main maintenant là, j'en ai marre ! J'en ai marre, vous savez pourquoi ? Surtout les samedis, vous devez attendre toujours quelqu'un pour vous ramener dans dans dans... dans les soirées, c'est pour ça que j'ai envie d'avoir mon propre permis, ma voiture. Si parce que là ça me soûle. Là je vais trouver un petit temps, de travailler, et d'aller... ouais, d'aller passer mon code.

Face à l'utilité de la voiture qui prend la forme d'un besoin criant pour ces personnes qui manquent en général de travail, la plupart avancent qu'elles comptent obtenir le permis de conduire et/ou acheter une voiture. Hubert (C1) ne parle que d'acheter une voiture car il a déjà le permis. Djibril et Praful (C3) cherchent à obtenir l'équivalence de leur permis obtenu dans leurs pays d'origine. Djibril (C1) évoque en même temps l'achat d'une voiture, tandis

que Praful dispose déjà de la voiture du ménage que sa femme n'utilise pas. Belinda (C1), Mikhail (C3) et Gotoré (C3) envisagent de passer le permis et détaillent la façon dont ils y parviendront mais ils n'évoquent pas ou à peine l'achat de la voiture. Ils révèlent ainsi soit que la plus grande difficulté est cet examen à la fois très coûteux, voire plus coûteux qu'une petite voiture usagée, et très sélectif, soit que l'achat d'une voiture constitue une simple question financière dont il n'est pas utile de se préoccuper avant que le permis ne soit lui-même financé et obtenu.

Les stratégies évoquées varient en nature et surtout en complexité. Ainsi, certains ne mettent en œuvre à peu près aucune stratégie. Souleymane suggère que les démarches d'équivalence du permis vont porter leurs fruits et Belinda affirme qu'elle n'aura aucun problème pour financer son permis et sa voiture grâce à ses salaires et à l'aide de son père. Plus prudents, d'autres personnes élaborent une stratégie sommaire. Hubert et Djibril expliquent qu'ils n'ont pas les moyens financiers pour passer le permis, donc que leur stratégie consiste simplement à épargner. De son côté, Mikhail sollicite des aides institutionnelles. Il excuse les institutions qui les lui refusent parce qu'il connaît leurs difficultés financières, mais il ne complète pas sa stratégie pour autant. Par contre, Praful anticipe plus loin dans le temps et élabore une stratégie plus complexe d'obtention du permis de conduire à moyen-terme. Il craint l'échec de la démarche d'équivalence de son permis, pour laquelle il a néanmoins prévu de retourner au Pakistan. Il prévoit le cas échéant d'attendre un an et demi avant de s'inscrire dans une auto-école afin de perfectionner son français.

Mais ces différents types de stratégies ne paraissent pas significativement structurés en fonction du degré de flexibilité, bien que les stratégies les plus élaborées soient celles des individus les plus flexibles, c'est-à-dire Praful et dans une moindre mesure Mikhail.

Renoncement temporaire et projet sans stratégie Quelques personnes très précaires n'expriment pas l'ambition de devenir automobilistes, bien qu'elles chantent aussi les louanges de l'automobilité. Il ne s'agit pas forcément d'un renoncement puisque les personnes qui l'ont affirmé l'ont souvent fait en réponse à une question explicite. Ainsi, nous pouvons seulement supposer que Louis (C1) n'envisage pas de passer le permis maintenant lorsqu'il dit regretter de ne pas l'avoir passé « à l'époque ».

> YJ : – Et vous avez pas le permis.
>
> Louis : – Ben ouais. À l'époque j'avais pas besoin. Il y avait du boulot partout. Maintenant regardez.

Par contre, Aminata (C2) exprime clairement son renoncement temporaire. Elle exclut en riant la possibilité de passer le permis dans sa situation actuelle, possibilité qui paraît ainsi presque fantaisiste dans sa bouche.

> YJ : – Vous avez pensé à... est-ce que vous pensez à avoir un permis, une voiture ?
>
> Aminata : – Pas de pa- pas pour le moment (petit rire)
>
> YJ : – Non ? C'est pas le programme ?
>
> Aminata : – Pas pour le moment (petit rire). Il y a des priorités d'abord (petit rire), il y a pas...
>
> YJ : – Et c'est- ça... c'est trop d'argent ? je sais pas ?
>
> Aminata : – Oui oui il y a... il y a beaucoup d'argent aussi.
>
> YJ : – C'est trop cher ?
>
> Aminata : – Ah je peux pas me permettre ça (petit rire), non moi, je peux pas. Je peux pas faire ça.

Bien que les questions soient trop suggestives, il semble que le facteur financier soit déterminant dans cette impossibilité. Cependant, les difficultés d'organisation de la vie quotidienne dans un foyer réglementé avec la charge d'une jeune enfant, peuvent aussi influer.

Gotoré exclut également du présent la possibilité de passer le permis, mais il l'envisage manifestement pour l'avenir, tout au moins il affiche son espérance. Il n'avance une échéance vague et conditionnelle que contraint par nos questions. De plus, il ne précise pas sa stratégie, c'est-à-dire ce qui l'empêche de passer le permis, et ce qui lui permettra de le passer plus tard.

> YJ : – Vous pensez passer le permis ou... ?
>
> Gotoré : – Euh, non pas encore.
>
> YJ : – Non ? Pas de permis ?
>
> Gotoré : – Je n'ai pas de permis. Ouais.
>
> YJ : – Et vous voulez pas, passer... ?
>
> Gotoré : – Actuellement pas encore.
>
> YJ : – D'accord. C'est pas envie ou... ?
>
> Gotoré : – Non c'est bien, bien sûr c'est bien !
>
> YJ : – C'est bien ?
>
> Gotoré : – Oui, c'est bien. Bien sûr c'est bien. Pas encore le... seulement c'est bien quand même. Parce qu'il y a certains boulots ici, il faut voiture. Oui. Il y a certains boulots Air France, justement à côté de Roissy, il faut voiture, il y a certains boulots, il faut que... le boulot- tout ça, bureau, il demande est-ce que tu as de permis ou alors pas de permis ? Si tu as de permis, tro... xxxx boulot, il y a pas de problème. Et si il y a pas de permis, hé, c'est comme ça, tu fatigues quand même.

YJ : – Ouais ouais.

Gotoré : – Ouais. Tu fatigues.

YJ : – C'est très fatiguant.

Gotoré : – Mh mh. Voilà.

YJ : – C'est clair. Et pourquoi est-ce que vous, commencez pas à passer le permis ?

Gotoré : – Hé non mais... pas encore pas encore. C'est bien que xxxx xxxx. (grand rire)

YJ : – Quand, quand est-ce que vous passerez ? (rire) C'est pas pour vous obliger.

Gotoré : – Non. Faut pas non. Ouais ?

YJ : – Quand est-ce que vous pourrez passer le permis ?

Gotoré : – Pourrez, passer ? D'ici 2... 2005 5, non 2006, 2007. Je passe.

YJ : – Oui ? Dans un an, ou deux ? C'est ça ?

Gotoré : – Oui, dans un an ou deux, je passe ça quand même.

YJ : – Et-

Gotoré : – Si tout va bien.

YJ : – Pourquoi dans... qu'est-ce qu'il y aura dans un an ? Pourquoi vous pourrez passer le permis ?

Gotoré : – Non xxxx.

YJ : – Hein ?

Gotoré : – Euh, act actuellement quand même euh pas encore.

YJ : – Non ?

Gotoré : – Ouais. Mais d'ici...

YJ : – Mais pourquoi ?

Gotoré : – ...un an ou deux. (rire) D'ici un an ou deux. Ouais.

Ce qu'il suggère néanmoins dans le « si tout va bien » est l'amélioration éventuelle de sa situation financière qui lui permettrait de dégager de l'argent et du temps pour cet examen. Mais le flou de sa stratégie semble surtout révéler qu'il n'en a simplement pas, au-delà de ses efforts pour améliorer sa situation financière qui visent surtout sa survie quotidienne et non l'approvisionnement d'un fonds affecté au financement de sa future automobilité. Il n'a donc sans doute pas de stratégie spécifique d'accession à l'automobilité. Mais celle-ci reste un projet affiché car elle lui éviterait la fatigue et lui procurerait du travail.

De la même manière, Karim (C1) ne mentionne ni la possibilité ni l'impossibilité d'une stratégie d'accession à l'automobilité mais il évoque la possession d'une voiture en même temps qu'un lointain projet de stabilité familiale et professionnelle, sans stratégie claire pour le réaliser.

> Karim : – Comme j'ai dit je travaille, et j'ai ma maison, ma voiture, tout le reste...

Les personnes très précaires valorisent toutes l'automobilité dont aucune ne dispose complètement, et se partagent en deux groupes : les personnes qui mettent en œuvre une stratégie sommaire ou complexe, et les personnes qui la repoussent dans un futur qu'elles espèrent plus favorable. Ces deux groupes ne sont pas différenciés en fonction du facteur flexibilité, ce qui nous oblige à les confondre dans le plan précarité-flexibilité.

5.2.1.3 Situation intermédiaire des juste précaires

Enfin, les choix stratégiques des personnes juste précaires vis-à-vis de l'automobilité peuvent être situés au croisement des trois positions identifiées précédemment : automobilistes satisfaits, usagers des transports en commun satisfaits, usagers des transports en commun qui veulent devenir automobilistes.

Critique de la mobilité automobile et projet d'accession à l'automobilité En effet, Rahaïta (B1) et Clément (B3) n'hésitent pas à critiquer les performances de la voiture, comme Nassima et Natacha, les non-automobilistes satisfaites. Par contre, ils envisagent d'acquérir une voiture à court ou long terme.

Bien qu'elle prévoit de passer le permis dès qu'elle sera rentrée de son voyage de noces, Rahaïta explique qu'avoir une voiture n'aide pas pour les déplacements, en l'occurrence pour l'orientation, car seules comptent les compétences incorporées.

> Rahaïta : – Non. Pas de voiture, mais il y a les transports. Donc quand il y a les transports, je les utilise bien-sûr mais les transports vous savez c'est pas pareil que les voitures, en voiture bon, ça je ne je ne m'y connais pas trop mais... il y a des plans. Enfin, le bus il connaît déjà ses arrêts, et toi tu connais ton arrêt de bus, parce qu'en bus, tu peux- en voiture tu peux tourner en rond pour trouver déjà l'arrêt, et en bus ça t'emmène directement à l'arrêt donc euh il y a beaucoup de différences mais en voiture peut-être que c'est la même chose- bon ça peut être la même chose, soit tu arrives plus tôt, si tu connais. C'est la même chose, pour moi. Voiture et, bon, si tu ne connais pas, c'est comme euh la personne qui est en transport mais la personne est euh si tu connais, il y a pas de souci ! Pour moi, c'est pareil, ça dépend seulement de la personne, c'est pas seulement le euh... je conduis,

> je sais, c'est pas ça. Si tu ne connais pas, il faut demander aussi. Tu peux t'arrêter, bien sûr pour dire à un passager euh vous connaissez euh cette adresse ? C'est comme moi, si je descends du transport, je demande. C'est comme ça.

Clément se situe dans la même situation intermédiaire que Rahaïta, entre critique et anticipation de l'automobilité. D'une part, il critique aussi la voiture par rapport aux transports en commun, et même plus fortement qu'elle. Il accepte de manquer des missions pour ne pas avoir de voiture, et il résiste à ses employeurs et à sa famille qui veulent l'inciter à devenir automobiliste.

> Clément : – J'ai des potes là sur le Bourget ils s'y rendaient en voiture, ils mettaient quasiment autant de temps que nous voire plus de temps car ils prenaient les bouchons quoi, et il prend sa voiture faut qu'il parte un peu plus tôt, s'il partait à l'heure pile à l'heure, pile poil pour arriver à l'heure il se prenait tous les bouchons, à 6 7 8h les bouchons sont là quoi, par contre si tu pars un peu plus tôt c'est clair tu vas rouler, tu vas pas prendre les bouchons mais tu vas arriver une heure à l'avance (rire) (...) beaucoup de gens me disent : oui tu sais, tu risques pas d'avoir beaucoup de missions, t'as pas de véhicule et tout bon c'est vrai que pour aller dans les sites un peu isolés ou quoi, il faut la voiture, mais quand t'as des sites, des lieux de travail où c'est bien accessible au niveau transports en commun, c'est super, je trouve ça très pratique, je suis content.
>
> YJ : – Il y a pas des missions qui sont manquées ?
>
> Clément : – Ben je suppose que si, parce que bon par exemple si ils veulent m'envoyer sur un site où t'as besoin éventuellement d'un véhicule, ou bien d'être flexible, sinon au niveau transports en commun c'est pas trop flexible ou quoi, ben voilà, on va le passer à quelqu'un qui sera permanent, qui sera sûr d'y aller, bon ben je patienterai en attendant une mission appropriée à mon mode de déplacement xxxx, c'est tout. Ouais j'essaie de m'adapter aussi quoi, un petit peu (petit rire).

D'autre part, toujours comme Rahaïta, il se distingue de Nassima et Natacha parce qu'il envisage quand même de passer un jour le permis, quand il y sera obligé professionnellement ou quand il sera plus âgé. De plus, il est séduit par l'idée de se déplacer en moto à travers les embouteillages et sans problème de stationnement. Il s'est même renseigné sur les conditions tarifaires du passage des permis auto et moto. Enfin, il anticipe que, le cas échéant, il restreindrait aux loisirs l'utilisation de sa voiture ou de sa moto.

> Clément : – Tout le monde me dit : le travail t'en as absolument besoin c'est trop important ceci cela, ppph. Moi personnellement la voiture ou la moto, pour moi c'est un loisir basta, c'est pas une nécessité importante, gravissime, moi à mon âge, pour l'instant, après peut-être, je sais pas, 30 ans, la quarantaine, peut-être j'aurai vraiment l'utile parce que voilà je pourrai pas faire sans, mais à mon âge je me dis, je suis pas pressé de l'avoir, ou si je l'ai ce serait vraiment secondaire, je sais qu'elle va rester garée toute la semaine sur le parking et je vais m'en servir le week-end, à moins que je trouve un travail qui est vraiment à distance et que je peux pas faire autrement. (...) Si tu travailles pas absolument dans le transport, moi, point barre.

Clément et Rahaïta adoptent des positions nuancées voire très critiques sur la valeur de la mobilité automobile mais envisagent quand même de la pratiquer à terme. Cette posture peut être définie comme l'hybridation de la critique des non-automobilistes satisfaits peu précaires et de l'enthousiasme projectuel des autres usagers très précaires des transports en commun.

Projet en cours Outre Marwan déjà rapproché de la position d'Ines, les deux autres personnes juste précaires qui s'expriment sur le sujet de l'automobilité affichent la même volonté de devenir automobilistes que les très précaires. Cependant, elles semblent plus près de réaliser leur projet et donc de rentrer dans la catégorie des automobilistes satisfaits. Devenant motorisées, elles deviendraient d'ailleurs certainement peu précaires comme les autres automobilistes satisfaits.

D'un côté, Boubacar (B2) possède déjà le permis de conduire et a le soutien financier de sa femme pour acheter une voiture. Il doit néanmoins travailler pour épargner les fonds nécessaires. D'un autre côté, le passage du permis fait partie des « projets » de Solange (B2) pour son fils mais l'acquisition de la voiture ne semble pas problématique grâce au soutien des deux parents actifs et par ailleurs motorisés. De plus, ils l'assistent dans sa mobilité vers les missions d'intérim et les stages, ce qui lui permet d'économiser assez pour financer le passage du permis.

Dans les deux cas, la principale stratégie est l'épargne. Mais, alors qu'elle paraît insuffisante pour les très précaires, étant donné leurs revenus très faibles et instables, elle semble moins incertaine dans le cas des personnes juste précaires, simplement du fait de leur moindre précarité. Ces deux personnes juste précaires se situent donc entre les très précaires qui affichent un projet incertain d'automobilité et les peu précaires qui ont réalisé ce projet.

	peu précaires	*très précaires*
très flexibles	réussite satisfaite	projet sans stratégie assurée
peu flexibles	abandon satisfait	

TAB. 5.2 – Trois types de stratégies d'automobilité

5.2.1.4 Précarité et stratégies d'automobilité

Trois types de stratégies d'automobilité D'un côté, les peu précaires affichent leur satisfaction et leur absence de stratégie. De l'autre, les très précaires révèlent leur frustration entre un enthousiasme pour les projets d'automobilité et une difficulté à mettre en œuvre des stratégies pour concrétiser ces projets. En lui donnant la forme d'un gradient, la situation intermédiaire des personnes juste précaires renforce l'hypothèse d'un lien entre précarité et stratégie d'automobilité. De plus, la flexibilité permet de distinguer deux stratégies chez les peu précaires. Finalement, trois types de stratégies peuvent être mis en évidence, comme le résume le tableau 5.2.

Cohérence avec les tactiques idéales-typiques Les tactiques idéales-typiques semblent en cohérence avec ces trois stratégies.

La stratégie typique des peu précaires peu flexibles est celle des usagers des transports en commun satisfaits, à savoir une absence de stratégie après l'échec de la stratégie d'accession à l'automobilité. Même si le mode associé à la suffisance prévenante des peu précaires peu flexibles est la voiture seule, l'absence de stratégie des non-automobilistes satisfaits correspond à la satisfaction des suffisants prévenants vis-à-vis de leur mode de transport, de leur stratégie tarifaire, et des valeurs professionnelles.

La stratégie des peu précaires très flexibles est celle des automobilistes satisfaits. Là aussi, il y a une absence de stratégie, mais après la réussite de la stratégie d'accession à l'automobilité. Elle correspond à la maîtrise assurée, dans la mesure où cette stabilité est le signe d'une réussite passée.

Enfin, la stratégie des très précaires est l'affichage du projet d'automobilité sans stratégie assurée. Soit ils attendent que le projet aboutisse seul ou qu'un contexte plus favorable se présente. Soit ils ont une stratégie sommaire fragilisée par les obstacles liés à la grande précarité. Soit ils ont une stratégie robuste mais à mettre en œuvre sur une longue période, et de ce fait également incertaine. Un seul des deux types de tactiques associés aux très précaires correspond à cette stratégie, ou plutôt à ce projet sans stratégie : il s'agit des conformistes contrariés. Ils visent en effet la normalisation au sens de l'accession à la norme définie par les peu précaires, qu'il s'agisse des choix de tarification de transports en commun, ou bien de l'accession à

l'automobilité. Mais, du fait de leur précarité, ils sont contrariés dans leurs efforts pour obtenir ce qu'ils considèrent être l'ordinaire qui ferait d'eux des citoyens à part entière.

Quatrième type de stratégie d'automobilité Le quatrième type de tactiques, la désinvolture avisée des très précaires très flexibles, ne correspond à aucune des stratégies d'automobilité identifiées comme typiques. Or, les personnes très précaires très flexibles se caractérisent par une utilisation avisée des ressources dont ils disposent. En termes de stratégie d'automobilité, ce trait comportemental se traduirait selon l'une des deux modalités suivantes : soit par le renoncement à la fois avisé et désinvolte à l'automobilité ; soit par l'élaboration d'une stratégie également avisée, c'est-à-dire adaptée à la précarité donc modeste et prudente quitte à ce qu'elle intègre un plan sur un long terme.

Or, nous reconnaissons, dans cette stratégie avisée, le modèle des stratégies de deux personnes très précaires très flexibles : celle de Mikhail, qui ne se satisfait pas de l'épargne mais va chercher les aides institutionnelles tout en connaissant leur rareté ; et surtout celle de Praful, qui planifie précisément le délai nécessaire à son perfectionnement en français avant de passer le permis de conduire, au cas où ses démarches actives d'équivalence de son permis pakistanais n'aboutissent pas.

Nous pouvons considérer que ces deux stratégies constituent les seules représentantes d'un quatrième type de stratégie d'automobilité d'abord négligé. Elles n'auraient pas pu le révéler par elles-mêmes parce qu'elles ne sont pas assez nombreuses ni différenciées du reste des choix et non-choix stratégiques des très précaires. Mais elles semblent assez en cohérence avec la désinvolture avisée pour constituer une trace significative de ce quatrième type de stratégie.

Quatre types de stratégies et relation avec les tactiques Par conséquent, repoussée par ce nouveau pôle associé aux très précaires très flexibles, la stratégie typique des très précaires peu flexibles se radicalise en projet sans stratégie, comme Belinda ou, dans une moindre mesure, comme les autres personnes très précaires peu flexibles qui comptent sur l'épargne malgré leur revenus précaires. C'est en fait Gotoré, une personne très flexible, qui illustre au mieux cette stratégie. Il affiche spontanément qu'il passera un jour son permis mais ne peut mettre en avant aucune autre stratégie que l'attente.

Les quatre stratégies idéal-typiques d'automobilité sont finalement celles résumées dans le tableau 5.3. Elles paraissent en cohérence avec les tactiques idéales, d'autant plus qu'un des types a été identifié à partir de l'étude de

	peu précaires	*très précaires*
très flexibles	réussite satisfaite	stratégie avisée
peu flexibles	abandon satisfait	projet sans stratégie

TAB. 5.3 – Quatre types de stratégies d'automobilité induits à partir des quatre tactiques idéales-typiques

leurs caractéristiques. Néanmoins, cette cohérence prend la forme d'une similarité de logiques d'action à différentes échelles et non pas celle de chaînes de causalité. Il semble donc difficile de mettre à jour ces dernières, sauf pour les choix modaux tactiques qui, d'une part, sont déterminés par les choix stratégiques d'équipement automobile et, d'autre part, déterminent ces stratégies mises en œuvre pour rendre les choix tactiques possibles. Et encore ces causalités ne s'appliquent-elles pas aux peu précaires peu flexibles, qui sont associés à la pratique monomodale de la voiture, en même temps qu'à l'abandon satisfait de la stratégie d'automobilité.

Nous allons trouver des éléments de causalité plus substantiels dans les stratégies afférant à la vie professionnelle.

5.2.2 Vie professionnelle

Puisque nous nous intéressons au travail-déplacement, les choix portant sur la vie professionnelle sont déterminants pour notre analyse. L'acceptation, la négociation ou le refus des emplois et de leurs modalités s'inscrivent, comme la tarification (cf. 4.2.5), dans une échelle tactico-stratégique.

Certains de ces choix sont tactiques, dans le sens où le travail accepté ou décidé ne détermine qu'un ensemble circonscrit de déplacements qu'il s'agit d'intégrer dans un agenda. Nous les avons pris en compte dans la section de l'étude des tactiques traitant de l'arbitrage du travail-déplacement (cf. 4.3.1).

D'autres choix, stratégiques, modifient par contre la mobilité potentielle parce qu'ils s'appliquent à des échelles spatio-temporelles plus importantes. Les modalités de réalisation de cette mobilité, pourtant imprévisible, doivent être prises en compte en termes d'accessibilité (cf. 2.3.5.1).

Nous allons maintenant nous intéresser à cette échelle qui mêle les notions de stratégies mais aussi de projets. Comme nous le précisions dans la construction de notre grille analytique (cf. 2.3.5.1), le projet définit l'objectif éventuellement mis en œuvre par des stratégies. Nous commencerons par l'analyse des projets professionnels évoqués, avant de déterminer les stratégies qui les servent.

5.2.2.1 Métiers comme projets de rupture ou de continuité

Nous avons pu distinguer, au cours de nos entretiens, que deux projets sont plus souvent évoqués qu'un seul, outre l'objectif quotidien d'obtenir des missions.

Le cas échéant, un projet en continuité avec l'activité professionnelle actuelle se superpose à un projet en rupture avec cette activité. Ce projet en rupture désigne toujours ce que nous nommons un « métier », au sens d'un travail caractérisé par son contenu, c'est-à-dire par la nature du bien ou du service produit, et non par sa forme, c'est-à-dire par son statut ou ses conditions d'exercice et de rémunération. Mais des métiers sont aussi visés par des projets en continuité avec l'activité actuelle.

Une distinction assez nette apparaît entre les projets de métiers en rupture et les projets de métiers en continuité, les premiers étant le fait des peu flexibles, tandis que les derniers sont formulés par les très flexibles.

Projet de métier en rupture des peu flexibles Parmi les personnes peu flexibles se trouvent six personnes qui formulent un projet de métier en rupture, contre une seule qui a un projet de métier comme aboutissement. Les autres personnes taisent leurs projets ou bien n'y incluent pas le contenu du travail.

Claire (A1) ne précise pas le métier qu'elle vise mais elle affiche sa volonté de rupture. Elle précise d'ailleurs qu'elle ne fait de l'intérim que pendant les vacances.

> Claire : – Je... je travaille que maintenant en... que pendant les vacances en fait, avec mon CAP. Parce qu'après à la fin je passe un CAP. Et euh... xxxxxxx, je... j'irai chercher du- je n'ai plus envie de coucher dans cette voie, alors ce qui fait que je travaille un peu pendant les vacances, et xxxxx xxxx chez moi.
>
> YJ : – D'autre que l'hôtellerie restauration ?
>
> Claire : – Euh... quelque chose d'autre que l'hôtellerie.

Mohamad (A1) précise aussi qu'il n'espère pas, sans solution de continuité, commencer à travailler dans son métier de pâtissier à partir de ses actuelles missions d'intérim en « cuisine », simplement parce qu'il n'a des propositions d'embauche que dans le même métier que ses missions.

> Mohamad : – Ça marche ici, donc je reste là (petit rire), c'est pour compléter.
>
> YJ : – Et des contrats à côté ?
>
> Mohamad : – Non.
>
> YJ : – Juste de l'intérim ?

Mohamad : – Juste de l'intérim.

YJ : – Et ça tourne bien ?

Mohamad : – Ça tourne bien mais au bout d'un an et demi, deux ans, ça commence à... un emploi fixe, ça m'a- c'est mieux. Je suis en cours de recherche mais... je cherche encore, je sais pas trop, j'hésite un peu.

YJ : – Et des propositions ? Pas tellement ?

Mohamad : – Si, si, mais bon, j'en cherche pas en collectivité ni en cuisine donc euh, je suis plus dans la pâtisserie.

Rahaïta (B1) envisage de devenir la patronne d'une boutique de vêtements, ce qui est également un projet en rupture avec ses missions d'intérim. Enfin, les personnes très précaires peu flexibles (C1) suivantes formulent un projet de rupture comparable.

Louis ne peut trouver de travail dans le bâtiment à cause d'un handicap physique, une prothèse à la jambe. Tout en cherchant du travail dans d'autres secteurs, comme dans la restauration et l'industrie, il n'abandonne pas son projet qu'il reporte à sa proche retraite. Pour lui, ce sera un moment de rupture où l'exploitation salariale laisse la place à une liberté de rentier. Il caresse néanmoins le rêve de hâter son projet de rupture et de retourner travailler dans le bâtiment pour fuir le mépris des agences d'intérim.

Karim, habitué des emplois précaires peu qualifiés, espère retourner au Maroc et ouvrir une boutique comme celle de son père lorsqu'il était enfant.

Belinda travaille dans la restauration après une formation en lycée hôtelier mais envisage de faire une autre formation pour ouvrir un magasin de vêtements (comme Rahaïta). Elle a aussi imaginé une carrière dans le sport mais y a renoncé.

Djibril (C1), enfin, avance un projet de rupture dont il souligne l'inaccessibilité. Il s'agit de retourner au Mali pour monter une affaire, ce qui implique de trouver un financement.

Djibril : – Oh mais, mais... si tu si tu si tu si tu veux si tu veux retourner, il faut que ton oi-, eh si tu veux retourner il faut que tu retournes avec quelque chose, ce soit tu travailles avec, mais si tu n'as pas ça comment tu vas retourner ?

YJ : – Ouais. (grand rire de Djibril) On est coincé hein.

Djibril : – Hein ?

YJ : – On est coincé là c'est ça ?

Djibril : – Ah ouais faut préparer avant.

YJ : – Oui. On se rend pas compte.

Djibril : – Oui il faut que tu prépares quelque chose, mais si tu dis que, tu vas rattraper sur place pour, faire quelque chose,

> c'est une xxxx- tant que... il n'y a pas de problème, il faut que tu prépares tout ce que tu dois faire, ça soit, ou bien ça soit ici il faut que tu prépares hein, si tu peux pas préparer, tu peux pas le faire.
>
> YJ : – Et euh, il faut préparer pour avoir les sous pour...
>
> Djibril : – Ah les sous, ça soit pour-
>
> YJ : – ...pour payer l'avion ou aussi pour avoir assez, là-bas ?
>
> Djibril : – Non non non pas de problème mais c'est pas pour payer l'avion, arriver là-bas tu vas faire un projet si tu as- si tu n'as pas l'argent tu ne vas pas faire un projet. Voilà. Il faut que tu- alors si tu as l'argent tu peux faire ouais mais si tu n'as pas comment tu vas faire ? Tu peux pas. C'est ça.

Les autres personnes peu flexibles n'évoquent aucun métier dans un projet. Hubert (C1) et Antoine (C1) parle à peine des métiers qu'ils pourraient faire.

Nassima (A1) ne formule aucun projet du tout, puisqu'elle n'envisage que de rester aide à domicile, situation effectivement bien établie. Nous pouvons éventuellement considérer que son projet est de conserver son emploi et son métier.

Seule une personne peu flexible, Gérald (A1), avance un projet de métier en continuité avec sa situation. Même si cette continuité est relative puisqu'elle prend la forme de ruptures successives. Le projet de Gérald consiste ainsi à changer de spécialité au sein de son métier de cuisinier, c'est-à-dire passer de la cuisine en collectivité à la cuisine gastronomique, puis à d'autres variantes de cuisine. Ce projet de carrière étant déjà en cours de réalisation et se situant dans un seul métier pour Gérald, il s'agit bien d'un projet en continuité avec son activité actuelle de cuisinier intérimaire en collectivité.

> Gérald : – Et voilà donc j'avais envie de voir autre chose, en fait j'aime bien euh... parce que la cuisine c'est un métier où on apprend beaucoup de trucs, on apprend toujours quelque chose : restaurant gastronomique, pizzeria, pas tout à fait en collectivité à Adecco, extras dans un resto algérien, voilà. Parce que j'aime bien voir les différentes facettes- si ça se trouve, quand Lenôtre ça me plaira plus, j'irais peut-être dans un palace. Pour voir d'autres, d'autres...

Gérald représente bien les projets de métier, en continuité avec leur activité, qui caractérisent la plupart des personnes très flexibles.

Projet de métier comme aboutissement pour les très flexibles À part Idrissa (A3) et Mikhail (C3) qui projettent la rupture, à savoir des

formations de reconversion pour devenir respectivement chauffeur de car et agent de sécurité, les très flexibles formulent soit des projets professionnels caractérisés par un métier en continuité avec leur activité, soit aucun projet.

Ines (A3) s'est retrouvé dans le secteur de la restauration en saisissant une opportunité de formation mais projette d'y rester en continuant à se former. Didier (A3) travaille surtout avec les traiteurs et envisage de devenir propriétaire de salle de réception, et d'être lui-même un patron. Malgré ce changement de statut et de fonction, il resterait alors dans le même secteur, et ses actuelles missions de serveur semblent le préparer à cette ambition. Cheik (A3) ne précise pas clairement son projet mais semble enchaîner les emplois avec une certaine cohérence car il cherche surtout à renforcer ses qualifications, même s'il a commencé à travailler dans un secteur d'activité différent de sa formation initiale. Le secteur dans lequel il se construit un métier est proche de l'informatique puisqu'il a travaillé dans une société de services en ingénierie informatique. Praful (C3) possède également comme projet de travailler soit dans le bâtiment, secteur pour lequel il s'est formé, soit dans la restauration où il a de l'expérience. Ce sont les deux secteurs qu'il a déjà commencé à appréhender.

Projets de rupture abandonnés par les très flexibles Les autres personnes très flexibles n'évoquent pas de projet ou affichent l'abandon de leur projet. Nous ne savons pas ce que projettent éventuellement Gotoré (C3) ou Kouma (B3). Par contre, Mody (A3) nous dit qu'il ne projette rien, en tout cas rien qu'il ose révéler à un chercheur. Il n'envisage la possibilité d'une formation que pour obtenir un quelconque travail et non pas pour acquérir un métier désiré. En effet, il ne précise ni le secteur de perfectionnement ou de reconversion, ni un projet identifié. Quant à Marwan (B3) et Clément (C3), ils n'ont que des projets abandonnés.

Marwan suggère ne plus avoir aucun projet. Au contraire, il se complait dans sa routine qui l'empêche de voir certains risques liés à son travail.

> Marwan : – (à propos des mesures d'hygiène et des maladies qui ont été découvertes) Nous on fait pas attention, on mange on dort on bosse, ah oui c'est vrai. On pense pas à quelque chose maladie ou bien la [psychologie] tu vois. On cherche à travailler et puis voilà. xxxxx xxxxx... de toute façon chacun pour soi. Mais ça on pense pas. C'est ça. T'es toujours en bonne santé ?

Il a peut-être des projets, mais le seul qu'il évoque est un projet de rupture qu'il a abandonné, à savoir devenir chauffeur poids lourds.

> Marwan : – Moi j'ai passé mon permis poids lourds super lourds j'ai copié, juste l'examen pour passer le code, j'ai copié j'ai

réussi, il me manquait que la conduite je suis pas parti, j'ai laissé tomber.

YJ : – C'était pas facile la conduite ?

Marwan : – Je sais pas, je n'ai jamais conduit.

Clément a lui aussi abandonné un métier avant même la formation correspondante de maintenance informatique, qui lui a été refusée.

Clément : – Ça me rappelle la technologie quand j'étais gosse (...) c'était marrant quoi, mais ils m'ont dit : vous n'avez pas le niveau encore et tout (...) faut avoir niveau bac, alors ils me parlaient plus de théories que de pratiques alors du coup j'ai lâché l'affaire, je suis retourné dans... dans ma branche.

Il est alors contraint de rester dans « sa branche », à savoir la restauration. Mais il précise qu'il n'exerce son métier de pâtissier que parmi de nombreuses activités. C'est donc son métier notamment parce qu'il y a été formé.

Clément : – Je suis pâtissier de métier mais sinon euh j'ai appris dans les entreprises à faire de la pizza, j'ai fait à un moment pizzaiolo, et j'ai été en bar restaurant, j'ai fait pendant ma période où j'ai fait les pizzas, ça m'a appris à servir les clients, à rester derrière le bar, servir le café, les croissants, sinon j'ai une formation de pâtissier. En plus de ça, j'ai fait un peu de vente, j'ai fait des petites choses un peu diverses.

YJ : – Ça change.

Clément : – Voilà !

YJ : – Et les missions ça change ?

Clément : – Oui régulièrement ça va de commis de cuisine à pâtissier, à employé de restaurant, récemment la dernière mission que j'ai fait c'était équipier sur le Bourget c'était bien, bon malheureusement j'ai eu un petit accident de travail donc ça m'a coupé écourté ma mission mais bon, oui dans l'ensemble oui ça va bien.

Bien qu'il évoque un métier, il renonce explicitement à toute ambition. Soit parce qu'il considère qu'il ne pourra jamais exercer pleinement son métier, soit parce qu'il n'est pas particulièrement attaché à ce métier. Il affirme ainsi de manière un peu provocante que son projet professionnel serait d'être rentier, c'est-à-dire de bénéficier d'un revenu sans travail. Il n'envisage toutefois pas vraiment ce projet comme un objectif qu'il pourrait viser, mais plutôt comme un rêve dont la réalisation ne dépend pas de lui. Au contraire, ce rêve se définit comme le renoncement à toute ambition et tout projet professionnel.

YJ : – Et qu'est-ce qu'il y a comme projet niveau boulot ?

Clément : – Niveau boulot, projet ben personnellement... personnellement je vais voir en temps venu, je vais dire franchement je n'ai pas de de... de grands projets, ne serait-ce que des rêves. Pour l'instant des projets... non. Pour l'instant des projets... je suis encore jeune, je suis encore jeune, pour l'instant les projets restent que des rêves.

YJ : – Et ces les rêves ? (petit rire)

Clément : – Mais moi tu sais ce que j'aimerais ? moi, je te le dis franchement, j'aimerais ne plus travailler dans ma vie et passer ma vie à m'amuser et faire des loisirs. Tu vois ? Jamais travailler et avoir les moyens de vivre sur... juste sur du bénef, tranquille. Tu vois les rêves- après les projets très personnels, après, travailler se mettre la pression nanana nana. Ouais mais tout le monde a des projets professionnels xxxxx nananana. Ooff. Je sais plus avec qui je parlais à l'hôpital elle m'a dit : t'arrête pas au détail, et puis... voilà alors je m'arrête pas au détail... Ambition professionnelle je vais pas t'en parler ceci cela, je vais ci ça ça ça nanana tu vois, m'en fous tant que j'arrive à vivre je m'en fous, tu vois. En plus moi ce que j'aimerais bien faire tu vois c'est faire ce qui me plaît, en temps voulu, comme tout le monde tu vois, t'aimerais bien faire ce qui te plaît, en temps voulu euh, être libre de tes faits et gestes, de... de vivre bien tu vois, à part ça, faire ce que t'aime, faire ce que t'aime faire, et puis voilà c'est tout, après les projets je peux pas dire j'ai envie de faire ça ça ça, de monter tout un baratin de faire euh des rêves et tout nanana ça à la limite, ça...

Clément valorise comme Marwan sa situation actuelle d'intérimaire comme pour confirmer son renoncement à tout projet qui le sortirait de son quotidien. Mais il le fait en valorisant sa mobilité forcée c'est-à-dire l'absence de routine, alors que Marwan souligne son inscription dans ce qu'il appelle une routine.

Clément : – Moi ça m'a jamais dérangé de trop me déplacer hein. Et puis en plus... la routine voilà. C'est bien aussi de voir d'autres choses. Jusqu'au jour où tu vas dire bon la routine ça me plaît bien, puis je vais rester sur la routine. Si c'est pour se déplacer pour... pour aller gagner sa vie ben faut se déplacer, ça va pas tomber du ciel.

De même qu'il anticipe le jour où il voudra acheter une voiture, il prévoit qu'il souhaitera un jour sortir de son quotidien pour s'installer dans une routine, mais il ne s'agit pas d'un projet qu'il vise encore. Clément et Marwan n'ont

donc aucun projet de rupture ni de projet de métier comme aboutissement. Ils n'ont même pas de projet auquel ils n'aient pas renoncé.

Lien entre faible flexibilité et projets de rupture La spécificité des personnes très flexibles est donc l'absence de projet de rupture, c'est-à-dire de projet de métier en rupture, que ces personnes portent un projet de métier comme aboutissement, ou pas de projet du tout. Elle contraste avec la particularité des personnes peu flexibles qui est de porter un projet de rupture, ou pas de projet de métier du tout.

Ce lien apparent entre faible flexibilité et projet de rupture établit une relation entre projection dans l'espace et le temps court du déplacement et projection dans le temps long du projet. Mais la relation n'est pas celle qui pourrait être attendue entre capacité de projection spatiale et capacité de projet au sens de capacité à élaborer un projet qui rompt avec le quotidien. Au contraire, la plus grande capacité de projection spatiale révélée au travers de la mobilité flexible correspond à une absence de projet de rupture.

Mais une reformulation permet de retrouver un résultat intuitivement compréhensible. La capacité de mise en œuvre et en mouvement des projections spatio-temporelles peut en effet être rapprochée d'une capacité de mise en œuvre et en stratégie des projets professionnels. Ce lien s'expliquerait par une similarité des schèmes mentaux mobilisés pour passer du projet à la stratégie, ou de la stratégie à l'action. Néanmoins, l'analogie entre les deux types de projections qui fonde cette explication cognitiviste suffit d'autant moins à éclairer la nature de cette relation que la première analogie intuitive est contredite. Elle ne constituerait qu'une explication par défaut, ou plutôt, qu'une boîte noire dans laquelle serait caché un schéma explicatif.

La relation établie pourrait s'expliquer par le fait que les personnes plus flexibles sont plus employables par leur capacité de mobilité supérieure, et donc qu'elles parviennent à choisir et construire des situations professionnelles qui les mèneront vers les métiers qu'elles désirent. Inversement, les personnes moins flexibles se retrouvent dans des emplois qu'elles ne choisissent pas et qui ne correspondent pas à leurs métiers rêvés.

Toutefois, selon ce schéma, les personnes très flexibles devraient pouvoir réaliser leurs projets ou tout au moins s'engager sur des voies qui les y mènent. Pourtant, plusieurs d'entre elles ont renoncé à leurs projets voire à tout projet. De plus, rien ne devrait empêcher que certaines personnes peu flexibles aient comme projet de rester dans leur secteur d'activité, pour y trouver ou y conserver leur métier. Pourtant, seuls Gérald et Nassima présentent un tel projet.

L'inversion du lien de causalité fournit par contre un schéma plus convain-

cant. Selon cette hypothèse, c'est le fait d'entretenir un projet de rupture qui explique la faible flexibilité. Dans ce cadre, la reformulation cognitiviste déjà critiquée est possible. Nous pouvons plutôt considérer que la formulation d'un projet de rupture est l'indice d'une insatisfaction vis-à-vis de la situation professionnelle présente et supposer que cette insatisfaction est un motif de résistance à la flexibilité liée aux emplois précaires. En effet, la mobilité flexible nécessite des efforts quel que soit le niveau de précarité. Or, seules les personnes qui donnent du sens à leur travail actuel, au-delà de leur survie, seraient à même de suffisamment s'investir pour réaliser cette flexibilité éprouvante. Donc seules les personnes qui intègrent leur travail dans un projet professionnel signifiant donc aboutissant à l'entrée dans un métier, seraient capables de s'engager subjectivement et d'accepter la flexibilité.

Ce schéma satisfait alors aux particularités de la relation observée. D'une part, toutes les personnes avec un projet de métier en continuité avec leur travail auront la volonté de faire les sacrifices nécessaires à la mobilité flexible. Cette mobilité sera demandée puisque nos interlocuteurs sont dans des secteurs d'activité et à des qualifications où la flexibilité est exigée. Ils seront donc très flexibles. Par contre, les personnes qui ont des projets de métier comme aboutissement mais dont les emplois ne sont pas trop dispersés n'ont pas de raison d'être flexibles. Donc elles seront peu flexibles. Ce qui est observé dans le cas de Nassima et Gérald.

D'autre part, certaines personnes peuvent être très flexibles sans projet de métier en continuité avec leur situation, si elles trouvent d'autres ressources à mobiliser dans leur flexibilité qui compensent cette absence de projet. En particulier, les personnes qui ne formulent pas non plus de projet de rupture sont susceptibles de se satisfaire de leur situation professionnelle. C'est le cas de Clément qui valorise la flexibilité et les déplacements en transports en commun. Nous pouvons rapidement soulever des hypothèses sur les ressources alternatives au projet de métier comme aboutissement. Idrissa a une famille à nourrir et ne trouve pas de travail à Chartres : sa ressource serait la plus grande contrainte qu'il subit. Marwan a aussi une famille à nourrir mais possède une voiture qui facilite ses déplacements et rend plus acceptable la routine dans sa dimension spatio-temporelle. Pour Mikhail, le fondement de ses ressources reste à déterminer. Peut-être se situe-t-il dans des projets qui exigent un financement et donc un travail suffisant pour dégager un surplus et permettre une épargne. Nous rechercherons plus précisément les ressources des personnes interrogées dans le chapitre conclusif (cf. 6).

Finalement, trois schémas explicatifs apparaissent pour éclairer la relation établie entre la faible flexibilité et l'existence de projets de rupture. Premièrement, une hypothèse suggère que les schèmes cognitifs nécessaires pour passer du projet à l'élaboration et à la mise en œuvre de la stratégie

sont mobilisés de la même manière dans des projections à différentes échelles spatio-temporelles. Deuxièmement, une hypothèse alternative avance que le projet de métier est une ressource déterminante pour la flexibilité, lorsqu'il est en continuité et non en rupture avec la situation actuelle, c'est-à-dire lorsque la situation professionnelle actuelle permet de mener à sa réalisation. Ce projet de métier constitue alors une ressource symbolique qui permet un engagement subjectif pour accepter les sacrifices nécessaires à la mobilité flexible si elle est exigée par le travail. Pour autant, ce projet n'est pas indispensable à la flexibilité, c'est-à-dire qu'il existe des ressources alternatives. Troisièmement, la capacité de flexibilité est un facteur d'accès à l'emploi et de compétitivité et donc détermine une capacité à orienter son activité professionnelle vers des métiers désirés. Ceci ne devrait pas être oublié, bien que cette capacité ne suffise pas à expliquer la structure de la relation.

5.2.2.2 Critère stratégique de la proximité à l'emploi

Parmi les multiples éléments des projets professionnels, la recherche de la proximité de l'emploi reprend la distinction entre peu et très flexibles, déjà observée entre les porteurs de projets de rupture et les autres. Nous pouvons ainsi mettre en évidence la coïncidence de ces deux dichotomies même si peu de personnes affichent leur intérêt ou leur indifférence pour la proximité.

Projet de rupture et ancrage dans le proche Les personnes qui précisent rechercher un emploi stratégique près de chez elles sont à peu près toutes peu ou juste flexibles. Nous parlons d'emploi stratégique, au sens d'emploi issu d'un choix stratégique pour les distinguer des missions et autres emplois précaires qui ressortissent à une échelle tactique et que nous avons déjà pris en compte.

Ces personnes sont Nassima (A1), Rahaïta (B1), Louis (C1) et Natacha (A2). Seule Kouma (B3) appartient à la fois aux très flexibles et aux adeptes de la proximité.

Nassima n'envisage pas de prendre un travail éloigné de Paris. Elle fonde son exigence sur la forte demande des aides à domicile qui garantit qu'elle trouvera du travail rapidement si jamais son association ferme ses portes.

> Nassima : – Dans les environs quoi, pas trop trop loin hein. De toute façon, si il y a rien dans le 13e, il y a... j'ai pas... je peux pas chè... chercher loin parce que y a dans le 15e, 5e, 14e.

Rahaïta privilégie la proximité dans le choix stratégique de son agence d'intérim de manière à avoir des missions plus accessibles.

Louis compte sur son projet de rupture pour le rapprocher de chez lui parce qu'il y a une demande près de chez lui dans le secteur de la construction et pas dans celui de la restauration. Ce refus de la flexibilité à l'échelle stratégique se retrouve dans son refus du téléphone portable. Celui-ci constitue un choix stratégique qui vise la résistance aux exigences de mobilité flexible de son agence d'intérim[2].

Natacha exclut des emplois accessibles ceux qui lui demanderaient de longs déplacements quotidiens. Cela inclut les emplois parisiens qui se trouvent à trois heures de transport mais aussi les emplois plus proches à la limite des zones 4 et 5.

> YJ : – Vous êtes allée à des entretiens, euh... d'embauche ?
>
> Natacha : – Ah oui des entretiens d'embauche mais là j'allais pas trop loin parce que je voulais pas aller sur Paris de toute façon pour les contraintes de transport donc c'était trop... non non.
>
> YJ : – Donc vous alliez jusqu'où ?
>
> Natacha : – Ben ça dépend hein Cesson Melun Savigny de toute façon vu les heures de transport ils nous prennent pas déjà alors... (rire) À Carré Sénart ils ont dit vous avez trop d'heures de transport (rire) vous êtes contraint par les transports donc ça nous arrange pas (rire) à Carrefour.
>
> YJ : – Mm mh. A
>
> Natacha : – C'est ce qu'ils m'ont répondu. Carrefour, c'est Carré-Sénart. À Lieusaint.
>
> (. . .)
>
> YJ : – Jusqu'où vous pourriez aller pour a (rire) pour accepter pour avoir un, un CDI, ou un CDD ?
>
> Natacha : – En distance ? En distance ?
>
> YJ : – Ouais.
>
> Natacha : – Ben pas trop loin moi si c'est long hein parce que après...
>
> YJ : – Ouais (rire).
>
> Natacha : – Brunoy Yerres (arrêts contigus en zone 5 et zone 4 respectivement), éventuellement mais pas plus loin parce que après ça fait trop de transport hein.

En pratique, elle restreint sa recherche d'emploi à son territoire de vie puisque l'emploi le plus éloigné qu'elle a sollicité se trouve dans le centre commercial

[2]Pour une analyse de la résistance à la mobilité flexible au travers de la régulation des technologies de l'information et de la communication, le lecteur pourra se reporter à la recherche doctorale de Leslie Belton, tout en notant que cette régulation est réalisée par des choix tactiques et non stratégiques.

qu'elle utilise et qui se trouve à la limite de son territoire quotidien. Elle fonde la limitation de son horizon de recherche d'emploi sur son propre désir de proximité et en renforce la légitimité grâce à la limite de l'horizon des employeurs qui ne veulent pas d'employés susceptibles d'être en retard, absents ou fatigués à cause de longs trajets en transports en commun.

Enfin, Kouma conditionne son acceptation d'un emploi stable au fait qu'il soit à mi-temps et accessible en transports en commun.

> Kouma : – Je prends, même que cela soit loin, dans la zone, mais pas à Paris.
>
> YJ : – Il ne faut pas que cela soit trop loin, trop loin c'est quoi ?
>
> Kouma : – Paris, ou bien à la limite de Versailles. (2") Mh, pas trop loin. (3") xxxxx xxxxx xxxxx de plein temps mais c'était à Chevreuse, Chevreuse c'est mal desservi en partant d'ici.

Plusieurs personnes, surtout peu ou juste flexibles, manifestent donc une appétence pour le proche dans leurs projets en rupture ou en continuité.

D'autres personnes, notamment juste ou très flexibles, évoquent le critère de l'accessibilité des emplois. Mais celui-ci n'interfère que dans leur choix résidentiel, que nous allons étudier infra (cf. 5.2.3.1), et non dans leur choix professionnel.

Projet d'aboutissement et acceptation de l'éloignement Les personnes qui acceptent l'éloignement du lieu de travail par rapport au domicile, même si elles reconnaissent qu'il est pénible, sont des personnes juste ou très flexibles, à savoir Boubacar (B2), Cheik (A3), Clément (B3) et Praful (C3).

Boubacar précise sa préférence pour les emplois proches de sa résidence qui évitent les trajets trop fatiguants. Mais sa priorité est de travailler quelle que soit la fatigue générée par l'éloignement du lieu de travail.

> Boubacar : – Déjà l'endroit est bon ou... tu travailles c'est l'essentiel. (3") Tu travailles c'est l'essentiel. Même de Trappes tu peux travailler à Paris hein, ça dépend de tes horaires, après tu rentres chez toi. (...) mais c'est encore intéressant quand c'est à côté de chez toi, tu finis tôt tu rentres chez toi, tranquille tu te reposes pour le lendemain et tout, mais ça n'empêche pas aussi quand t'es en mission à Paris ou, ce soit à Rambouillet ou... ça arrive quoi, mais quand c'est à côté de chez toi, tu te reposes plus pour, pour attendre le bus debout.

Clément affirme de la même façon qu'il accepterait un emploi éloigné à partir du moment où c'est son intérêt financier. Praful indique aussi qu'il se fiche de

faire trois heures de transport puisque l'alternative serait d'attendre en vain une mission d'intérim pendant trois heures dans une salle d'attente. Enfin, la propension de Cheik à privilégier l'emploi sur les conditions de déplacement apparaît simplement dans la façon dont il a accepté un travail en CDI à Paris avec des missions dans toute la France.

Acceptation de l'éloignement dans la rupture Mikhail (C3) constitue un cas particulier car ambigu. Il évoque la même défiance que Natacha vis-à-vis des déplacements de trois heures, et il la justifie de la même façon par la propension des employeurs à rechercher des employés qui habitent près de leur entreprise. En outre, il indique la même ville, Lieusaint, comme exemple de destination lointaine qu'il accepte, donc comme estimation a minima de son horizon de recherche d'emploi.

> YJ : – Ça serait trop loin ? euh...
>
> Mikhail : – Ouais mais ça ça la limite je m'en occupe pas grave ça. Mais...
>
> YJ : – Oui, mais si par exemple c'était pas en Seine-et-Marne, de l'autre côté de, en Oise ou, un truc comme ça.
>
> Mikhail : – Dans l'Oise ?
>
> YJ : – Oui. xxxx xxxx
>
> Mikhail : – Ben dans l'Oise ça fait un peu loin quand même hein. Excuse-moi c'est Gare du Nord ça ? Ouais, que je dise pas de bêtise. Je pourrais y aller, mais bon je pense pas qu'une société de l'Oise m'appellerait moi étant donné que j'ai pas de voiture, pour aller sur place. Parce que ch'ais pas ça prendrait au moins trois heures de transp, de trans, trois heures aller trois heures retour hein. Parce que c'est euh train métro train, et après arrivé dans l'Oise, après encore trouver l'adresse. en espérant que les trains euh a sont... si jamais ils sont, ils sont en grève là alors je ne sais pas comment je fais. Je suis obligé de dormir dans le train ou je sais pas qu'ou aller à l'hôtel. On aura on a toujours du transport. Mais je vous dis bon ben pour aller à, pour aller à Lieusaint oui, c'est pas un souci. Ça dépend pour commencer à s ss six heures du matin je peux, je me débrouille hein, je peux y aller, je peux y être, mais Saint-Ouen non, pas possible.

Toutefois, il recherche des emplois de vigiles en CDI à Paris. De plus, il n'affiche pas spontanément son refus des emplois trop éloignés comme le fait Natacha. Pour une proposition d'emploi imposant trois heures de transport, il ne refuse même pas d'emblée mais évalue les difficultés concrètes de réalisation du déplacement, avant de conclure néanmoins que ce n'est pas possible.

Finalement, il semble limiter les déplacements vers les emplois d'intérimaire qu'il critique, alors qu'il accepte de plus longs déplacements pour réaliser son projet de rupture dans la sécurité.

Appétence des peu flexibles pour le proche et la rupture Les personnes qui manifestent une grande appétence pour le proche s'avèrent moins flexibles que celles qui privilégient l'obtention d'un emploi à l'évitement de pénibles trajets domicile-travail. Alors que les personnes qui portent un projet de rupture sont peu flexibles, il paraît nécessaire de discuter de l'hypothèse de la coïncidence de l'appétence pour le proche ou de celle pour la rupture.

Le cas de Mikhail, qui n'accepte les longues distances que pour le métier qu'il vise, nous suggère d'étudier l'effet du projet de métier sur l'acceptation de l'éloignement. Cependant, nous ne pouvons pas mettre en évidence une correspondance simple entre ces deux éléments. Mais l'étude des différentes situations peut révéler l'influence du projet de métier.

Nous avons considéré supra (cf. 5.2.2.1) le projet de métier en continuité avec l'activité professionnelle actuelle comme une ressource symbolique rendant possible l'acceptation des contraintes liées à la flexibilité. Il serait cohérent de considérer maintenant le projet de métier comme une ressource symbolique permettant d'accepter un emploi stable même s'il est éloigné.

L'ambiguïté de Mikhail rentre précisément dans ce schéma. Praful et Cheik qui acceptent aussi des emplois éloignés dans leur métier vérifient la même logique.

Rahaïta qui n'accepte pas d'emplois éloignés dans l'intérim de restauration, c'est-à-dire hors de son projet de vendeuse, est encore cohérente avec ce schéma. Natacha et Kouma préfèrent le proche mais n'ont pas du tout de projet de métier, ce qui est aussi cohérent.

Nassima sort un peu du cadre du projet de métier comme ressource, mais ne l'invalide pas. En effet, elle refuse l'éloignement bien qu'elle soit attachée à son métier. Ce refus s'explique par le fait qu'elle n'imagine pas devoir faire le moindre sacrifice pour retrouver son emploi grâce à la situation du marché de l'emploi dans son secteur d'activité et à sa compétence fondée sur sa grande expérience. Cette assurance est sans doute renforcée par la stabilité de son emploi qu'elle a depuis vingt ans. Son engagement dans son métier ne la pousse donc pas au sacrifice, de même qu'elle n'est pas forcée à la flexibilité. Elle n'aspire pas à la réalisation d'un projet de métier mais au maintien du statu quo qu'elle considère acquis. C'est donc bien le projet de métier qui est une ressource pour accepter ces sacrifices, dont une éventuelle flexibilité ou un emploi péniblement accessible.

De même, en plus de l'agrément de réaliser le métier qu'il désire, Louis

aspire à un métier grâce auquel il pense pouvoir jouir d'une plus grande proximité à son emploi par rapport à ses actuelles missions d'intérim. Il ne refuse même pas l'éloignement puisqu'il ne l'envisage pas. Comme pour Nassima, l'attachement à son métier est une ressource qu'il n'envisage pas d'avoir à mobiliser, ce qui ne remet pas en cause son statut de ressource symbolique.

Par contre, Clément et Boubacar acceptent l'éloignement hors de leur métier. Donc le projet de métier ne serait pas une ressource nécessaire pour accepter la flexibilité et l'éloignement de l'emploi. Par ailleurs, ce sont les deux personnes qui valorisent explicitement, et avec emphase, la variabilité des missions en elle-même comme une modalité de formation au travail et au déplacement, c'est-à-dire du travail-déplacement.

> Boubacar : – Même si je connais pas, mais qu'on me donne l'adresse euh ça me permet de connaître.
>
> (...)
>
> Moi ça m'a déjà fait plaisir parce que là ça me permet de connaître mieux, de satisfaire vos lieux quoi, alors si t'arrives dans des endroits où tu n'as jamais travaillé, où comme tu vois, déjà le travail après... des fois je me dis ça te forme encore de plus quoi, le fait que tu fais différents coins, tu rencontres d'autres personnes, d'autres personnalités, ça te permet de mieux connaître ton travail quoi, bien sûr à mon niveau, au niveau des plonges, t'as plusieurs machines, comment les gens travaillent et tout ça
>
> (...)
>
> Et ça m'a amené dans des coins (petit rire) où j'étais obligé de xxxx là encore et tout ça, (rire) là j'étais en retard xxxx- bon, ça m'a permis aussi de mieux connaître, euh les déplacements et tout ça, les horaires de bus...

Clément adopte la même posture que Boubacar, dans l'erreur formatrice due au déplacement forcé dans un lieu inconnu, comme dans l'erreur formatrice due à la découverte d'un nouveau mode de travail. Même si Boubacar n'insiste pas tant sur les erreurs que sur l'apprentissage.

> Clément : – Là il faut que tu recherches un autre chemin, nanana mais bon à la limite ça fait travailler un petit peu les neurones, le cerveau, ah en tiens, tac tac, et puis ça te permet de chercher un autre endroit, un autre moyen d'y aller de t'y rendre, et puis ça te fait bouger un peu, réfléchir, c'est bien.
>
> (...)
>
> Moi à la limite xxxx, si si il y a des villes comme tu dis je connais juste de nom, à la limite en même temps de me rendre

> sur place, voire faire une mission ou deux quelque temps ou quoi, ça permet en même temps de découvrir la ville comment elle est, tac, voir les gens comment ils sont tout ça, et puis voilà, faire ton boulot. Moi ça m'a jamais dérangé de trop me déplacer hein. Et puis en plus... la routine voilà. C'est bien aussi de voir d'autres choses.

La valorisation exceptionnelle de la flexibilité de l'intérim, précisément dans ce qu'elle recèle de pénible à savoir la confrontation à l'inconnu et à l'erreur, semble compenser exactement l'absence d'engagement subjectif de Clément et Boubacar dans le contenu de leur travail. Pour faire face à la pénibilité de la flexibilité et surtout de leur travail, ils mobilisent donc une valorisation de leur flexibilité comme ressource symbolique, se substituant à un attachement au métier qu'ils n'ont pas. Ils ne s'y sont pas attachés, parce qu'ils souhaite ont un autre métier, chauffeur pour Boubacar et pâtissier pour Clément, et que leur travail n'est pas respecté, dans le cas de Clément. La substitution de cet attachement au métier par une valorisation de la flexibilité souligne la nécessité d'une ressource symbolique pour faire face à des conditions de travail-déplacement éprouvantes, physiquement et psychologiquement.

Finalement, l'ensemble des personnes manifestant un rejet ou une acceptation de l'éloignement confirment le schéma selon lequel, d'une part, les conditions pénibles de travail-déplacement nécessitent des ressources symboliques permettant un investissement subjectif et donc une acceptation de cette pénibilité, et d'autre part, que l'attachement à un projet de métier et la valorisation de l'apprentissage par la flexibilité en sont deux formes alternatives. Nous pouvons d'ailleurs soulever une interprétation généralisante de cette alternative, en considérant que la valorisation de l'apprentissage observée chez Boubacar et Clément constitue le début d'un processus d'attachement à un métier, par une spécialisation de leurs savoir-faire professionnels et par une acculturation aux règles propres à ce milieu. En tout cas, à défaut d'un attachement au métier de cuisinier ou de plongeur, leur posture revient à afficher un attachement au métier spécifique d'intérimaire.

Par ailleurs, le lien entre l'acceptation de l'éloignement de l'emploi et le projet de métier renforce l'hypothèse avancée supra (cf. 5.2.2.1), selon laquelle la capacité de flexibilité détermine une capacité à atteindre et élaborer des projets professionnels. En effet, accepter d'obtenir un emploi stable éloigné représente une flexibilité stratégique qui est vraisemblablement rendue possible par la capacité de flexibilité tactique et qui constitue une capacité de choix stratégique des emplois, donc une capacité de construction de parcours et de projets professionnels. L'acceptation de l'éloignement constitue donc un maillon de la chaîne causale liant la flexibilité tactique aux projets

	peu précaires	*très précaires*
très flexibles	métier comme aboutissement acceptation de l'éloignement	
peu flexibles	métier comme projet de rupture refus de l'emploi éloigné	

TAB. 5.4 – Appétence pour le proche et projet de métier comme ressource symbolique pour la flexibilité

de métier.

La relation réciproque apparaît également pertinente. En effet, le projet de métier implique une mise en œuvre stratégique qui comprend apparemment une flexibilité stratégique, qui elle-même se décline vraisemblablement en flexibilité tactique. La ressource symbolique qu'est le projet de métier en continuité agirait donc directement sur la flexibilité tactique, ou indirectement via sa mise en œuvre stratégique. Nous reprendrons cette hypothèse lorsque nous analyserons les stratégies professionnelles (cf. 5.2.2.4).

Le tableau 5.4 synthétise la double caractérisation des peu ou des très flexibles par l'expression d'un projet de métier respectivement en rupture ou en aboutissement, et par le refus ou l'acceptation de l'emploi éloigné. La relation entre projet de rupture et refus de l'éloignement, qu'il serait abusif de déduire de cette synthèse réductrice, se vérifie néanmoins de manière générale sous une forme particulière : le projet de métier apparaît comme une ressource symbolique autorisant l'acceptation de la flexibilité, et notamment de l'éloignement de l'emploi. Une ressource symbolique est de toute façon nécessaire à l'acceptation de telles contraintes.

5.2.2.3 Objectifs professionnels comme aboutissement

En sus de l'éventuelle existence d'un projet de rupture et de leur appétence variable pour la proximité à l'emploi, la plupart des personnes interrogées révèlent des éléments de projets qui s'inscrivent comme un prolongement possible et espéré de leur activité professionnelle du moment. Nous avons déjà relevé les projets de métier qui se donnaient comme aboutissement de l'activité présente, mais d'autres types d'éléments projectuels sont avancés. Nous nommerons objectifs professionnels les projets et éléments de projets donnés comme aboutissement.

L'identification des multiples objectifs professionnels des personnes interrogées met en évidence leur structuration dans le plan précarité-flexibilité. Quatre objectifs typiques émergent alors aux quatre coins de ce plan.

La stabilité de l'emploi contre la fatigue du précaire Les personnes peu précaires peu flexibles (A1) avancent comme objectif professionnel la stabilité de leur emploi. Il s'agit d'un objectif formulé par de nombreuses personnes de l'échantillon puisque toutes subissent la précarité professionnelle et ses conséquences dans leur vie quotidienne. Mais c'est leur seul objectif et ils l'expriment de façon unanime. Leurs désirs sur le contenu du travail se reportent exclusivement dans leurs projets de rupture, mis à part pour Gérald et Nassima. De plus, la motivation pour cette quête de stabilité est autant celle d'une stabilisation des salaires et donc d'une augmentation des revenus, qu'une limitation de la fatigue propre à l'adaptation permanente, à la flexibilité et à l'imprévisibilité.

Mohamad souligne qu'il fait de l'intérim pour continuer à travailler. Bien qu'il travaille suffisamment, il cherche un emploi plus stable, en évoquant la fatigue liée à l'instabilité des missions intérimaires.

> Mohamad : – Ça marche ici, donc je reste là (petit rire), c'est pour compléter.
>
> YJ : – Et des contrats à côté ?
>
> Mohamad : – Non.
>
> YJ : – Juste de l'intérim ?
>
> Mohamad : – Juste de l'intérim.
>
> YJ : – Et ça tourne bien ?
>
> Mohamad : – Ça tourne bien mais au bout d'un an et demi, deux ans, ça commence à... un emploi fixe, ça m'a- c'est mieux. Je suis en cours de recherche mais...

Gérald fait également de l'intérim parce qu'il n'a pas trouvé d'autre emploi. Bien qu'il valorise le changement de spécialité dès qu'il se lasse de son travail, il critique la précarité en elle-même, lorsqu'il ne peut pas anticiper sur le lendemain. Il apprécie la flexibilité choisie et dénonce la flexibilité subie. Comme Mohamad, il cherche, pour cette raison, à quitter l'intérim pour un emploi stable, à savoir un CDI.

> Gérald : – De toute façon, je n'avais pas l'intention de faire de l'intérim vraiment. Moi j'aime quand tout est programmé. Pas quand : ah est-ce que je vais avoir du boulot demain ? Non c'est pas mon truc.

Claire précise qu'elle ne fait de l'intérim que pendant ses vacances scolaires, suggérant aussi qu'elle souhaite trouver une autre forme d'emploi après ses études.

Enfin, Nassima clame sa satisfaction envers son travail peu précaire et un peu flexible. En plus de la continuation du même travail d'aide à domicile

qu'elle valorise, elle revendique pleinement le maintien de cette stabilité acquise. Elle travaille dans la même structure depuis vingt ans et son emploi a même survécu à une vague de licenciements. Son sentiment de garantie de l'emploi est très fort sous la forme, non pas d'une protection statutaire, mais d'une compétence professionnelle reconnue et de l'existence d'un marché porteur dans le domaine de l'aide à domicile. À notre hypothèse d'un licenciement, elle nous répond sa certitude d'avoir un emploi équivalent dans un quartier parisien proche de son actuel lieu de travail. En tout cas, elle affiche des exigences fortes en termes de type et de lieu de travail.

Natacha (A2) se rapproche de ce désir de stabilité des peu précaires peu flexibles. Elle qui n'a trouvé du travail que sous forme de contrats aidés, restreint son projet professionnel à l'obtention d'un emploi stable. Non seulement elle ne superpose pas cette volonté d'un désir de contenu particulier du travail, pas plus qu'elle ne formule de projet de métier en rupture. Par contre, elle précise qu'elle accepterait n'importe quel emploi stable. Cette indifférence au secteur d'activité se comprend comme une absence d'attachement à un métier qui découle d'une expérience professionnelle hétéroclite.

> YJ : – Sinon je voulais savoir euh qu'est-ce que vous aviez comme projet euh de...
>
> Natacha : – Ben trouver
>
> YJ : – ...travailler...
>
> Natacha : – ...un travail fixe déjà ça serait déjà pas mal.
>
> YJ : – Ouais. Travail fixe euh c... ça serait, au sens de, fixe c'est-à-dire euh sta
>
> Natacha : – Ben pas au gré des contrats.
>
> YJ : – Pas des, contrats. Les les autres tra les autres emplois c'étaient aussi des CES ?
>
> Natacha : – Oui.
>
> YJ : – Ouais ?
>
> Natacha : – J'ai eu deux CES. Ils voulaient me renouveler mais l'Etat ils ont pas voulu (petit rire) sinon ils m'auraient gardé plus longtemps et puis ils m'auraient peut-être fait un CDD après mais... l'Etat ils ont pas voulu euh
>
> YJ : – Et ils ont... ouais. Et ils ont pas voulu faire un CDD non plus ?
>
> Natacha : – Non.
>
> YJ : – D'accord. Et... euh, et vous, aimeriez travailler dans quel domaine ? C...
>
> Natacha : – Non il n'y a pas de domaine (rire de YJ) spécial non. Ben là maintenant je suis dans le médical c'est complètement

> différent. Non il y a pas de domaine particulier hein. Du moment qu'on se sent bien hein. (rires) xxxx xxxx intérêt.

Enfin, Idrissa (A3) peu précaire mais très flexible a la même posture que ces personnes moins flexibles. Il ne vient chercher des missions d'intérim que « pour ne pas rester les bras croisés ». Mais son but avoué est de trouver un CDI, ce qu'il espère obtenir à la suite d'une mission.

Boubacar (B2) peut aussi être associé à ce groupe. En effet, il ne fait de l'intérim que parce qu'il n'a plus de contrat stable et ses objectifs professionnels se réduisent au gain d'argent. Cette focalisation sur la stabilité et la rémunération se comprend dans la mesure où ses désirs se portent exclusivement sur son métier de chauffeur de car qu'il ne peut pas poursuivre en France parce que son permis poids lourds ivoirien n'y est pas reconnu.

> Boubacar : – Franchement mon mon boulot c'est... (3") c'est d'être chauffeur quoi. (2") Mais là je m'en fous si j'ai le boulot tranquille euh- si ça m'arrange euh- l'essentiel que j'ai, j'ai des sous à la fin ça va c'est tout. (petit rire)

L'objectif professionnel de stabilisation motivé par la fatigue liée à la précarité caractérise donc le pôle des personnes peu précaires peu flexibles.

Le métier et la flexibilité professionnelle La plupart des personnes peu précaires très flexibles (A3) contrastent avec ces personnes visant la stabilité et non le métier. En effet, elles cherchent à se construire même un métier dans l'instabilité voire dans une flexibilité professionnelle maîtrisée.

Didier envisage ainsi dans la restauration le métier où aboutirait la succession de ses emplois précaires. D'autre part, il ne s'attache pas à la stabilité de son futur statut, même si son projet est de devenir son propre patron. Au contraire, il refuse d'être embauché quand on le lui propose et il revendique sa liberté de précaire. Mais ce n'est pas la précarité ni l'instabilité qu'il recherche. C'est simplement la capacité de refuser l'exploitation salariale, d'où son rêve de devenir patron et propriétaire de salle.

> Didier : – Le seul moyen c'est de me, c'est de faire patron.
>
> YJ : – Si on vous trouve-
>
> Didier : – Parce que là il y a trop de liberté, on a trop de liberté on fait ce qu'on veut.
>
> YJ : – Comme- maintenant ?
>
> Didier : – Aujourd'hui, aujourd'hui on... accepte on refuse le boulot quand on te le donne, xxxx et puis on fait notre emploi du temps, on sait combien on va gagner à la fin du mois si à la

fin du mois on a fait notre paie, on peut arrêter euh voilà. On n'a pas de contraintes. Très bien.

YJ : – Donc si on vous propose un boulot...

Didier : – Fixe ?

YJ : – Ouais.

Didier : – Nan.

YJ : – Un CDD, un CDI...

Didier : – On m'a déjà proposé on me propose tous les mois, et à chaque fois c'est la même réponse, c'est c'est non, parce que je serai payé moins cher, pour travailler plus, xxxx des responsabilités, il y a un mec qui me gueule dessus... je vois pas où est-ce qu'il est l'avantage, aujourd'hui j'arrive à travailler tous les jours, peut-être que le jour... où je sais pas ou ça va pas ou je plais plus aux employeurs euh j'arriverai plus à travailler tous les jours oui je reprendrai un autre boulot fixe mais je peux vous dire que ce sera pas dans la restauration, c'est sûr et certain, un boulot fixe dans la restauration, jamais de ma vie, jamais de ma vie, je l'ai jamais fait et puis je le ferai pas, parce que c'est euh- c'est affreux, c'est affreux, xxxx xxxx c'est des heures... des heures supp' ont les comptent pas parce que de toute façon elles seront pas payées euh... et enfin voilà quoi, tu te fais gueuler dessus toute la journée par un gros con, les chefs sont exécrables euh- enfin les chefs en cuisine hein, c'est des gros cons qui xxxx euh... c'est quelque chose qu'on retrouve pas du tout dans ce genre de... de métier-là, enfin dans dans, le métier d'extra et tout ça, tout le monde est gentil avec vous parce que, parce que vous êtes là et que si vous partez ils sont dans la merde, donc c'est un peu intéressé mais tout le monde est assez gentil euh vous voyez des gens différents tous les jours, s'il y en a un qui vous a pas plu, vous savez très bien que vous viendrez plus chez lui euh vous êtes euh ouais vous faites ce que vous voulez.

Didier distingue son métier de serveur en poste fixe de celui de serveur en extra, c'est-à-dire recruté pour un événement par un traiteur. Il décrit en effet les conditions de travail du premier comme étant vraiment exécrables à la différence de ce dernier. Il envisage la possibilité d'une rupture, c'est-à-dire d'un abandon de son métier, mais ce n'est pas son projet. Il vise donc à la fois la poursuite de ses emplois précaires de serveur, et leur aboutissement comme propriétaire de salle de réception.

Ines représente un cas exemplaire de ces personnes plus attachées au contenu du travail qu'à sa stabilité.

YJ : – Qu'est-ce que vous avez envie de faire euh plus tard euh est-ce que vous avez des projets pour vous, votre famille, pour le travail euh...

Ines : – Ben...

YJ : – Qu'est-ce que vous avez ? comme ça, en, en tête.

Ines : – Ben moi je vais continuer dans la restauration, il y a pas de... c- par contre c- je pourrais faire un peu plus de formation ça me, ça me convient (petits rires), ça serait mieux pour moi, en tout cas je l'ai en tête c'est pas... faire un peu plus de formation... j'ai fait une petite formation c'est c'est pas suffisant. Mais continuer dans la restauration c'est sûr. Voilà.

YJ : – Et en intérim ? (4") Pas forcément ?

Ines : – Pas forcément voilà. Mais euh c'est un bon... c'est bien quoi, c'est... pourquoi pas ! si j'ai pas une proposition qui me plaît ou enfin c- voilà, je reste en intérim, ça me pose pas de problème. Là j'ai un CDD, ils vont me proposer un CDD.

YJ : – Ah on vous propose un CDD ?

Ines : – À Bagnolet. Et puis euh...

YJ : – Vous allez le prendre ? ou, je sais pas...

Ines : – Si ! je vais, je vais- c'est bon, ça y est.

YJ : – Ah ça y est vous avez commencé, vous avez fini

Ines : – Je vais commencer en juillet, au... 18, 18 juillet, donc là je vais finir c'est ma, dernière journée ici.

YJ : – (petit rire) D'accord.

Ines : – Et puis euh peut-être que je retournerais hein euh... on sait pas.

La neutralité apparente d'Ines vis-à-vis de l'instabilité de ses emplois se rapporte autant à une satisfaction affichée pour l'intérim qui la fait amplement travailler, qu'à une acceptation nonchalante des conditions de travail proposées, y compris la durée et la précarité des contrats.

Cheik semble aussi privilégier l'obtention de l'emploi défini par le contenu du travail par rapport à son statut plus ou moins précaire mais aussi par rapport à son accessibilité. Tout comme il a privilégié son premier emploi sur l'achèvement de ses études. Il préfère néanmoins les contrats stables mais accepte les CDD à défaut de CDI.

Cheik : – Et, bon (rire), pour répondre à ta question, non je cherche pas spécialement les CDD (rire).

YJ : – Oui c'est c...

Cheik : – Non mais c'est vrai, c'est c'qui, c'qui tombe le plus souvent en ce moment, donc je prends ça.

Symptomatiquement, il accepte une mission à Bordeaux pour pouvoir travailler dans son domaine plutôt que de faire un travail peu qualifié à Paris.

> Cheik : – En fait là on avait le choix on on aussi on avait un peu le choix là-dessus, on avait en fait c'était euh c'est une première semaine où, on attendait des, le feu vert des clients et puis euh, il y avait donc euh la solution ou bien aller à Bordeaux ou bien rester, faire, du travail de bureau entre guillemets, la bureautique tout ça sur place, et puis euh, non, on a préféré non on a préféré faire ça, on était plusieurs on a préféré faire ça sur Bordeaux, on travaillait dans notre domaine ou bien, vraiment de la technique, et pas, faire du courrier, autre chose en fait.

L'élément important de son projet professionnel semble donc être le contenu de son travail et non sa stabilité ou son accessibilité. Cette préférence caractérise bien les personnes peu précaires très flexibles.

La stabilité financière dans le métier Quelques personnes, à peu près très précaires et très flexibles, mettent en avant d'autres objectifs professionnels, ou plutôt une combinaison originale d'objectifs déjà évoqués. En effet, elles visent la stabilité financière par la stabilité de l'emploi comme les personnes peu précaires peu flexibles mais elles placent leur projet professionnel dans le prolongement de leurs actuels emplois précaires.

Praful (C3), Aminata (C2) et le fils de Solange (B2) recherchent ainsi des CDI dans leurs métiers respectifs car les missions d'intérim ne génèrent pas assez de revenus. Or leurs métiers correspondent à leurs emplois instables actuels et ils comptent sur ces derniers pour stabiliser leurs situations et leurs revenus. Précisément, Praful et Solange espèrent qu'à la fin d'une mission le gérant fera une proposition d'embauche en CDI.

Dans le cas d'Aminata, l'objectif qui sous-tend la quête du CDI n'est pas tant l'augmentation des revenus que l'obtention d'un logement. Vu sa difficulté à trouver du travail et même à être acceptée par une agence d'intérim, elle compte s'appuyer sur les missions que lui offre son agence pour faire ses preuves alors qu'elle n'a comme Praful qu'une longue expérience non reconnue.

> YJ : – Et au niveau du travail, vous voulez faire quoi donc avoir un CDI c'est ça ?
>
> Aminata : – Oui oui. (bâillement) Un CDI, comme ça je sais que je suis stable par rapport au logement déjà, mais au cas contraire si je ne trouve c'est sûr que je vais retrouver mon logement, comme- eux ils- aussi, ils donnent le logement ici, donc

> je peux être intérimaire et trouver mon logement, mmh. Et je ne peux pas- je, je ne compte pas changer de, d'a- d'agence, parce que j'ai à chaque presque pour les agences ils m'ont refusée, donc euh je préfère rester avec eux le temps que je trouve quelque chose de... de bien et puis, je continue hein.
>
> YJ : – Et dans la restauration ou autre chose éventuellement si quelque chose se présente je sais pas
>
> Aminata : – Non c'est toujours dans la restauration, mais c- on sait jamais hein si, il y a quelque chose qui se présente aussi xxxx bien, que je sais que je peux le faire facilement, il y a pas de problème. (. . .) J'ai toujours travaillé dans la restauration je voulais pas... je compte pas changer mais, on sait jamais (rire), on sait jamais si je sais que je peux le faire, un autre boulot qui est bien je je peux faire hein.

Solange explique la pertinence des missions d'intérim pour trouver une place stable dans la restauration par opposition aux aides de l'ANPE ou aux offres d'emploi publiées sur Internet dont elle a pu éprouver l'inefficacité.

> Solange : – C'est pas à l'ANPE qu'on trouvera du boulot (sourire). Je peux vous le dire j'ai fréquenté pendant... (3") j'étais au chômage en octobre l'année dernière, assidûment pendant trois mois c'est pas là que je serai repartie avec un travail, si tous ces gens-là y allaient ils trouveraient pas tout de suite hein. Je trouve qu'on a plus de possibilités de trouver quelque chose.
>
> YJ : – Ici ?
>
> Solange : – Ben oui, parce que ça peut déboucher sur euh un CDD... ou un CDI. (10") Moi pour ma partie je regardais les annonces tous les jours sur Internet, hier il n'y avait que deux annonces, c'est les vacances, justement les gens sont partis en vacances donc il devrait y en avoir des postes. Donc je sais pas où elles sont les annonces. Quand on faire des statistiques on dit euh selon les... par exemple dans les métiers de la restauration, il y a... je ne sais combien de postes non pourvus, quand on regarde le détail des annonces, elles ont deux mois, c'est pas à jour, donc il y a d'autres filières en fait, il faut aller dans des filières personnelles.
>
> YJ : – Vous allez sur le site Internet de l'ANPE ?
>
> Solange : – (. . .) C'est, c'est pas terrible. Ils ont plus le monopole c'est déjà... les boîtes d'intérim elles leur ont pris une bonne partie.

Ces personnes juste ou très précaires et juste ou très flexibles forment donc un pôle caractérisé par l'objectif de stabilisation dans le métier.

La dignité dans la stabilité Comme les peu précaires peu flexibles, les personnes très précaires peu flexibles affichent souvent un objectif de stabilité à côté de leurs projets de rupture. Mais l'enjeu sous-jacent à cet objectif est la dignité des travailleurs, qui semble effectivement centrale car elle apparaît aussi au travers d'objectifs portant sur les conditions de travail.

Karim illustre ce désir prégnant de dignité au-delà de la stabilité. Ainsi, il recherche chaque jour des missions et si possible des contrats plus stables de manière à sortir de sa précarité économique aiguë, car sa pauvreté réside surtout dans l'instabilité et la rareté de ses missions. D'autre part, il a un projet de rupture qui consiste à acquérir un commerce au Maroc dont il est originaire. Mais, son principal objectif professionnel est d'obtenir un emploi aussi stable que celui de son père lorsque celui-ci travaillait en usine, c'est-à-dire un emploi qui dure plusieurs dizaines d'années. L'importance de cet objectif repose dans la vie familiale qu'il autorise, et dans la dignité que le statut de travailleur stable impose aux yeux de la descendance.

> YJ : – Vous faites quoi comme travail ?
>
> Karim : – (petit rire) Je voudrais un CDI, ou CDD, ou aller travailler régulièrement, parce que je travaille pas tout le temps, (...) pour payer ton loyer ou acheter tes trucs tu peux pas. Faire ce que tu veux quoi. Acheter des affaires, manger, boire, payer ton loyer, faut bien travailler ça sert à ça, ça sert à te faire vivre (petit rire). Je travaille, je travaille en intérim, un peu de restauration, et un peu de manutention, préparateur de commandes, livraison...
>
> (...)
>
> YJ : – Vous voulez pas rester en intérim ?
>
> Karim : – Moi c'est xxxx xxxx un travail, moi je veux trouver un travail au moins 10 ans ou 15 ans. Une bonne longueur de mission, je veux pas travailler 5 mois, un an, après j'arrête, mais je travaille un an parce que, une bonne période de ma vie, comme quand je sais que je travaillais 22 ans 21 ans jusqu'à 32 ans 40 ans, tranquille, après tu rappelles, par petits coups. Comme ça, t'es grand, tu dis pas : ouais j'ai galéré toute ma vie, tu dis : moi j'ai travaillé, t'as mis de l'argent de côté, t'as une maison, voilà. (6") Ouais c'est travailler dans 15 ans 20 ans, même je travaille jusqu'à 50 ans 60 ans, xxxx xxxx, si je travaille tout je prends la retraite hein, je te jure, xxxx pas, et je fais le tour du monde, après je pars, tout le monde. C'est comme ça la vie. Faut pas croire que tu vas dormir jusqu'à xxxx xxxx (petit rire). Faut pas croire que l'argent tombe du ciel. (...) pour que tu manges bien, il faut que tu manges avec ta propre main. (...) L'argent c'est

> pas l'argent qu'on veut, on veut vivre bien c'est tout, moi l'argent on s'en fout.

Karim valorise le travail qui permet de gagner sa vie et donne ainsi sa dignité au travailleur, à l'opposé de celui qui a « galéré ». Son mépris ostentatoire de l'argent confirme qu'il ne souhaite pas tant augmenter ses revenus par un emploi stable, ou bien limiter la fatigue liée à la précarité, qu'accéder à la dignité du travailleur qui pourvoit à sa propre survie et à celle de sa famille, notamment en construisant une maison et en achetant une voiture, dignité soulignée par la récompense d'une retraite méritée.

Hubert exprime aussi ce besoin de dignité qu'il espère trouver dans la stabilité de ses revenus, qui lui permet de demander un regroupement familial et de réussir dignement sa vie de père et d'époux.

> YJ : – Et donc tu pourrais aller à Paris sinon ?
>
> Hubert : – Ouais ouais ouais, ça dépend ça dépend, parce que là je suis à la recherche d'un CDI, j'ai laissé une petite famille dans mon pays, donc pour pouvoir avoir une maison, faudrait que j'aie des ressources sûres, donc avant de faire une demande, faudrait que j'aie un CDI et puis voilà. C'est de pouvoir travailler ici dans ce pays et moi-même et puis euh ma famille qui va peut-être arriver. Donc aujourd'hui on me propose un travail bien rémunéré, je pourrais me déplacer hein.
>
> (. . .)
>
> En fait, moi je dis, c'est comme si j'ai un petit retard dans la vie quoi, donc euh, sans laquelle je suis en train de me stresser... Je dois donner du tonu, et puis euh, que ma petite famille arrive et puis je voudrais faire ma vie normalement. Parce que ici il y a deux choses, il y a un facteur temps et facteur âge, tant que tu fais passer le temps l'âge se passe, tant que tu fais passer l'âge, le temps se passe, donc moi j'aime pas trop [traîner], hein j'aime bien être speed, faire ce que je peux et puis voilà. Ah ouais, j'aime pas trop [tenir] (rires). J'aime pas rater ma vie euh soit d'accourar... comme ça non. En fait moi la vie je me dis que c'est quelque chose qui est précieux, j'ai peur de la vie, pour ne pas réussir surtout, pour ne pas encadrer mes enfants surtout, en restant plaqué je suis là je me bats, je vais là-bas, je fais ça, et tout... Que je puisse obtenir quelque chose de la vie. Que je puisse caser soit ma petite famille, soit maintenant, mon papa, que mon fils puisse dire qu'il avait un père, que ma femme puisse dire qu'elle avait un mari.

La dignité dans le travail Belinda affiche également ce souci de dignité mais l'attache non pas à un projet familial. Elle a déjà des enfants qu'elle se réjouit d'avoir eu tôt pour pouvoir faire d'autres choses dans sa vie. La dignité rentre dans ses objectifs professionnels qui consistent à travailler dans de bonnes conditions. Elle critique aussi la précarité liée aux missions d'intérim mais insiste spécifiquement sur l'importance des conditions d'hygiène comme critère déterminant les lieux où elle désire travailler.

> Belinda : – Mais où j'aime bien aller travailler, vous voyez c'est vers Saint-Denis, c'est juste à côté de la maison, mais aussi j'ai travaillé pendant 3 jours dans une maison, franchement j'ai aimé. Je lui ai dit s'il voulait rester toute l'année là-bas, il n'y aurait pas de xxxx il n'aurait rien à dire, ouais surtout pour les gens quand ils travaillent, ils... C'est parfait. Rien que les services, leurs entretiens, surtout les entretiens d'hygiène comment ils sont, han (admiratif)... ils sont très, comment dire euh, pas très... ils obligent xxxx xxxx, mais c'est normal dans la restauration l'hygiène c'est très important et puis pour ça il y a, xxxx xxxx, et c'est aussi pour ça que j'aimais bien là-bas, tout est nickel, rien à dire, ouais. (...) Si je pouvais rester là-bas... Au lieu de aller de gauche à droite, des fois, à Clichy-sous-Bois, revenir de Clichy-sous-Bois, tout le temps dans les xxxx xxxx, parce que j'aime pas trop changer, non, ça me dit rien en fait. Et aussi euh ch'ais pas à qui je vais travailler, ou si euh quand je vais dans un endroit, je fais mon travail des fois les gens ils disent que je me fâche, je me fâche pas, dès que je travaille quand j'ai fini j'y vais j'ai fini j'ai même pas... après il me dit : ouais tu vas pas partir à cette heure-là, je fais : comment ça ?

Les bonnes conditions d'encadrement et d'hygiène correspondent respectivement au respect des méthodes de travail par les supérieurs, et à l'attachement au travail bien fait c'est-à-dire au respect du travail collectif par l'ensemble des employés. Nous assimilons donc ces objectifs à une quête de dignité du travailleur dans son travail, similaire à celle du travailleur en dehors du travail, c'est-à-dire à celle du citoyen et chef de famille qui a besoin de revenus décents.

Louis insiste aussi sur l'importance des conditions de travail typiques de l'intérim. Son objectif est donc de sortir de l'intérim en accédant à un emploi stable pour échapper au mépris des intérimaires et non pour mieux gagner sa vie.

> Louis : – Il y a vraiment des boîtes qui prennent pour une merde. Je leur ai déjà dit ça. Si on est intérimaire c'est qu'on

> peut pas faire autrement il y a pas de boulot. Je leur ai dit : si moi je suis obligé de faire la plonge dans la restauration, c'est parce que je peux plus xxxxxxx, mais si ça continue, je vais être fait en bâtiment, m'en fous, je vais pas m'amuser à finir comme ça.

L'objectif sous-jacent à la révolte sourde de Louis est donc comme Belinda l'accession à la dignité dans son travail.

D'autres personnes un peu moins précaires ou un peu plus flexibles que ces personnes très précaires peu flexibles manifestent les mêmes objectifs sur leurs conditions de travail, qui sont à même d'être formulés en termes de dignité.

Les préoccupations de Karim et Hubert se retrouvent chez Rahaïta (B1). Elle souligne en effet l'importance de ses projets familiaux et leur intégration à son ambition professionnelle. Mais cette ambition se concrétise plutôt dans un projet de rupture. Par contre, elle formule également l'objectif professionnel d'accès à une certaine dignité de travailleur. En effet, de la même manière que Belinda, elle insiste sur le critère des conditions d'hygiène pour indiquer qu'elle aimerait travailler dans un lieu qui la motive au travers du respect collectif du travail de chacun.

> Rahaïta : – Bon moi je travaille je préfère trouver un euh le travail dans une entreprise qui est bien, respectueuse, qui me plaît, déjà. Si je crois que ça me plaît, l'équipe est formidable, on se débrouille bien, on travaille correctement, c'est propre, il y a l'hygiène, il y a la propreté, il y a l'efficacité, tout ça ça plaît déjà, déjà, quand tu rentres dans un restaurant, tu vois que c'est propre, c'est déjà bien, après si tu vois le personnel qu'est respectueux, c'est déjà bien, ça en rajoute encore du xxxx et ça te donne la motivation de revenir. Mais si tu vois que déjà c'est le bordel, ça ne te donne même pas appétit déjà, et euh non seulement quand tu vois qu'ils sont pas respectueux, ça te donne envie de reprendre tes bagages et de repartir. Ça ça veut dire que ça ce n'est pas mon endroit d'embauche. C'est ça. C'est ça que les patrons ils devraient savoir le euh que d'abord que euh une personne euh comment dire, un employé qui désire travailler longtemps chez vous, il faut être propre, respectueux.

Le respect de l'hygiène correspond directement au respect du travail et des travailleurs. La dignité du travailleur dans le travail en tant que critère déterminant pour accepter ou pas une proposition d'embauche apparaît donc comme l'objectif professionnel explicite de Rahaïta.

La dignité contre la stabilité Auguste (C2) et Mustapha (C2) formulent des objectifs professionnels modestes et aucun projet de rupture, mais leurs objectifs correspondent à ces exigences de dignité partagées par les personnes très précaires peu flexibles. Ils se réjouissent d'obtenir des missions longues à défaut d'être stables mais préfèrent refuser une embauche dans un restaurant dont le gérant les maltraite et les humilie. La stabilité, pour augmenter et pérenniser leurs recettes, constitue donc un premier objectif mais qui est moins important que leurs conditions de travail et leur dignité de travailleur. Ils apprécient par ailleurs quand ils peuvent travailler en qualité de commis de cuisine plutôt que comme plongeur. Autant pour bénéficier de meilleures conditions de travail que pour réaliser un travail plus qualifié, par rapport à la plonge qui, selon eux, devrait être accessible à n'importe quel novice.

> Auguste : – Ce que moi je peux dire, tu fais le- les trucs là pour voir les avantages et un peu les inconvénients, moi je trouve que pour les gens qui arrivent sur la restauration et qu'ils veulent être un peu bien, il faut qu'ils font seulement la cuisine, alors ça c'est carrément...
>
> YJ : – À partir de commis ? c'est ça ?
>
> Auguste : – Commis aussi c'est pas mal aussi pour nous, moi je fais ça c'est bien, le plus mieux c'est être cuisinier, c'est moins emmerdé quoi. Mais la plonge c'est le boulot le plus, vraiment... vraiment- je sais pas plus ce que c'est quoi, pour métier vraiment, ça n'a pas de sens.

Le point focal des objectifs professionnels formulés par les personnes très précaires peu flexibles est donc le respect de la dignité du travailleur, dans les conditions de travail, dans le contenu du travail, ou dans la réussite sociale hors du travail.

Renoncement à la dignité et à la stabilité Certaines personnes, y compris parmi les très précaires peu flexibles, dénoncent aussi leurs mauvaises conditions de travail mais se refusent à avoir comme objectif professionnel le respect de leur dignité.

C'est le cas de Djibril qui souligne bien la pénibilité propre à l'intérim, notamment l'incertitude permanente sur son avenir très proche.

> Djibril : – Quand t'es là bon si tu n'as pas si tu n'as pas retrouvé un un un boulot fixe, obligé il faut que tu viennes ici donc où tu trouves ta vie quoi. C'est pour ça, c'est pour ça là sinon si- sinon si on trouve un, un travail fixe et donc c'est pas la peine des des intérims. Voilà. Parce que aujourd'hui t'es là-bas

demain t'es là, comme ça comme ça comme ça. C'est un truc qu'est, qu'est dur.

Mais il ne formule ni ne suggère avoir pour objectif sa dignité de travailleur. Au contraire, il semble avoir renoncé à cet objectif pour ne plus viser que l'obtention de missions.

Djibril : – Ben moi je... tu vois ce que moi je veux c'est trouver un bon boulot, gagner ma vie c'est tout.

YJ : – Et un bon boulot c'est quoi ?

Djibril : – Par exemple quand tu travailles tu gagnes un peu, donc il y a pas de problème.

YJ : – C'est vrai ?

Djibril : – Ouais. Quand tu travailles, tu gagnes un peu donc euh... suffisamment gagné donc euh il y a pas de problème quoi, l'essentiel tu gagnes l'argent.

YJ : – Et euh, même si c'est la, la plonge la restauration ?

Djibril : – Mais non mais

YJ : – ...ou autre chose ?

Djibril : – ...mais, euh, [surtout surtout surtout] ça soit, ça soit la plonge ça soit, à nettoyage ça soit, quelque chose ou ça soit, c'est tout quoi.

Ce renoncement à tout objectif autre que le gain financier découle de sa difficulté extrême à trouver du travail alors qu'il doit réussir à nourrir sa famille restée au pays.

Mikhail (C3) semble aussi avoir renoncé à formuler un objectif professionnel complémentaire à son projet de rupture dans le gardiennage. Les missions d'intérim sont mal payées mais les salaires en tant que permanents sont encore plus faibles. D'où un double dénigrement des missions intérimaires et des emplois stables, d'autant plus que son travail de manutentionnaire le lasse fortement.

Mikhail : – Mais bon le problème, c'est que c'est du point de vue de la paie c'est pas, terrible. Généralement, soit ils vous prennent une semaine et vous avez de la chance, soit ils vous gardent longtemps on va dire 18 mois maximum parce que euh après ces délais soit ils embauchent soit ils vous mettent dehors.

YJ : – Et ils embauchent des fois ?

Mikhail : – Ah mais c'est plus rare hein. Le problème c'est que le salaire par rapport à l'intérim est s... le salaire n'est pas le même.

YJ : – Ouais.

Mikhail : – Généralement hein.

Son seul critère semble être la rémunération et aucun des emplois qu'il peut espérer sans rupture ne le satisfait. Il semble donc indifférent aux modalités d'embauche auxquelles il ne peut échapper que par la reconversion professionnelle.

La dignité contre la stabilité des très flexibles Nous n'avons pas assez d'informations pour classer Antoine (C1), Souleymane (C2), Gotoré (C3) et Mody (A3) parmi ceux qui ne visent qu'une rémunération indifféremment du travail, même si leur absence de précision sur ce sujet nous y inciterait. Par contre, nous pouvons caractériser les postures des trois personnes juste précaires très flexibles (B3) et les rapprocher du souci de dignité observé chez les très précaires peu flexibles.

Clément affirme ainsi que son critère d'acceptation d'une proposition d'embauche éloignée est le gain financier intégrant le coût du déplacement. Mais la principale condition pour accepter un emploi stable est la qualité de ses relations avec ses collègues notamment en fonction de leur respect du travail collectif et de leur attachement au travail bien fait.

> Clément : – Quand le mec il monte sur le plan de travail avec ses chaussures, toi tu regardes, t'as envie de le prendre de le faucher le mec lui mettre une balayette qu'il tombe sur la tête qu'il se relève pas je dirais : ah petit merdeux tu respectes même pas ton plan de travail, tu respectes pas ton métier, tu fous le sbine, c'est pas l'entreprise de ton père on le sait mais quand même, fous pas la merde, respecte un peu le travail que tu fournis, respecte les clients... c'est ça les petits cons, des conneries, mais sinon ça va dans l'ensemble, tu rigoles (...) voilà faire du bon travail moi je m'en fous, du moment qu'on fait des belles choses des trucs bien, je m'en fous, après si je dois galèrer une heure deux heures pour rentrer chez moi je m'en fous. (...) ouais ben se déplacer loin c'est beaucoup plus arrangeant, financièrement ou quoi tu vas le faire. Mais si se déplacer loin, c'est pas- financièrement c'est pas arrangeant, à la limite, vaut mieux que tu restes sur place que de te déranger loin pour rien, c'est pas intéressant, tu vois ? À la limite c'est plus arrangeant financièrement de te déplacer loin, tu vois, tu t'en fous, tu fais.

Cette propension nous rappelle la défense par Belinda et Rahaïta du respect strict des conditions d'hygiène. Alors qu'il nie avoir une quelconque ambition professionnelle, Clément s'attache néanmoins au respect du travail, ce qui

	peu précaires	*très précaires*
très flexibles	métier dans la flexibilité	stabilité dans le métier
peu flexibles	stabilité contre la fatigue	dignité du travailleur

TAB. 5.5 – Types d'objectifs professionnels

peut être assimilé au fait d'avoir le respect de sa dignité de travailleur comme objectif professionnel.

Kouma et Marwan n'affichent pas un tel attachement au travail en lui-même mais ils placent par contre la défense de leurs conditions de travail avant l'accession à la stabilité. Kouma indique ainsi viser l'emploi stable mais refuse en pratique les contrats parce qu'ils sont à mi-temps donc pas assez rémunérateurs, comme elle refuse les emplois éloignés. Enfin, Marwan précise aussi qu'il refuserait un CDI dont il ne pourrait démissionner sauf en renonçant à ses indemnités chômage, ce qui l'obligerait à subir les mauvaises conditions de travail des plongeurs. C'est aussi la position d'Auguste et Mustapha. Leur premier objectif professionnel est donc la qualité de leurs conditions de travail-déplacement, c'est-à-dire leur respect comme travailleur, autrement dit la préservation de leur dignité, ainsi que leurs conditions de rémunération, avant la stabilité de l'emploi.

Finalement, la défense de la dignité du travailleur caractérise l'ensemble des personnes juste ou très précaires. De plus, les précaires peu flexibles la recherchent aussi dans la stabilité comme une voie vers la normalité respectable. Par contre, les précaires juste ou très flexibles s'attachent exclusivement au respect du travailleur au travers de ses conditions de travail-déplacement. Mais cette dimension caractérise aussi fortement certaines personnes précaires peu flexibles et ne saurait être exclusivement attachée aux plus flexibles. En conclusion, seul un pôle défini par la recherche de la dignité du travailleur peut être associé aux très précaires peu flexibles. Enfin, quelques personnes sont susceptibles de renoncer à la fois à la stabilité et à la dignité dans le travail, pour se focaliser sur le gain financier et les projets de rupture.

Cette structuration des personnes précaires est complétée par le pôle des personnes très précaires très flexibles qui visent la stabilité dans leur métier. Le plan précarité-flexibilité se structure donc selon quatre pôles du point de vue des objectifs professionnels, comme le résume le tableau 5.5.

Avant d'analyser l'éventuelle correspondance entre objectifs professionnels et tactiques idéales-typiques structurées de la même façon, nous allons

identifier les stratégies professionnelles qui servent les objectifs et les projets de rupture.

5.2.2.4 Stratégies par objectif professionnel et lien au projet comme ressource symbolique

Les diverses stratégies mettant en œuvre les objectifs professionnels et les projets de rupture, qu'elles soient déjà réalisées, entamées ou seulement prévues, rentrent dans une courte liste. Les personnes peuvent en effet aller chercher l'emploi plus ou moins activement, autrement qu'en sollicitant un pourvoyeur de missions intérimaires. Elles peuvent aussi se préparer à l'emploi en se formant, s'y adapter en acceptant la polyvalence, ou en négocier les conditions voire le refuser. Ces différentes modalités se retrouvent dans l'ensemble du plan précarité-flexibilité. Elles peuvent néanmoins être associées à des secteurs particuliers de ce plan, et ainsi aux objectifs professionnels tels que nous venons de les classer.

Peu de stratégies pour atteindre la stabilité contre la fatigue Les personnes peu précaires peu flexibles (A1) se caractérisent par une rareté relative des stratégies mises en œuvre. Si Gérald envisage de refuser les emplois qui ne l'intéressent pas et de démissionner des emplois qui commencent à le lasser, la seule stratégie évoquée est la formation professionnelle passée ou en cours d'achèvement, et pas même la formation future.

Formation et choix des embauches vers le métier dans la flexibilité Les personnes peu précaires très flexibles (A3) ont aussi achevé une formation, la formation étant en effet un des facteurs diminuant par construction l'indicateur de précarité. Mais elles anticipent également de futures formations pour leur évolution dans leur métier ou pour réaliser leur projet de rupture.

Didier affiche en plus son refus systématique des contrats ainsi que la façon dont il recherche des missions chez des traiteurs en les démarchant physiquement et par le bouche à oreille dans le milieu des serveurs en extras.

Refus des mauvaises conditions de travail pour la dignité sans projet Le refus de l'embauche pour résister à l'exploitation salariale caractérise surtout les personnes juste précaires très flexibles (B3) et les personnes très précaires juste flexibles (C2). Marwan, Kouma et Auguste formulent clairement cette stratégie pour défendre leurs conditions de travail-déplacement. Clément l'évoque avec flamme avant de modérer sa position. Mustapha la suggère seulement.

Cette stratégie correspond à l'objectif de respect de la dignité du travailleur, chez les personnes plutôt précaires mais aussi plutôt flexibles, c'est-à-dire chez celles qui n'ont apparemment pas de projet de métier, en rupture ou en continuité avec leur activité actuelle.

Polyvalence pour la dignité avec projet Les personnes plutôt précaires peu flexibles affichent le même objectif professionnel de respect de leur dignité de travailleur dans le travail ou en dehors, mais elles formulent aussi un projet de rupture. L'existence d'un tel projet de métier, bien qu'en rupture, semble influer fortement sur les stratégies professionnelles mises en œuvre. À part Hubert qui n'a pas de projet de rupture, et à part Belinda, toutes les personnes très précaires peu flexibles pratiquent la polyvalence, c'est-à-dire travaillent dans des secteurs d'activité variés.

En plus de ses missions en restauration d'intérim, Louis multiplie le nombre d'agences d'intérim sollicitées, quels que soient leurs domaines d'activité, aussi pour du travail de nuit que de jour.

> YJ : – Mais c'est pas les mêmes qualif' que- enfin...
>
> Louis : – Ben non, moi je peux faire autre chose. Je sais que je cherche euh... à faire les croissants et le pain la nuit là. Faut que j'aille euh...
>
> YJ : – Du boulot de nuit c'est industrie ou restauration ?
>
> Louis : – Ah non c'est industrie de tout, mais pas pour la restauration.

De la même manière, Karim travaille à la fois dans la restauration et l'industrie, à des postes divers (manutention, vente), sous contrats ou en intérim. Il ne travaille pas dans son domaine de formation, à savoir l'électricité. De plus, il sollicite l'agence Adecco de Trappes spécialisée dans le ménage industriel, mais sans y avoir jamais travaillé.

Antoine revendique son statut de polyvalent dans la restauration. Il restreint néanmoins cette polyvalence aux secteurs dans lesquels il se considère compétent.

> Antoine : – Dans la restauration je fais la plonge, je fais la plonge, euh enfin je fais les préparations des commandes, je fais préparateur de commande, je suis un peu polyvalent, si la mission me convient je peux faire si la mission me convient pas je peux pas le faire, je peux pas faire cariste par exemple parce que j'ai pas... le permis cariste, donc que, il faut faire ce que tu xxxx, faut pas essayer de circuler bouger d'un secteur pour arriver dans la xxxx chez toi, tu mets déjà la société, en problème et la boîte,

> la, l'intérim qui t'a fait travailler c'est tu lui mets un problème, voilà quoi.

Enfin, Djibril affiche quant à lui son ouverture vis-à-vis de la polyvalence. Il s'agit d'une polyvalence très pragmatique qui vise exclusivement l'obtention de missions, ce pourquoi il se restreint à des postes peu qualifiés qui lui sont a priori accessibles.

> Djibril : – Ben moi je... tu vois ce que moi je veux c'est trouver un bon boulot, gagner ma vie c'est tout.
>
> YJ : – Et un bon boulot c'est quoi ?
>
> Djibril : – Par exemple quand tu travailles tu gagnes un peu, donc il y a pas de problème. Quand tu travailles, tu gagnes un peu donc euh... suffisamment gagner donc euh il y a pas de problème quoi, l'essentiel tu gagnes l'argent.
>
> YJ : – Et euh, même si c'est la, la plonge la restauration ?
>
> Djibril : – Mais non mais
>
> YJ : – ...ou autre chose ?
>
> Djibril : – ...mais, euh, xxxx xxxx xxxx ça soit, ça soit la plonge ça soit, à nettoyage ça soit, quelque chose ou ça soit, c'est tout quoi.

Les autres personnes qui revendiquent une certaine polyvalence, sont toutes juste ou très précaires. Auguste (C2), Mustapha (C2) et Kouma (C3) évoquent les occasions où ils ont pu réaliser une mission plus valorisée que celles qu'ils attendaient. Tout en restant dans le secteur de la restauration, ils ont pu être commis de cuisine au lieu de plongeur pour les deux hommes, ou chef de partie c'est-à-dire serveuse au lieu de préparatrice des entrées pour Kouma. Il s'agit pour ces trois personnes plus d'une flexibilité à la marge que d'une polyvalence très marquée entre plusieurs secteurs d'activité. Enfin, Praful (C3) recherche du travail seulement dans le bâtiment et la restauration. Sa polyvalence a donc là aussi moins d'ampleur que celle des très précaires peu flexibles.

Ces personnes plus flexibles apprécient leur polyvalence, car elle consiste pour eux à travailler dans leur métier ou bien à réaliser parfois une mission plus valorisée. Les personnes très précaires peu flexibles ne semblent pas valoriser une polyvalence qui les fait passer d'un emploi sous-qualifié et peu valorisé à un autre. Leurs stratégies sont caractérisées par cette grande polyvalence cohérente avec leurs besoins de revenus salariaux et non avec la recherche d'un métier. Ils n'envisagent l'accession à ce dernier qu'au travers d'une rupture.

Démarchage actif pour la stabilité dans le métier Dernier type de stratégie professionnelle, le démarchage actif se retrouve dans l'ensemble du plan précarité-flexibilité chez Natacha (A2), Didier (A3), Rahaïta (B1), Solange (B2) et Djibril (C1). Il semble néanmoins caractériser plus fortement les personnes très précaires très flexibles (C3) qui l'évoquent toutes trois et l'affichent de plus comme principale stratégie pour atteindre leurs objectifs professionnels. Mikhail et Gotoré n'évoquent même que cette stratégie.

Mikhail envisage ainsi une reconversion dans la sécurité mais ne parle pas de formation. Au contraire, il rappelle par ailleurs qu'il a achevé ses études secondaires par une formation de maçonnerie imposée qui s'est conclue par le rejet de ce métier. Il explique plutôt comment, malgré les réponses inexistantes ou négatives, il sollicite les employeurs avec son curriculum vitae. Il l'envoie par email grâce aux ordinateurs des centres sociaux, ou le leur donne en main propre en faisant du porte à porte dans les zones industrielles.

Gotoré essaie d'obtenir des missions par l'agence d'intérim mais en recherche également activement en faisant du porte à porte, dès le moment où l'agence d'intérim lui annonce ne pas avoir de mission.

> Gotoré : – S'il y a quelque chose, il me donne, s'il y en a pas, il y en a pas, je rentre chez moi. (. . .) Je rentrer chez moi. Parce que... non, fais le CV, restauration, la restauration, la entreprise c'est d'abord, la entreprise restauration, tu prends ton CV, tu prends ton CV, tu mets sur ton poste, tu mets beaucoup de papier, tu mets beaucoup de papier, tu aller chercher à l'autre restauration, tu aller il dit voilà moi je suis plongeur, je cherche boulot, il y en a qui xxxx, il dit voilà, viens, on t'explique, s'il n'a pas besoin, il dit non, désolé on n'a pas besoin de personne, tu sors. Je fais 4 5 6, restaurations, je n'ai pas trouvé, je rentre chez moi.

Praful, enfin, ne parle qu'au passé de ses formations en alphabétisation et dans les métiers du bâtiment. Par contre, il insiste d'une part sur sa capacité à trouver tout de suite du travail au noir, que sa femme préfère qu'il refuse. Il peut solliciter pour cela la communauté pakistanaise, notamment sur les marchés versaillais et saint-quentinois mais aussi à Paris. D'autre part, il souligne le démarchage actif mais vain de sa femme. Cette dernière répond à de nombreuses annonces dans les domaines qu'il recherche, à savoir bâtiment et restauration, mais elle ne reçoit que peu de réponses, toujours négatives.

Démarchage et projet de métier comme aboutissement Le démarchage apparaît comme la stratégie professionnelle typique des personnes très précaires très flexibles. Nous souhaitons par conséquent l'associer à l'objectif professionnel typique de ce pôle, à savoir la stabilité dans le métier. Or, les

personnes qui formulent cet objectif sont Praful, Solange et Aminata. Nous venons de voir l'importance du démarchage chez Praful. Nous avons déjà noté comment Solange inscrit l'intérim au sein d'une stratégie très informée de recherche d'emploi. Ainsi, sa critique des annonces récemment mises sur Internet révèle qu'elle les consulte encore même si cette stratégie lui semble vaine. Seule Aminata a apparemment renoncé à un tel démarchage des entreprises comme des agences d'intérim, considérant qu'elle n'a aucun atout susceptible de la faire recruter avant qu'elle ait pu se bâtir une expérience grâce à l'intérim. Pour preuve de son pragmatisme avisé, elle s'est vue refuser son inscription par plusieurs agences.

C'est aussi le cas de Gotoré qui ne démarche plus les agences mais seulement les restaurants traditionnels qui sont les seuls susceptibles de l'embaucher au débotté. Par rapport au renoncement raisonné d'Aminata, les démarches souvent vaines mais persistantes de Gotoré, de Mikhail et de Praful révèlent alors le volontarisme qu'impose la recherche d'emploi au-delà de l'attente de missions d'intérim, et démontrent qu'il s'agit bien d'une stratégie exigeant un fort engagement subjectif pour compenser ces sacrifices objectifs. Ce fait nous rappelle, d'une part, que des ressources symboliques sont nécessaires pour réaliser les sacrifices imposés par la flexibilité, et d'autre part, que ces personnes qui recherchent la stabilité dans leur métier disposent d'une ressource symbolique qui est leur projet de métier comme aboutissement de leurs efforts quotidiens.

Malgré le renoncement au démarchage d'Aminata bien qu'elle vise la stabilité dans le métier, malgré l'absence de projet de métier comme aboutissement chez Mikhail bien qu'il pratique le démarchage actif, nous pouvons effectivement rapprocher cette stratégie professionnelle de la situation des personnes très précaires très flexibles qui recherchent la stabilité dans le métier. En effet, ces dernières conjuguent deux critères : leur manque criant de missions et leur grande précarité les poussent à faire des sacrifices pour obtenir du travail ; et la ressource symbolique qu'est leur projet de métier comme aboutissement leur donne les moyens de mettre en œuvre la difficile stratégie de démarchage. En particulier, les personnes qui subissent la même précarité mais sans projet de métier comme aboutissement pratiquent à la place la polyvalence ou le refus de contrats, pour atteindre leur objectif de respect de leur dignité au lieu de viser la réalisation de leur projet de métier.

Adéquation des stratégies des très flexibles à leurs objectifs professionnels À défaut de coïncider pleinement, les stratégies professionnelles semblent tout à fait cohérentes avec les objectifs professionnels croisés avec les éventuels projets de rupture. Cinq types de stratégies et de projets émergent

	peu précaires	*très précaires*
très flexibles	métier dans la flexibilité : formation	stabilité dans le métier : démarchage
		dignité (sans projet de métier) : refus des contrats stables
peu flexibles	stabilité contre la fatigue (et projet de rupture) : peu de stratégies	dignité (et projet de rupture) : polyvalence

TAB. 5.6 – Types de stratégies professionnelles en fonction des objectifs professionnels poursuivis

Lecture*: Format de chaque cellule : « objectif (projet de rupture) : stratégie »*

finalement, comme le résume le tableau 5.6.

Un clivage apparaît notamment entre les personnes peu flexibles et les très flexibles. Ces dernières se distinguent par leurs stratégies en adéquation avec leurs objectifs professionnels. Certains prévoient des formations pour s'ancrer et progresser dans leur métier. D'autres démarchent les entreprises de façon à obtenir un contrat stable à la place des missions d'intérim. Quelques uns enfin se limitent à refuser ces mêmes contrats stables car leur objectif se limite au maintien de leur dignité c'est-à-dire de leurs conditions de travail.

Au contraire, les personnes peu flexibles ne révèlent pas de telles stratégies adéquates. En effet, les peu précaires n'ont pas de stratégies du tout mais visent malgré tout une stabilisation de leur emploi. Et les très précaires pratiquent la polyvalence. Or, celle-ci ne sert nullement leur objectif de respect de leur dignité, que ce soit dans la décence des conditions de travail qui déterminent le respect du travailleur, ou dans la stabilité de l'emploi qui permet de fonder une vie ordinaire et digne. Seule l'augmentation potentielle de leurs revenus liée à la polyvalence peut améliorer leur quotidien et les éloigner de l'indignité de la pauvreté, mais pas tant de l'instabilité sur laquelle se concentrent pourtant leurs critiques.

Finalement, si l'existence d'un projet de rupture caractérise bien les peu flexibles, elle prend tout son sens dans l'inadéquation des stratégies aux objectifs professionnels. En effet, ces derniers ne peuvent réellement susciter un engagement subjectif. Ils apparaissent hors de portée au vu des stratégies mises en œuvre, bien qu'ils puissent constituer l'aboutissement du travail quotidien des peu flexibles. L'engagement subjectif se reporte dès lors sur un autre projet, caractérisé par un métier. Ce projet génère un engagement subjectif dans le travail, et sans s'imposer la condition de continuité avec

l'activité actuelle.

Réciproquement, l'adéquation des stratégies aux objectifs, caractéristique des très flexibles, correspond à un double investissement subjectif et objectif. D'une part, elle semble liée à un investissement subjectif dans les objectifs professionnels plus fort que chez les peu flexibles. Aucun projet alternatif en rupture ne s'accapare l'engagement subjectif tandis que certains expriment une valorisation forte de leur objectif professionnel, qu'il s'agisse du métier qu'ils souhaitent consolider ou de leur flexibilité d'intérimaire en quête de dignité. L'engagement subjectif dans les objectifs professionnels, noté $\mathbb{E}$, peut alors être envisagé comme une ressource symbolique pour la réalisation de stratégies adéquates, notées $\mathbb{S}$, tout comme ces stratégies adéquates rendent possibles par leurs chances de réussite un espoir et donc un engagement subjectif dans les objectifs qu'elles visent. Nous obtenons une double relation causale que nous notons $\mathbb{S} \Leftrightarrow \mathbb{E}$, décomposé en $\mathbb{S} \underset{\text{ressource symbolique}}{\overset{\text{espoir de réussite}}{\longleftrightarrow}} \mathbb{E}$.

D'autre part, ces stratégies adéquates sont liées à un investissement objectif dans la mobilité flexible qui prend forme dans les choix tactiques. La question du lien entre stratégies et flexibilité renvoie aux hypothèses avancées à propos du lien entre faible flexibilité et projet de rupture (cf. 5.2.2.1).

La première hypothèse alors évoquée supposait qu'un schème cognitif de projection et d'élaboration de programmes d'action serait commun à l'élaboration de stratégies adéquates et à celle de choix tactiques de flexibilité, notés $\mathbb{F}$. Une même capacité cognitive déterminerait donc ces deux niveaux tactiques et stratégiques, ce que nous pourrions noter : capacité cognitive $\nearrow \mathbb{S}$ / $\searrow \mathbb{F}$.

Nous retrouvons ensuite l'hypothèse supposant que l'engagement subjectif a les mêmes relations avec la flexibilité qu'avec les stratégies adéquates. Autrement dit, l'engagement subjectif est une ressource symbolique pour la flexibilité, tandis que, réciproquement, la capacité des flexibles fonde la confiance en soi, l'espoir donc l'engagement, selon le schéma $\mathbb{F} \underset{\text{ressource symbolique}}{\overset{\text{espoir de réussite}}{\longleftrightarrow}} \mathbb{E}$.

La dernière hypothèse est que la flexibilité pratiquée détermine une capacité d'employabilité qui permet la réalisation de stratégies professionnelles adaptées aux objectifs fixés, soit $\mathbb{F} \xrightarrow{\text{employabilité}} \mathbb{S}$.

L'hypothèse de la relation réciproque, soulevée supra à partir de la corrélation entre flexibilités tactique et stratégique (cf. 5.2.2.2), postulait que la flexibilité tactique est la déclinaison des stratégies professionnelles, $\mathbb{S} \xrightarrow{\text{déclinaison}} \mathbb{F}$. Pour autant, cette hypothèse ne semble pas confirmée par l'existence de stratégies professionnelles adéquates seulement chez les très flexibles. En effet, la stratégie typique des très précaires peu flexibles, la polyvalence, pourrait aussi bien susciter une flexibilité tactique que la flexibilité professionnelle recher-

	peu précaires	*très précaires*
très flexibles	objectifs et stratégie adéquate acceptation de l'éloignement	
peu flexibles	objectifs sans stratégie adéquate mais projet de rupture refus de l'emploi éloigné	

TAB. 5.7 – Appétence pour le proche et adéquation des stratégies aux objectifs professionnels

chée par les peu précaires très flexibles. De même, il est difficile de comprendre le lien entre la grande flexibilité des très précaires très flexibles et leur stratégie de refus des contrats stables dégradants ou éloignés (cf. 5.2.2.2). Seul l'objectif généralisé d'obtention d'emplois se comprend comme une source de flexibilité tactique. Mais ce lien caractérise tout l'échantillon et ne nous aide donc pas dans la compréhension de sa structuration selon la précarité et la flexibilité.

En tout cas, du point de vue des stratégies et projets professionnels, les très flexibles se distinguent donc des peu flexibles d'abord par l'adéquation des stratégies aux objectifs et ensuite par l'absence de projet de rupture. Le tableau 5.4 peut alors être rectifié pour donner le tableau 5.7. L'analyse conjointe du projet de métier en continuité comme ressource symbolique, et de la nécessité des ressources symboliques pour la flexibilité, reste pertinente. Mais l'existence d'un tel projet-ressource ne clive pas au mieux l'échantillon selon le degré de flexibilité. Les personnes très flexibles très précaires sans projet de métier, représentées par la stratégie typique de refus de contrats stables pour la dignité, disposent en effet d'autres ressources, symboliques ou autres, pour fonder leur flexibilité. Nous retiendrons donc le tableau 5.7.

Nous pouvons finalement étudier les cinq types de stratégies professionnelles par rapport aux tactiques idéales-typiques.

5.2.2.5 Stratégies professionnelles et tactiques idéales

Stabilité contre la fatigue : sans stratégies La stratégie professionnelle des personnes peu précaires peu flexibles consiste à viser la stabilité de leur emploi pour limiter la fatigue propre au précaire, sans mettre en œuvre des stratégies pour atteindre cet objectif. Elles ne s'investissent pas dans ce dernier puisqu'elles mettent plutôt leurs espérances en un projet professionnel de rupture, sans qu'une stratégie de rupture ne soit non plus avancée.

La tactique idéale-typique des peu précaires peu flexibles, la suffisance prévenante, semble correspondre à cette stratégie de stabilisation hors de la précarité. En effet, elle se caractérise en partie par une satisfaction vis-à-vis de

leur mobilité qu'elles souhaitent voir perdurer, en termes de choix modaux ou de choix tarifaires. Nous l'avons déjà noté dans leur stratégie d'automobilité (cf 5.2.1.4) en l'associant à l'abandon satisfait de l'automobilité et surtout à la satisfaction vis-à-vis de leur situation.

La suffisance se traduit ainsi en une faible diversité des choix tactiques qui permettent de devenir plus flexible, à savoir faible diversité modale, absence de tactiques tarifaires et non-utilisation d'outils tactiques. Cette faible mobilisation des ressources tactiques pour atteindre les objectifs professionnels semble bien s'expliquer par la modestie de ces objectifs et le faible engagement subjectif dans ceux-ci.

Enfin, la prévenance pour les exigences des employeurs ne s'oppose pas à la stratégie de stabilisation et de limitation de la fatigue. En effet, cette prévenance est également suffisante au sens où les conditions de travail-déplacement sont négociées. Ainsi, le respect pour les valeurs professionnelles serait associé à une limitation à la fois tactique et stratégique de la pénibilité, sachant que la dimension stratégique consiste surtout en un affichage d'objectif sans mis en œuvre stratégique.

La suffisance prévenante peut donc être formulée comme une déclinaison tactique de l'objectif de stabilisation de l'emploi contre la fatigue du précaire, objectif qui n'a pas de déclinaison en termes de stratégie.

Métier dans la flexibilité : formations Les virtuoses assurés que sont idéal-typiquement les personnes peu précaires très flexibles ont la réalisation d'un projet de métier pour objectif professionnel, au travers d'une flexibilité professionnelle acceptée voire choisie. Outre l'évolution naturelle de leur carrière au sein du métier dans lequel ils travaillent déjà, ce sont les formations qui leur permettent d'arriver à leur objectif comme elles leur ont permis d'entrer dans leur métier.

La formation constitue une modalité d'adaptation au marché de l'emploi et donc de flexibilité professionnelle maîtrisée, c'est-à-dire choisie et mise en œuvre. Ce choix, actif ou passif, correspond parfaitement à la maîtrise assurée de la flexibilité, dans ses multiples dimensions tactiques, diversité modale, logique modale, choix tarifaires, usage d'outils. Nous pouvons même supposer que le choix stratégique de la flexibilité professionnelle implique celui, tactique, de la mobilité flexible, tout en sachant que, réciproquement, la maîtrise de la flexibilité spatio-temporelle rend possible le choix de la flexibilité professionnelle.

Il faut également rappeler l'hypothèse selon laquelle les ressources indispensables pour accepter ou choisir la flexibilité, dans ses aspects conjointement professionnel et spatio-temporel, seraient les ressources symboliques,

dont fait partie le projet de métier comme aboutissement.

La désinvolture et le détachement tactiques des virtuoses assurés ne s'expliquent pas par la poursuite stratégique d'un projet de métier. Au contraire, ce dernier suscite en effet un engagement subjectif qui serait plutôt susceptible de s'opposer au désengagement observé dans les refus de missions et autres résistances tactiques à l'imposition des exigences des employeurs. Le seul facteur déterminant l'assurance des virtuoses reste leur grande flexibilité et leur faible précarité, c'est-à-dire à la fois leur indépendance économique et morale (cf. 4.4.1).

La maîtrise assurée s'inscrit finalement dans un schéma explicatif où le projet de métier constitue un objectif motivant le choix de la flexibilité professionnelle donc spatio-temporelle, mais aussi une ressource symbolique pour l'accepter. La maîtrise de la flexibilité rend d'une part ce choix possible, et d'autre part renforce la relative indépendance économique et morale de ces virtuoses déjà peu précaires, ce qui fonde leur assurance, leur détachement et leur désinvolture.

Dignité et projet de rupture : polyvalence Les conformistes contrariés, très précaires peu flexibles, ont un projet de métier en rupture de leur activité professionnelle, un objectif de respect de leur dignité de travailleur, dans le travail comme pour leur vie sociale, et enfin une stratégie professionnelle de polyvalence.

Le point marquant de ces choix stratégiques est leur déconnexion les uns des autres. La stratégie de polyvalence ne sert en effet ni l'objectif ni le projet de rupture, mais seulement un objectif ici tu mais unanime dans tout l'échantillon, à savoir l'obtention de travail et de salaires. Par contre, bien que le projet de rupture soit forcément disjoint de l'objectif professionnel qui est défini comme prolongement de l'activité professionnelle, ces deux éléments projectuels se rejoignent comme deux dimensions de la dignité du travailleur. L'objectif professionnel vise la dignité dans les conditions de travail ou dans la stabilité des revenus et du statut qui permet de construire une vie sociale et familiale. Le projet de rupture, quant à lui, vise la dignité dans le contenu du travail, autrement dit dans la transformation du travail en métier signifiant qui justifie l'investissement qu'il exige. La stratégie professionnelle de polyvalence sert donc la survie immédiate et pas la dignité projetée.

Ce hiatus correspond bien à la disjonction observée entre les choix tactiques et les objectifs conformistes qu'ils peinent à réaliser. Ce conformisme tactique prend ainsi, au niveau stratégique, la forme d'un projet d'accession à la dignité de travailleur. De plus, il s'avère contrarié par la précarité de la même façon que ce projet professionnel ne trouve pas de mise en œuvre stra-

tégique à cause d'une grande précarité qui contraint à une stricte stratégie de survie par la polyvalence.

Nous pouvons donc encore une fois considérer le conformisme contrarié comme la déclinaison tactique d'un désir inassouvible de dignité qui s'exprime clairement dans les projets et objectifs professionnels. Celui-ci se focalise à l'échelle tactique sur les deux aspects du travail-déplacement. D'une part, l'adhésion aux valeurs professionnelles transforme l'intérimaire exploité en travailleur modèle voire en ambassadeur de son entreprise. D'autre part, l'accès à l'ordinaire que sont l'automobile ou les abonnements de transports en commun normalise la mobilité contrainte en mobilité illimitée caractéristique des travailleurs stables et des citoyens.

Dignité sans projet de métier ou stabilité dans le métier : refus d'embauche ou démarchage Les désinvoltes avisés, très précaires très flexibles, correspondent à deux types de stratégies professionnelles antinomiques : le refus de l'emploi stable pour préserver la dignité en renonçant au métier, ou le démarchage actif pour stabiliser l'emploi et l'entrée dans un métier.

Les deux stratégies ont en commun la cohérence par rapport aux objectifs professionnels ainsi que par rapport aux projets de rupture puisqu'ils n'existent pas. Cette cohérence contraste avec le hiatus relevé chez les conformistes contrariés, également très précaires mais peu flexibles. Elle correspond bien à une caractéristique des désinvoltes avisés, à savoir l'adaptation avisée de leurs tactiques aux ressources disponibles et aux objectifs choisis, en l'occurrence un arbitrage entre obtention de missions et limitation de la pénibilité du travail-déplacement.

La désinvolture avisée désigne aussi une combinaison de soumission et de désinvolture : soumission à presque toutes les offres de missions, et désinvolture vis-à-vis de la ponctualité. Elle équivaut à un respect des règles professionnelles dans la mesure où cela apparaît nécessaire pour obtenir du travail. Cette ambivalence du comportement des très précaires très flexibles vis-à-vis de leurs pourvoyeurs d'emploi caractérise la plupart d'entre eux. Elle ne peut donner lieu à une partition de ce pôle entre ceux qui accepteraient toutes les missions précaires et tous les contrats stables, et ceux qui refuseraient les contrats stables comme la ponctualité stricte. En effet, les désinvoltes avisés ne s'approprient pas les valeurs professionnelles comme le font les conformistes contrariés, et ils les mettent à distance dans leurs tactiques et stratégies de façon à adapter celles-ci à leurs objectifs et non à un modèle de travailleur.

De ce point de vue, cette fois, les choix tactiques, uniformes mais contra-

dictoires, ne découlent pas des objectifs professionnels, univoques mais différenciés. Ces tactiques contradictoires mais compatibles correspondent seulement à la satisfaction avisée d'un besoin de travail à court-terme, c'est-à-dire d'un besoin de missions précaires qui sont les seuls emplois rapidement accessibles. Les stratégies des désinvoltes avisés découlent quant à elles directement des objectifs professionnels, qu'il s'agisse d'un refus ou d'une quête de la stabilisation.

S'il détermine les stratégies mises en œuvre, l'engagement subjectif dans un projet de métier comme aboutissement du travail ne détermine donc pas complètement les tactiques de mobilité. Il apparaît pourtant comme une ressource symbolique déterminante de la flexibilité sur l'ensemble de l'échantillon. Nous en déduisons que d'autres ressources entrent en jeu, notamment des ressources symboliques alternatives comme la valorisation de la flexibilité en tant que mode d'apprentissage. Cette valorisation s'observe en effet chez certains des désinvoltes avisés dépourvus de projet de métier. Il nous reste à identifier ces ressources alternatives, ce que nous tâcherons de faire infra (cf. 6).

Objectifs professionnels et tactiques Hormis la désinvolture avisée, les tactiques idéales-typiques semblent déterminées par les objectifs professionnels, qu'ils correspondent à des projets de métier comme les peu précaires très flexibles, qu'ils se rapprochent des projets de rupture comme les très précaires peu flexibles, qu'ils se déclinent en stratégies comme chez les très flexibles. Chez les très précaires très flexibles, les tactiques ne se rapprochent des stratégies que par leur pertinence vis-à-vis de leurs objectifs respectifs.

Après cette analyse des stratégies professionnelles, cruciale pour la compréhension des tactiques de mobilité liée au travail, nous allons étudier la relation des tactiques aux choix stratégiques de localisation résidentielle, qui s'avèrent par ailleurs corrélés aux choix familiaux.

5.2.3 Ancrage résidentiel et familial

5.2.3.1 Localisation résidentielle

Les choix résidentiels des personnes interrogées sont loin d'être tous explicités et ils s'avèrent assez disparates. En effet, ils correspondent soit à la situation résidentielle actuelle, soit aux projets d'ancrage, ou de déménagement dans le bassin de vie ou hors de cet espace, soit enfin aux motifs d'installation effective, prévue ou rêvée. Trois types de choix résidentiels apparaissent néanmoins dans le plan précarité-flexibilité.

Ancrage familial des peu précaires peu flexibles Les personnes peu précaires et peu ou juste flexibles se distinguent par le fait qu'elles habitent chez leurs parents ou proches parents, et qu'elles n'envisagent pas de changer de résidence.

Gérald (A1) indique ainsi qu'il habite chez ses parents, au même endroit depuis son enfance. Claire (A1) suggère qu'elle vit chez ses parents ou tout au moins des proches parents. Nassima (A1) vit seule avec ses enfants mais elle est installée, après un long périple résidentiel en proche banlieue parisienne à la recherche d'un logement assez grand pour elle et ses filles, dans le quartier où vit sa mère, ses proches et toute sa communauté marocaine. Elle n'envisage pas de s'en éloigner. L'opération de requalification urbaine qui détruira son logement ne l'effraie pas car elle sait qu'elle sera relogée à proximité de son ancien logement. Elle ne souhaite surtout pas profiter de ce déménagement forcé pour se rapprocher par exemple de son emploi dans le sud de Paris. Même si la difficulté à trouver un logement peut expliquer son immobilisme résidentiel, elle paraît complètement ancrée dans son quartier. Elle ne manque pas de raisons pour cela, à commencer par l'intégration de ses chers enfants au sein de l'école locale.

C'est Natacha (A2) qui représente le mieux l'ancrage dans le milieu familial. Elle vit en effet chez ses parents, où elle est née, à quelques kilomètres du village de naissance des parents, loin des zones d'emploi qu'elle doit rejoindre en bus voire en RER. Pourtant, malgré l'éloignement, elle n'envisage pas sérieusement un déménagement. Elle affirme préférer déménager même hors de la région parisienne plutôt que de faire de longs déplacements quotidiens mais elle critique en même temps l'utilité du déménagement. D'une part, elle remarque que les habitants de Melun partent tous les jours travailler à Paris, ce qui rendrait vain le déménagement à Melun. D'autre part, elle conditionne un déménagement à l'obtention préalable d'un emploi mais affirme qu'il n'y a pas beaucoup d'emplois, et encore moins en dehors de la région parisienne.

> YJ : – Est-ce que vous euh... vous auriez aussi euh enfin est-ce que vous déménageriez ?
>
> Natacha : – Ah ben oui. Pour- si si mon travail il serait loin oui je dirais xxx xxxx je veux pas passer trois heures dans les transports.
>
> YJ : – Oui plutôt déménager xxx que bouger tous les jours.
>
> Natacha : – Oui plutôt ouais. (petit rire) Mais même ceux qui habitent Melun de toute façon ils vont travailler sur Paris alors ils font du transport quand même (rire)
>
> YJ : – Ouais, ils font ça. Et, euh, et vous pourriez aller où, jusqu'où, pour euh, en déménageant ? Vous iriez où ?

Natacha : – Oh ben je sais pas, non ça. (pph ; pof d'ignorance avec les lèvres) Ça dépend de la situation (petit rire)

YJ : – Oui c'est en fonction de ce qui se présente.

Natacha : – Et ce sera... ouais, voilà, exactement hein.

YJ : – Et mais euh, vous bougez n'importe où dans la région parisienne euh même d'autres villes euh... ?

Natacha : – Dans la région parisienne oui mais pas euh... ou carrément partir ailleurs mais... Si, c'est possible hein. Ça dépend ce qui se présentera hein (petit rire). De toute façon déjà dans... tout ce qui est dans le midi tout ça il n'y a pas de travail alors... on est bien obligé de rester sur la région parisienne hein.

YJ : – Vous avez des échos de...

Natacha : – Ah oui j'ai des amis moi ils sont dans le midi ils sont partis parce qu'ils avaient du travail mais sinon euh... Ou ceux qui partent c'est parce qu'ils ont des mutations sinon...

YJ : – Faut partir à l'aventure.

Natacha : – Ouais (petit rire) faut nan faut être sûr d'avoir du travail parce que sinon en ce moment...

YJ : – Mmh ?

Natacha : – C'est xxxx dur. (petit rire)

L'insistance de Natacha sur la nécessité d'avoir un emploi avant de déménager indique tout ce qu'elle perd ce faisant, à savoir le soutien multiforme de ses parents et en particulier l'hébergement. Bien que le principe du déménagement soit accepté, Natacha dévalorise particulièrement la pertinence et même la possibilité d'une mobilité résidentielle alors que l'emploi reste partout introuvable. Sa posture contraste avec celle de Mikhail (C3) qui habite à proximité de Melun et ne fait que rêver d'un déménagement dans le Sud où il pense, au contraire de Natacha, qu'il n'aurait pas de problème à trouver un emploi une fois qu'il se serait lancé dans l'aventure. Alors que le choix résidentiel de Mikhail est stratégique car il détermine l'accessibilité à un territoire et à un marché d'emplois, celui de Natacha est tactique car il porte sur un trajet domicile-travail précis, celui correspondant à l'emploi stable qu'elle aura d'abord trouvé. Sa stratégie résidentielle est donc surtout une stratégie d'ancrage au soutien familial, potentiellement complétée par une tactique de mobilité résidentielle vers un emploi.

Leila réalise apparemment des choix stratégiques lorsqu'elle quitte une ville voire un pays en espérant y trouver du travail. Toutefois, les contextes dans lesquels ces migrations ont eu lieu suggèrent que leur objectif relève plus de la fuite des crises que de l'anticipation de la situation future. Elle a en effet surtout profité de diverses opportunités d'hébergement familial grâce à

ses sœurs aînées pour changer de ville, avant de gérer par la suite sa nouvelle situation. En fait, Leila se situe aussi dans le cadre d'une stratégie d'ancrage au soutien familial, même si cet ancrage se traduit par une grande mobilité résidentielle.

Les personnes proches du pôle des peu précaires peu flexibles apparaissent donc caractérisées par un ancrage fort dans le territoire des parents et de la communauté, fut-il un territoire dispersé comme dans le cas de Leila, plutôt que par un désir de mobilité résidentielle qui n'apporterait que la perte de ce soutien.

Émancipation et accessibilité des peu précaires très flexibles Les personnes peu précaires très flexibles (C3) paraissent beaucoup plus distantes du soutien de la famille et de la communauté. Leurs priorités semblent au contraire être l'émancipation et l'accessibilité à l'emploi.

Ines et Idrissa sont d'autant moins chez leurs parents qu'ils sont eux-mêmes parents, et immigrés de surcroît. Ce qui a motivé leur trajectoire résidentielle fut surtout la taille du logement qui devait permettre l'hébergement décent de leur famille. Ines rajoute comme critère de localisation résidentielle la proximité à l'emploi, en l'occurrence à l'emploi stable de son mari. Mais elle insiste sur l'importance pour son couple d'être indépendant des proches qui leur ont fourni des hébergements solidaires. Son émancipation comme parent responsable et autonome, capable d'assumer l'éducation de ses enfants, semble donc déterminante, même si l'hébergement autonome est moins confortable que celui offert par la famille.

> Ines : – Non mais bon, on a été dans- chez dans- chez la famille aussi euh, on était les deux euh... il y avait pas trop de problème mais après quand j'ai vu que j'étais enceinte et tout on a dû, commencer à, trouver un appartement, on a trouvé un tout petit appartement de, peut-être de 30 euh, 30 m^2. (...) Et bon après ça, ça s'est amélioré petit à petit on voulait ne demander rien à personne ici, moi je suis comme ça, si on l'a tant mieux, si on l'a pas ben on, on s'en pa- on... on ne demandait rien à personne on fait comme on peut, même maintenant c'est pareil, mais bon c'est beaucoup... c'est- voilà j'ai rien de- (rire) voilà.

Cheik a connu une trajectoire résidentielle partagée entre l'ancrage, l'émancipation et l'accessibilité. Il a construit son indépendance résidentielle en s'installant dans un appartement dans le quartier de ses parents, puis a déménagé à quelques kilomètres. Mais cette mobilité résidentielle d'une faible amplitude révèle à la fois un attachement au territoire connu depuis l'enfance, et une volonté d'émancipation car la quête d'une meilleure accessibilité ne

peut justifier un déménagement de quelques centaines de mètres. Enfin, il reviendra dans le quartier de ses parents qui est celui de la gare de RER, après une expérience de dépendance automobile qui l'a poussé à investir dans une voiture. La stratégie résidentielle d'émancipation a alors laissé place à une stratégie résidentielle toujours active mais fondée sur d'autres critères, probablement l'accessibilité en transports en commun, mais aussi la proximité à sa mère seule. S'il ne déménage pas loin, Cheik déménage beaucoup, ne se satisfaisant pas d'un soutien familial mais construisant son autonomie résidentielle, de la même manière qu'il se construit un métier, c'est-à-dire par une grande mobilité.

Didier vit encore chez sa mère, mais se rapproche de la quête d'autonomie de Cheik et Ines plutôt que de l'immobilisme de Natacha. Il reconnaît en effet qu'il ne profite de l'hébergement parental que pour économiser avant de s'installer seul dans un appartement. Il paie même un loyer, certes réduit, à sa mère, révélant un début d'émancipation par la réciprocité marchande à la place d'un don parental unilatéral créant une dépendance. Il affiche l'imminence de son autonomie résidentielle, alors que Natacha présentait ce projet comme improbable.

> Didier : – Je vis encore chez ma mère mais bon ça... on va arrêter dans pas longtemps là, je vais prendre un appart' je pense au début, ben comme tout le monde, mais bon, une fois qu'on a un appart' c'est dur (sourire) de, de mettre de côté, donc c'est ça aussi, plus on reste chez maman plus on met de l'argent de côté.

Par ailleurs, Didier signale qu'il souhaiterait rester en Île-de-France où se trouvent les marchés de l'emploi qu'il souhaite investir, en tant que serveur ou en tant que patron. Il ne rejette pas la vie en province ou au soleil, bien au contraire, mais sa stratégie professionnelle contraint sa stratégie résidentielle par la nécessaire accessibilité aux emplois.

Stratégie d'accessibilité et d'émancipation des très flexibles Les autres personnes très flexibles rentrent également dans ce cadre des stratégies d'émancipation et surtout d'accessibilité.

Kouma (B3) est dans la situation d'Idrissa, obligée de s'éloigner de Paris jusqu'à Trappes pour trouver un logement assez grand lorsqu'elle donne naissance à son troisième enfant. À moins que ce ne soit une décision imposée par son mari, Kouma se montre donc capable de déménager sur une grande distance pour maintenir la qualité de son logement, bien qu'elle soit très attachée à Paris.

> Kouma : – C'était petit et la famille commençait à s'agrandir, xxx xx, je ne voulais pas spécialement Trappes, c'est le ha-

> sard quoi. xxxx xxxx xxxx j'ai trop souffert parce que je voulais pas habiter dans cette zone, mais maintenant je suis habituée, la première année j'étais tous les jours à Paris, pourtant xxxx je travaille pas (rires).

Clément (B3) a déménagé sur une aussi grande échelle spatiale, depuis son quartier d'enfance à Cergy vers Melun avant de repartir à Saint-Quentin pour rechercher des formations et des zones d'emplois accessibles. Par ailleurs, l'accessibilité aux services a aussi déterminé sa localisation actuelle dans un centre-ville équipé, à proximité d'une gare. Enfin, son émancipation prend la forme, outre d'une grande mobilité résidentielle, d'une mise en colocation familiale, qui comme pour Didier, sort Clément de la dépendance du don par la réciprocité marchande. Il revendique précisément cette quête d'indépendance vis-à-vis de sa famille.

> Clément : – Mais j'essaie pas trop de déranger la famille parce que ils ont leur petite vie, ils ont leurs enfants, tu vois, j'essaie un peu... là j'ai dit je vais prendre un peu mon indépendance, voilà, je vais essayer de me poser de m'installer, trouver un travail, soit des missions ou un CDI, je vais essayer de me débrouiller par moi-même, comme j'ai fait auparavant

Mikhail (C3) vit comme Idrissa en HLM, indice d'une dépendance à un droit lié à un statut, dépendance assimilable à une émancipation par rapport aux dépendances très précaires de type familial ou communautaire (cf. 1.1.2.3). D'autre part, la stratégie résidentielle qu'il affiche comme la solution à ses difficultés et à sa précarité est une stratégie d'accessibilité à l'emploi. Il envisage de se rapprocher de Paris pour accéder au marché de l'emploi parisien alors qu'il n'a pour l'instant accès qu'aux emplois du Val-de-Marne, pourtant déjà très éloignés de son domicile près de Melun.

Didier, Clément et Mikhail projettent voire mettent en œuvre des stratégies de mobilité résidentielle alors que les personnes moins flexibles n'envisagent qu'un ancrage résidentiel ou bien des tactiques de mobilité résidentielle comme Natacha.

Dignité et ancrage des très précaires peu flexibles La plupart des personnes très précaires peu ou juste flexibles combinent deux objectifs en termes de localisation résidentielle : acquérir un logement digne et le trouver dans le territoire où ils résident déjà.

Hubert avec sa femme, Djibril (C1), Auguste et sa femme, Mustapha, Souleymane et sa femme (C2) vivent tous chez un ami, un frère, un oncle. Belinda (C1) vit dans un logement insalubre. Aminata (C2) habite temporairement dans un foyer de femmes. Toutes ces personnes affirment avoir pour

objectif de trouver un logement autonome et décent. Belinda en particulier met en avant cette volonté d'autonomie en refusant de retourner chez ses parents malgré la vétusté de son logement.

> Belinda : – Ça fait deux ans que j'ai en train de chercher un appartement pour euh, pour que je m'installe enfin parce que là j'arrive plus à... j'arrive plus à la maison. Parce que là, dans 10 mètres carrés là, tous les enfants ils ont 3 ans et 2 ans, c'est un peu... c'est un peu le cauchemar. Et puis ça a du plomb oui, le plus petit n'arrête pas de gratter le mur (...) Je fais- si j'avais pas les allocations familiales, je dis pas, qu'est-ce que j'allais faire j'allais retourner chez mes parents. Non je vais pas retourner chez mes parents. Je vais aller travailler en cours du soir.

Comme pour leur objectif professionnel, la recherche de dignité fonde leur objectif résidentiel et peut prendre deux formes. Certains veulent des conditions de logement décentes comme nous venons de le voir, et d'autres veulent un logement autonome qui permet de fonder une vie normale et respectable. Dans cette deuxième catégorie se trouve Hubert qui veut ainsi « faire [s]a vie, faire des enfants ».

Rahaïta (B1) et Karim (C1) conçoivent dans le même projet de vie leur métier stable, leur maison et leur famille. Cette dernière détermine le reste car c'est à elle qu'ils transmettront justement la maison voire le métier et la boutique (cf. 5.2.3.2). Rahaïta insiste ainsi sur la matérialité de la maison qui garantit la pérennité du capital à transmettre aux enfants pour les préserver de la précarité. Ce capital est alors constitué de la maison, du métier, et des valeurs mêmes qui fondent cet attachement à la transmission patrimoniale.

> Rahaïta : – Pourquoi on a nous allons cotiser, pour créer quoi, pour s'acheter un terrain, une maison, pour que notre propre famille un jour nos enfants iront dans cette maison, ou bien nous allons cotiser pour ouvrir un boutique, beaucoup de projets, vraiment... (...) Donc, faut avoir un métier. C'est très... faut avoir un métier pour que demain tes enfants aient ce métier ou bien... ont... ou bien, ils ont... comment dire, un autre métier qui est encore plus beau que celle que celui que papa a fait même. Et tu seras toujours fier. Au moins ils sont pas dans la merde quand papa il est dans la merde. (...) Il y a d'autres choses que quand tu construis ça reste. Une construction ça va rester par exemple si je construis un... une euh... j'achète des pièces, de construction, ça ça va rester ! et tu sais que cette pièce, ça va t'emmener encore très loin, ça va monter, une fois que ça va monter, tu vas le construire, et quand tu vas le construire tu seras bien à à l'aise

> avec tes enfants, avec ta famille, et un jour ils vont dire : ah voici la maison de papa. Nous aussi nous allons faire ça. Vous serez heureux ! moi je vous dis aujourd'hui : vous serez heureux.

L'autre caractéristique des stratégies résidentielles des personnes très précaires peu ou juste flexibles, contraintes au déménagement à cause de leurs conditions de logement, est leur volonté d'ancrage dans leur actuel territoire de vie.

Ainsi, Hubert, Aminata et Souleymane précisent qu'ils souhaitent trouver un logement à Saint-Quentin-en-Yvelines où ils habitent et travaillent comme intérimaires. Leur choix n'apparaît pas tant comme un rejet instinctif de l'inconnu que comme une préférence assise sur des critères réflexivement identifiés. Ils mettent en avant l'accessibilité à l'emploi ce qui passe par une bonne desserte en transports en commun.

> Aminata : – Déjà que si c'est bien desservi c'est bon, c'est c'est ça l'essentiel comme on est toujours en bus et en train, ça doit être bien desservi comme ça tu sais que tu n'as pas de problème de transport. Mesnil c'est bien mais... c'est que- il n'y a que des riches là-bas. Hein ils ont leur maison leur voiture donc euh, c'est pas bien desservi. C'est pas bien desservi. Même il n'y a pas de logements sociaux là-bas, il n'y en a pas. Je préfère Saint-Quentin... Montigny et... Maurepas, Élancourt tout ça là.

Si Aminata explicite le critère de la proximité de Saint-Quentin, Souleymane le nie en affichant le caractère illimité de sa recherche. Mais son seul critère qui est la proximité à l'emploi explique sa recherche de logement sur Saint-Quentin qui est effectivement bien desservi comme le souligne Aminata, donc connecté à des pôles d'emplois.

> Souleymane : – Si vraiment il y a des possibilités, du boulot, même si c'est à États-Unis je vais aller aussi (rire) donc oui j'exagère mais bon, il y a pas de problème, je peux habiter n'importe où, il y a pas de problème pour moi, seulement le problème de habiter quelque part qui n'a pas de travail tu obliges de faire des kilomètres des kilomètres pour venir jusque là, pour trouver du boulot, et tu n'as pas de véhicule et tout ça...

Hubert insiste en particulier sur la connaissance du territoire qui le fait choisir une ville qu'il a déjà visitée, et le renvoie en particulier vers Saint-Quentin.

> Hubert : – Non ici, ouais ici, non mais c'est pas grave si c'est ailleurs, mais dans le coin je me dis que, c'est un peu mieux, parce que je suis habitué ici. Mais, ailleurs aussi je aller, je m'adapte

	peu précaires	*très précaires*
très flexibles	stratégie d'émancipation et d'accessibilité	
peu flexibles	stratégie d'ancrage dans le logement familial et potentielle tactique d'accessibilité à l'emploi	stratégie d'acquisition d'un logement digne et d'ancrage dans le territoire de vie

TAB. 5.8 – Types de stratégies résidentielles

> facilement. C'est l'essentiel parce que si tu travaillais tu sors le matin tu reviens tout ça voilà.

Boubacar (B2) met en avant les mêmes critères ce qui l'amène à restreindre sa stratégie à une tactique de mobilité résidentielle dans le cas où il trouverait un travail très stable et très éloigné qui exigerait une diminution drastique des trajets domicile-travail. Djibril cherche manifestement un logement à Bobigny, c'est-à-dire à proximité de son actuel logement.

Enfin, Antoine explicite son désir d'ancrage après une trajectoire résidentielle dans plusieurs villes de province et à Paris, dont le but affiché était « de mieux connaître la France ».

Les personnes très précaires peu flexibles envisagent donc un déménagement vers un logement digne, c'est-à-dire décent et autonome si possible pérenne, sans changer de territoire de vie car le leur leur convient.

Trois types de stratégies résidentielles Trois types de stratégies résidentielles apparaissent donc dans le plan précarité-flexibilité comme le résume le tableau 5.8. Ils semblent correspondre aux types idéaux de tactiques dont la cohérence aux autres types de stratégies a déjà été mise en évidence.

Les peu précaires peu flexibles restreignent leur éventuelle mobilité résidentielle au rapprochement tactique d'un emploi stable déjà obtenu. Ils privilégient donc la stabilité de leur situation résidentielle qui semble leur suffire, coïncidant par là au type idéal de la suffisance prévenante.

La quête de dignité des très précaires peu flexibles se retrouve dans leurs projets professionnels et se connecte au conformisme contrarié de la même manière que ces projets. En effet, leur volonté d'ancrage correspond à une volonté de rapprochement conformiste de l'ancrage caractéristique des peu précaires peu flexibles et leur désir d'autonomie est conforme à celui des très flexibles.

Enfin, les très flexibles délaissent l'ancrage au territoire et à la famille pour affirmer leur autonomie et construire leur accessibilité au marché de l'emploi. La flexibilité quotidienne paraît donc associée à une flexibilité résidentielle,

cohérentes à la fois avec la maîtrise assurée et la désinvolture avisée à la fois dans leur souci d'indépendance et dans leur maîtrise de la mobilité.

Le logement autonome comme « propre » qui permet les stratégies de mobilité résidentielle Une disjonction apparaît selon le degré de flexibilité entre, d'une part, ceux, très flexibles, qui disposent d'un logement autonome et décent et qui formulent des stratégies de mobilité résidentielle, et d'autre part, ceux, peu flexibles, qui n'en disposent pas et qui formulent des stratégies d'ancrage.

Elle nous renvoie au cadre conceptuel de de Certeau (1980). En effet, toute stratégie nécessiterait, selon ses termes, un « propre » c'est-à-dire « *un lieu* susceptible d'être circonscrit comme un *propre* et d'être la base d'où gérer les relations avec *une extériorité* de cibles ou de menaces » (cf. 2.3.3.1). Or, le logement en constitue certainement un, dans la mesure où il est pérenne et permet de maîtriser le flux des aléas.

Il faut pour cela qu'il ne soit pas menacé comme le logement de Souleymane, qu'il ne soit pas menaçant comme celui de Belinda, qu'il n'empêche pas les divers projets à long-terme comme ceux de Rahaïta et Karim mais en constitue le fondement. L'hébergement parental ou amical enfermerait également l'enfant ou l'ami dans le "propre" des parents ou des hôtes. Il l'empêcherait de rassembler ses forces, de capitaliser, pour paraphraser de Certeau, avant d'initier des choix stratégiques. C'est exactement ce que Hubert souligne quand il relève l'impossibilité de toute stratégie, de tout projet de vie, dans une maison qu'il ne peut investir.

> Hubert : – Si t'as plus de maison, tu dois ramener des trucs des... quand t'as une maison, tu vas acheter, soit tes meubles, mais aujourd'hui je peux pas acheter mes meubles parce que, j'habite chez les gens, et je vais aussi faire ma vie, faire des enfants, je vais pas laisser à chez, chez lui là-bas.

L'absence de "propre" dû à la précarité ou à la dépendance familiale saperait la possibilité d'une stratégie de mobilité résidentielle dont le préalable serait donc l'autonomisation par l'acquisition d'un logement indépendant dans le cas des très précaires, ou par l'obtention d'un emploi stable dans le cas des peu précaires. Au contraire, les stratégies de mobilité résidentielle des très flexibles révèlent que la maison conjugale, l'appartement isolé, mais aussi l'appartement en HLM et la colocation parentale ou familiale, constituent des propres depuis lesquels une stratégie résidentielle peut être élaborée. Avoir une stratégie de mobilité résidentielle vers les zones d'emploi n'implique donc pas tant un logement où emménager qu'un "propre" d'où déménager.

Le "propre" qui permet les stratégies de changement résidentiel et professionnel Cette disjonction entre personnes très et peu flexibles correspond à celle observée entre ceux qui ont une stratégie en adéquation avec leurs objectifs professionnels, et ceux qui n'ont pas de stratégies ou pas de stratégies cohérentes (cf. 5.2.2.4). Nous pouvons alors soulever l'hypothèse forte selon laquelle, comme le propose de Certeau, le "propre" est le fondement nécessaire des stratégies, tout au moins des stratégies mettant en œuvre le changement plutôt que l'ancrage. La disposition d'un "propre" au sens d'un logement autonome et décent, déterminerait non seulement la possibilité d'élaborer des stratégies de mobilité résidentielle mais également des stratégies professionnelles adaptées aux objectifs professionnels, c'est-à-dire qui permettent le changement vers ces objectifs. L'absence de "propre" condamnerait au contraire à l'ancrage résidentiel et à la stagnation professionnelle.

Cet empêchement des stratégies par l'absence de "propre" reste à expliquer. Une hypothèse opérante pour les très précaires, sans logement durable, serait le sentiment de ne pouvoir engager une éventuelle stratégie avant de disposer d'un lieu où rassembler ses forces et se ressourcer comme l'expliquait Hubert, mais aussi le sentiment que les bénéfices d'une éventuelle stratégie ne pourraient même pas être accumulés et réinvestis sans un lieu où les capitaliser. La difficulté objective à réaliser une stratégie sans "propre" susciterait de plus un désengagement subjectif dans toute stratégie ne visant pas l'acquisition d'un "propre".

Cette hypothèse semble moins pertinente pour les peu précaires hébergés durablement par leurs parents. Une autre hypothèse plus opérante pour eux est simplement leur absence d'intérêt au changement qui leur fait perdre un précieux soutien familial alors que les conditions de la précarité perdurent. Nous pourrions alors parler de trappe résidentielle à la stagnation résidentielle, professionnelle et quotidienne. Mais la littérature sur les trappes à inactivité (Benarrosh, 2000) nous oblige à être prudents sur de telles notions à portée moralisante abusivement mobilisées comme principe explicatif.

Schémas explicatifs du changement Les stratégies du changement résidentiel peuvent être intégrées aux stratégies du changement, notées $\mathbb{S}$, avec les stratégies adéquates aux objectifs professionnels identifiées supra (cf 5.2.2.4). Le double lien $\mathbb{S} \Leftrightarrow \mathbb{E}$ avec l'engagement subjectif $\mathbb{E}$ perdure selon le schéma $\mathbb{S} \underset{\text{ressource symbolique}}{\overset{\text{espoir de réussite}}{\longrightarrow\!\!\!\!\!\!\longleftarrow}} \mathbb{E}$.

Les deux types de liens hypothétiques avec la flexibilité perdurent également. D'une part, la capacité liée à la flexibilité détermine une plus grande employabilité et une plus grande connaissance des zones d'emploi d'où une

maîtrise de la trajectoire professionnelle. Mais en découle aussi une plus grande capacité à choisir un logement éloigné du lieu de travail potentiel et une plus grande connaissance des zones résidentielles. Donc la flexibilité est associée à des capacités et connaissances qui favorisent les stratégies de changement : $\mathbb{F} \xrightarrow{\text{capacité}} \mathbb{S}$.

D'autre part, la flexibilité est susceptible d'être fondée sur une capacité cognitive à la projection opérationnelle dans le temps et l'espace qui permet également l'élaboration de stratégies efficaces de changement, que ce soit dans le domaine professionnel ou résidentiel : capacité cognitive $\nearrow \mathbb{S}$ / $\searrow \mathbb{F}$.

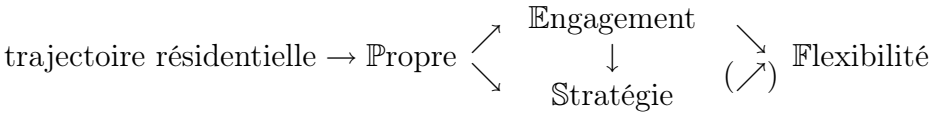
Nous rappelons que l'assimilation de la flexibilité tactique à une simple déclinaison des choix stratégiques, telle que $\mathbb{S} \xrightarrow{\text{déclinaison}} \mathbb{F}$, ne se vérifie que marginalement, surtout par rapport à la flexibilité stratégique c'est-à-dire l'acceptation d'emplois stables éloignés (cf. 5.2.2.2), mais pas par rapport aux autres stratégies professionnelles identifiées comme typiques (cf. 5.2.2.4).

Nous pouvons maintenant tenter d'inscrire le « propre », noté $\mathbb{P}$, dans ces relations causales. Deux schémas explicatifs résument l'ensemble des relations possibles : la structure de volonté, $\mathbb{P} \nearrow \mathbb{E} \downarrow \mathbb{S}$ / $\searrow (\nearrow)$ $\mathbb{F}$, et celle de compétence, $\mathbb{P} \nwarrow \mathbb{E} \uparrow \mathbb{S}$ / $\nwarrow \swarrow$ $\mathbb{F}$. Ces deux schémas constituent une partition de l'ensemble des relations causales envisagées, c'est-à-dire que chacune de ces relations est représentée dans un des deux schémas et pas dans l'autre.

Le "propre" comme source de la volonté Le premier schéma recense l'effet du "propre" sur la volonté de changement et, partant, sur la flexibilité, qui désigne toujours par défaut la flexibilité tactique. Ainsi la disposition d'un "propre" permet de s'engager dans des objectifs autres que la simple acquisition d'un "propre" et offre les conditions matérielles à la mise en place de stratégies. Ensuite, l'engagement subjectif dans les objectifs est une ressource symbolique à la fois pour les stratégies de changement et pour les tactiques de flexibilité. Enfin, certaines stratégies, notamment celles portant sur la flexibilité stratégique, se déclinent directement en flexibilité tactique.

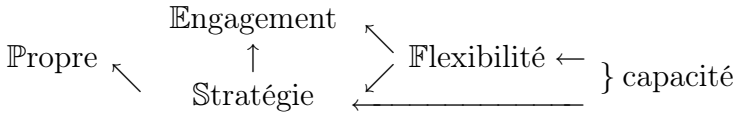
Le "propre", a priori déterminé par la trajectoire résidentielle, apparaît donc comme la source de la volonté de flexibilité tactique au travers de l'engagement dans les objectifs et des conditions de réalisation des stratégies. Le "propre" serait donc la source de la volonté, c'est-à-dire de la dimension

volitive de la capacité d'action (cf. 2.1.1.3).



Le "propre" comme aboutissement de la compétence Le schéma explicatif peut aussi être inversé. Selon ce sens de causalité, la réalisation des stratégies de changement résidentiel aboutissent à l'acquisition d'un logement autonome, c'est-à-dire d'un "propre", $\mathbb{S} \xrightarrow{\text{réalisation}} \mathbb{P}$. Les stratégies de changement déterminent aussi l'engagement dans les objectifs qu'elles visent dans la mesure où elles leur sont adéquates. Enfin, la flexibilité apparaît comme un précurseur des stratégies et de l'engagement dans les objectifs professionnels, car elle rend possibles les premières et réalistes ces derniers.

Dans ce schéma, les capacités individuelles à la flexibilité tactique, et notamment les capacités cognitives susceptibles de fonder également une capacité à la stratégie, apparaissent à la source des engagements, des stratégies et donc de l'acquisition du "propre". Le "propre" constitue alors l'aboutissement de la compétence, au sens d'une capacité d'action mise en œuvre en flexibilité tactique et stratégies de changement (cf. 2.1.1).



La mobilité résidentielle se trouve finalement intégrée dans les schémas causaux liant stratégies et tactiques de flexibilité, au travers des stratégies de changement résidentiel et du "propre" qui semble jouer un rôle déterminant, initiateur ou inhibiteur de l'engagement stratégique.

Nous allons maintenant prendre en compte le dernier aspect des choix stratégiques, à savoir les projets familiaux, pour déterminer la façon dont il s'intègre dans ces schémas articulant les échelles stratégiques et tactiques.

5.2.3.2 Avenir familial

La dimension stratégique qui n'a pas encore été traitée concerne les projets de vie déconnectés de la sphère publique structurée par l'activité professionnelle et la vie quotidienne publique, à savoir l'avenir professionnel mais aussi les moyens de déplacement, la localisation résidentielle et l'organisation des activités quotidiennes hors du domicile. Les autres thèmes sont peu abordés car ils font partie de l'intime qui est caché parfois explicitement,

plutôt formulé en des termes généraux, à peu près jamais évoqué spontanément donc seulement abordé à la fin d'entretiens lassants. À part l'avenir familial, seuls les rêves de voyages et de vie rentière sont mentionnés, mais ils ne le sont que par quelques personnes réparties dans toutes les catégories de précaires flexibles. Autrement dit, aucun type de projet personnel n'apparaît structuré dans le plan précarité-flexibilité mis à part les projets familiaux qui sont clairement différenciés en fonction du degré de flexibilité.

Projet familial des peu flexibles Les personnes qui mentionnent la construction d'une famille sont peu ou juste flexibles.

Nassima (A1) n'affiche quasiment aucun projet. Elle n'envisage pas de voyager en dehors de ses vacances annuelles dans son pays d'origine. Son seul avenir résidentiel est le statu quo. Son horizon professionnel est la retraite. Par contre, elle affirme avoir l'éducation de ses filles pour unique projet.

> YJ : – Qu'est ce que vous voyez dans l'avenir ? Qu'est-ce que...
>
> Nassima : – Dans l'avenir, maintenant, il faut que je m'en occupe des filles, qu'elles ont une situation (rire) c'est tout. L'appart' ils vont démolir on aurait une autre, un autre appartement, mieux que ça.
>
> YJ : – Vous savez que ce serait ici ?
>
> Nassima : – B... oui il serait... on a le choix. On a le choix. Donc moi je reste aux Grésillons donc je change pas. Et c'est tout, je travaille (rire) jusqu'à la retraite. Je travaille pour mes filles (rire) c'est tout.
>
> YJ : – Et vous avez envie de faire, des voyages, ou... ?
>
> Nassima : – Je pars voyager, tous les ans.
>
> YJ : – Vous retournez au Maroc ?
>
> Nassima : – Au Maroc, au Maroc. Retour à... (rire) aux racines. Non non là bas chez... (7") c'est tout ? (rire)

Le projet familial de Nassima, qui est d'offrir une « situation » à ses filles, paraît d'autant plus important qu'il est présenté comme le seul projet et même comme la motivation à travailler dur dans son emploi d'aide à domicile comme pour les tâches domestiques.

Rahaïta (B1) et Karim (C1) formulent de nombreux projets à la différence de Nassima, et ils n'ont pas encore fondé de famille. Pourtant, ils la mettent au cœur de l'ensemble de leurs projets professionnels et résidentiels. La famille justifie la construction d'une maison, et motive à l'accession d'un statut de travailleur ordinaire, c'est-à-dire avec des revenus stables, avec un métier pour Rahaïta, avec une voiture pour Karim. L'exigence de réussite sociale se résume finalement à la constitution d'une famille et à la transmission aux

enfants des valeurs, du métier, d'un patrimoine, d'un niveau de vie, c'est-à-dire à leur offrir des conditions de vie jugées ordinaires et leur donner les moyens d'avoir une « situation » comme le formule Nassima. Ils doivent être exemplaires à la fois pour transmettre leurs propres valeurs, mais aussi pour être respectés de leurs enfants. Ainsi, non seulement la réussite personnelle se jauge à celle des enfants, mais ce sont les enfants eux-mêmes qui deviennent les juges de la réussite et de la respectabilité de leurs parents. Pour Rahaïta et Karim, la famille, bien qu'encore en devenir, oriente l'ensemble de leurs projets.

Belinda (C1) semble plus distante par rapport à ses enfants qu'elle évoque surtout aux travers des tâches et des contraintes qu'ils lui imposent, notamment parce qu'ils vivent dans un logement très vétuste qu'elle fuit dès que possible. De plus, elle s'exalte surtout à propos des voyages qu'elle pourrait faire, d'abord aux États-Unis, en se réjouissant d'avoir eu des enfants alors qu'elle était jeune bien que son entourage le lui reproche, car elle pourra dans quelques années voyager librement car ses enfants seront assez grands.

> Belinda : – Ma mère elle sait même pas... elle fait rien ! (. . .) Je dis c'est ça hein, de faire des enfants et après qu'ils sont grands. Après elle fait : ben oui, c'est p- c'est pour ça, t'inquiète pas j'ai bien réfléchi. Ah ouais c'est- tout le monde m'a dit : t'as mal fait t'as mal fait de faire des enfants maintenant. Je fais c'est pas à 40 ans que je vais faire des enfants hein, c'est pas à 20 ans aussi, c'est pas à 25 ans ou à 30 ans que je vais faire des enfants, 25 ans 30 ans, si, j'ai beau- je vais travailler- peut-être il y a les vacances, j'aurais les vacances (sourire ; petit rire de YJ) je vais aux États-Uniiis ! C'est marrant, comme ça mes enfants ils sont grands, ils ont 10 ans, ils savent- moi je suis ma mère, ou je suis maman, ou, quel- ah xxxx. Moi aussi j'étais pas élevée comme tout le monde. J'étais élevée comme un adulte.

Elle affiche un grand détachement vis-à-vis de l'éducation des enfants, reproduisant manifestement sa propre éducation « comme un adulte » qui doit surtout « servir » aux parents. Ses projets personnels semblent donc passer avant la famille, même s'il s'agit là surtout de la reproduction d'un schéma familial. Néanmoins, Belinda évoque à d'autres moments l'importance qu'elle accorde justement à l'éducation de ses enfants pour éviter la reproduction des lacunes de sa propre éducation.

> Belinda : – Si c'est dessiner c'est pas la peine je sais pas dessiner. Moi c'était du temps perdu. Le dessin c'est du temps perdu. Mais j'oblige mes enfants à dessiner.

Cela nous rappelle qu'elle a choisi d'avoir des enfants, tout au moins d'en avoir jeune, et que malgré le détachement qu'elle affiche parfois, ses enfants incarnent un projet qu'elle veille à mener à bien.

Enfin, la famille de Souleymane (C2) est l'objet de projets qui animent ses efforts vers le travail, depuis la stratégie d'accès à l'emploi, jusqu'à l'organisation de l'emploi du temps et même l'effort dans le déplacement.

> Souleymane : – Même si c'est deux heures- moi moi (rire), moi ça me pose pas de problème moi, moi je suis là pour travailler, pour gagner ma vie, pour préparer l'avenir de mes enfants demain, et ma femme, ah oui, je suis pas là pour dormir (rires), ah oui, c'est ça, franchement, et bon parce que tu sais l'homme depuis qu'il est né il est fatigué, l'homme c'est pas comme femme, on est fatigué nous, ouais, on doit occuper de nous-mêmes, occuper nos femmes, occuper nos enfants, occuper nos parents euh, voilà quoi, on se charge de tout (rire)

Les personnes peu ou juste flexibles s'avèrent donc particulièrement attachées à leurs projets familiaux et en particulier à l'avenir de leurs enfants, qu'ils en aient déjà ou pas.

Rejet du projet familial des très flexibles Cet attachement contraste particulièrement avec l'indépendance affichée par des personnes juste ou très flexibles ou tout au moins avec leur frilosité à s'engager dans des projets familiaux.

Mikhail (C3) suggère en fin d'entretien qu'il évite l'engagement dans une famille à cause des difficultés que cela générerait pour lui, ce qui se comprend vu qu'il a déjà du mal à pourvoir à ses propres besoins.

> YJ : – Vous êtes euh marié ?
> Mikhail : – Non non.
> YJ : – Pas d'enfants ?
> Mikhail : – C'est le bazar l'engage (fin de l'enregistrement)

Didier (A3) prévoit bien de fonder une famille mais affirme attendre d'avoir les moyens de l'assumer, ce qui le rapproche de la position de Mikhail.

> Didier : – Ah oui maison famille ça c'est sûr ça va venir, pour le moment euh...
> YJ : – Ça vient après euh...
> Didier : – Ça va venir après le... ouais je pense qu'il pense qu'il faut d'abord se donner- enfin...
> YJ : – Ou c'est avant ?

Didier : – Faut préparer tout ça en fait, ça se prépare, c'est euh... ben aujourd'hui je vais prendre un peu xxxx, aujourd'hui je vais prendre un peu comme ça pour préparer c'est tout mais euh... et puis ben je travaille c'est pour aussi pour, essayer de mettre de côté, du moins j'essaie de mettre un petit peu de côté pour ça, mais euh... je pense qu'il faut avoir aussi une situation stable avant d'avoir une famille, faut être euh... pour pouvoir l'assumer, avant de la faire, c'est pas une fois qu'on l'a faite qu'on dit xxxx faut l'assumer.

Didier rejette donc le projet familial dans un futur flou, mais cette posture apparaît comme caractéristique de l'ensemble de ses projets. Il épargne en attendant d'avoir un projet dans lequel investir.

YJ : – Et donc là... l'argent de côté c'est plutôt pour euh... la boîte en devenir ou... ?

Didier : – Oui c'est pour tout... oui c'est pour tout c'est de l'argent de côté pour l'instant, tout ce que je peux mettre de côté je le mets de côté. Ce qu'il faut pour n'importe quel projet je le mets de côté.

YJ : – Ouais le projet viendra (petit rire) quand il viendra.

Didier : – Ouais le projet viendra euh... voilà si j'ai l'opportunité cette année, si j'ai l'opportunité voilà, faut avoir les fonds. Donc là... quand la bonne opportunité que ce soit immobilière ou euh... ou euh... ou professionnelle euh quand ça se présen- enfin quand ça arrive faut être prêt quoi, voilà.

YJ : – Ah c'est clair ouais. xxx il y a pas longtemps pour réagir oui...

Didier : – Oui voilà, donc on dit pas de projets ou sinon euh... sinon euh, oui, vous pouvez pas xxxx xxxx. Essayer de préparer ça avant, maintenant euh...

Natacha (A2) reprend cette même posture vis-à-vis de la fondation d'une famille, repoussée après l'obtention d'un travail et de revenus stables. Et les projets exigeant un investissement sont aussi conditionnés aux ressources financières à rassembler, c'est-à-dire au travail stable à obtenir.

YJ : – Est-ce que vous avez des d'autres projets euh...

Natacha : – Ben non, si j'ai du travail fixe ce sera déjà pas mal (rire). C'est la principale chose le reste non. (rires)

YJ : – Les enfants, la famille, ce genre de chose.

Natacha : – Oui ben ça on verra ça après hein. Faut, faut être déjà établie trouver du travail avant... parce qu'après on tombe dans la galère. (petit rire)

YJ : – Et euh... ou des des choses comme des voyages euh ?

Natacha : – Ah mais ça faut avoir l'argent aussi donc c'est un cercle vicieux hein (rire) Les loisirs c'est bien mais il faut avoir...

YJ : – Il faut avoir le portefeuille ?

Natacha : – Voilà exactement.

S'ils ne rejettent pas la possibilité de fonder une famille, à la façon de Mikhail, les projets familiaux de Didier et Natacha paraissent complètement indéterminés et repoussés dans un avenir flou où la situation professionnelle sera stabilisée. Ils s'opposent ainsi tout à fait à ce que Rahaïta réalise puisqu'elle planifie son mariage qui précédera sa stabilisation professionnelle. De plus, alors que Rahaïta structure ses projets de métier et de maison autour du projet de fondation d'une famille, Natacha comme Didier, mais aussi Boubabar (B2), attendent une meilleure situation financière pour déterminer leurs projets.

Projet familial uchronique Le cas de Gotoré constitue un faux contre-exemple qui confirme la règle. En effet, bien qu'il fasse partie des très flexibles, il justifie son travail par la nécessité de nourrir sa famille restée au pays, ce qui pourrait constituer un projet familial structurant comme la volonté de Nassima d'élever ses filles. En fait, son projet familial n'est pas en train de se réaliser mais se situe dans le passé. Il aurait effectivement surtout souhaité ne pas quitter son pays pour assurer la subsistance de ses proches tout en restant auprès d'eux, alors qu'il n'a en France aucune vie de famille.

YJ : – Et est-ce qu'un jour vous voulez que votre famille vienne ou que vous voulez rentrez en, en Mauritanie, ou... vous voulez travaillez après en Mauritanie ? Qu'est-ce que vous avez envie ? je sais pas...

Gotoré : – Mais moi moi je suis là, il y a des- il y a des chances pour moi- s'il y a des chances pour moi, je vivrais en Mauritanie. S'il y a des chances, pour moi, je vivrais chez moi. Seulement il y a pas de chances chez moi, je vivre ici en France.

YJ : – Si vous avez des chances euh...

Gotoré : – S'il y a de l'argent. S'il y a de l'argent. N'est-ce pas j'aurais quitter chez moi là-bas, je arrive ici à France. Comme ça on vivre ici pour, bien et bien non non, c'est pas ça, j'arrive ici pour travailler, je cherche du travail, je travaille. S'il y a de l'argent là-bas, s'il y a du travail là-bas, je reste xxxx euh là-bas, je travaille là-bas, hein, moi maman est là-bas, moi papa est là-bas, mon z'enfants est là-bas, ma femme est là-bas, donc euh... si je reste ici on a déjà, je vais aller là-bas, donc c'est mieux, s'il y

> a de l'argent je reste là-bas. (petit rire de YJ) C'est pas la peine que j'arrive.

Son projet familial n'appartient donc ni au présent ni à un futur proche ou lointain, mais à un passé par définition inaccessible, à une utopie temporelle, une uchronie qui nous fait considérer qu'il n'a en fait pas de projet familial, tout comme les autres personnes très flexibles.

Alors que plusieurs personnes peu flexibles expriment l'importance de leurs projets familiaux et même le caractère déterminant de ces projets pour les autres projets, professionnels et résidentiels, plusieurs personnes très flexibles manifestent plutôt un évitement de l'engagement dans la fondation d'une famille, qu'il s'agisse d'un rejet ou d'un simple report dans l'avenir et l'indétermination. Il faut toutefois rappeler que ces concordances sont fortes mais ne s'observent que sur un faible sous-échantillon qui a évoqué cette dimension intime de leur vie.

Engagement dans les projets familiaux contre engagement dans les objectifs professionnels L'engagement marqué des personnes peu flexibles dans des projets familiaux coïncide avec leur faible engagement dans des objectifs professionnels.

Ce lien peut se comprendre par une impossibilité de, ou une difficulté à, s'engager subjectivement dans des domaines disjoints comme la vie professionnelle et la vie familiale. L'engagement dans un domaine tend alors à limiter l'engagement dans l'autre domaine.

Nous retrouvons le type d'argument avancé pour expliquer que les personnes disposant d'un "propre" s'engageaient dans des objectifs professionnels, à savoir que l'absence de "propre" obligeait à s'engager dans l'acquisition de ce "propre" ce qui détournait l'engagement subjectif des autres domaines dont l'avenir professionnel. Ainsi, l'engagement dans la quête d'un "propre" et celui dans la fondation d'une famille sont compatibles entre eux mais antinomiques de l'engagement dans des objectifs professionnels.

L'engagement dans les projets familiaux paraît cohérent avec les stratégies d'ancrage des peu flexibles, puisque l'ancrage s'impose lorsque les liens familiaux multiplient les attaches au territoire via le travail du conjoint, via le propre ancrage familial de celui-ci, et enfin via l'ancrage scolaire et social des enfants. Réciproquement, le faible engagement familial, parce qu'il correspond à un faible ancrage territorial, facilite les stratégies de mobilité résidentielle qu'elles soient fondées sur une recherche d'émancipation ou d'accessibilité.

L'engagement dans les projets familiaux s'inscrit en fait dans les schémas explicatifs de la même façon que l'engagement dans les objectifs profession-

nels, mais en négatif. Dans la structure de la volonté comme aboutissement du "propre", l'absence de "propre" rend possible l'engagement dans l'avenir familial, ce qui suscite des stratégies d'ancrage mais aussi prive la flexibilité de la ressource symbolique que pourrait être l'engagement dans l'avenir professionnel. Dans le sens causal de la structure décrivant le "propre" comme aboutissement de la compétence, la faible compétence à la flexibilité et aux stratégies de changement professionnel et résidentiel restreint les possibilités stratégiques à l'ancrage résidentiel et à la stagnation professionnelle. Les espoirs se limitent alors à l'acquisition d'un "propre" et à la construction d'une famille, compatibles avec cet ancrage et cette stagnation.

Par conséquent, dans les schémas explicatifs, l'engagement dans les projets familiaux peut simplement être associé négativement à l'engagement dans des objectifs professionnels, noté $\mathbb{E}$.

Ancrage ou flexibilité L'ancrage à la fois résidentiel et familial caractérise donc les personnes peu flexibles et nous permet d'identifier deux facteurs déterminants pour la nature des stratégies et tactiques de mobilité, à savoir l'engagement subjectif et le "propre".

D'une part, l'engagement subjectif dans des objectifs professionnels, c'est-à-dire des projets en continuité avec l'activité professionnelle actuelle, apparaît comme un élément structurant dans la flexibilité tactique comme dans les stratégies de changement. À cet engagement professionnel peut se substituer un engagement dans des projets familiaux qui ne soutient pas une flexibilité tactique mais au contraire fonde des stratégies d'ancrage résidentiel.

D'autre part, le "propre" désigne, selon l'expression et les hypothèses de de Certeau, le logement autonome et décent à partir duquel un engagement fort pour des objectifs professionnels accessibles peut se construire, et que des stratégies de changement résidentiel et professionnel peuvent s'élaborer. Sans un tel "propre", ces stratégies laissent place à une préoccupation exclusive pour l'acquisition d'un "propre", l'ancrage territorial et la fondation d'une famille.

Nous ne parlons pas d'ancrage dans le cas des flexibles car la possession d'un « propre » constitue une forme d'ancrage dans le logement « approprié » mais ce lien fort au logement permet des stratégies non seulement professionnelles mais aussi résidentielles caractéristiques d'une absence d'ancrage territorial. D'une autre manière, l'ancrage que nous nommons comme tel c'est-à-dire celui des peu flexibles sans « propre » est l'ancrage contraint au teritoire familial qui s'oppose à l'ancrage non contraint au logement qui caractérise les très flexibles.

Les choix stratégiques liés à la localisation résidentielle et à la fondation

	peu précaires	*très précaires*
très flexibles	émancipation et report ou rejet du projet familial	
peu flexibles	attachement au soutien de la famille	projet de fondation familiale

TAB. 5.9 – Types de projets familiaux

d'une famille se structurent essentiellement en fonction du degré de flexibilité et s'intègrent dans l'analyse des schémas causaux pertinents entre tactiques de flexibilité, stratégies de changement, engagement dans les objectifs professionnels.

Engagement différencié des peu flexibles Toutefois, parmi les peu flexibles, il paraît important de différencier la situation résidentielle et familiale des peu précaires de celle des très précaires. En effet, les peu précaires sont plutôt satisfaits d'être hébergés chez leurs parents et l'engagement dans des projets familiaux ne concerne que Nassima qui est la seule à ne pas être hébergée mais simplement attachée géographiquement à sa communauté. Par contre, les très précaires sont, d'une part, tout à fait insatisfaits de l'hébergement solidaire dont ils bénéficient et d'autre part, très engagés dans la fondation d'une famille.

L'ancrage des peu flexibles recouvre donc deux réalités distinctes qui ne rentrent pas dans les schémas binaires qui expliquent les liens entre aspects stratégiques et flexibilité tactique. L'engagement dans des projets familiaux et le rapport à la famille sont donc représentés par trois types (tab. 5.9), et non seulement par une opposition entre peu et très flexibles. Les peu précaires peu flexibles sont attachés à leurs ascendants, famille ou communauté, qui les soutiennent. Les très précaires peu flexibles, également soutenus mais de manière précaire, sont surtout attachés à la famille nucléaire qu'ils espèrent fonder. Les très flexibles sont émancipés de leurs parents et reportent ou rejettent la fondation d'une famille.

Nous allons qualifier ces types de projets familiaux en détaillant leur inscription dans des types idéaux de stratégies d'accessibilité.

5.2.4 Typologies de stratégies d'accessibilité

En dehors des stratégies d'automobilité dont les quatre types correspondent à la typologie des choix tactiques, la principale structuration des choix stratégiques se fait selon le degré de flexibilité et les schémas causaux mis en évidence opposent donc surtout les peu flexibles aux très flexibles.

Toutefois, nous venons aussi de souligner la différence entre les peu précaires peu flexibles et les très précaires peu flexibles du point de vue de la stratégie résidentielle et familiale, même s'ils s'avèrent similaires par l'absence de "propre" et par la mise en œuvre d'une forme d'ancrage résidentiel. Nous en déduisons une première typologie trichotomique des stratégies d'accessibilité. Celle-ci pourra ensuite être affinée à partir des types d'objectifs professionnels en une typologie pentatomique.

5.2.4.1 Trois types liés à la situation résidentielle et aux projets familiaux

Les différents éléments inscrits dans les schémas causaux liant notamment la flexibilité tactique à la possession d'un "propre" sont collectés dans le tableau 5.10 et permettent de construire une typologie centrée sur la situation résidentielle.

Artisan autonome Le type associé aux personnes très flexibles, qu'elles soient peu ou très précaires, est dénommé « artisan autonome ». D'une part, son principal objectif est la réalisation de son projet de métier. Il s'y engage subjectivement et se dégage par contre des projets familiaux, rejetés ou reportés dans un avenir flou. Loin de le restreindre à une catégorie socioprofessionnelle, la désignation d'artisan renvoie à la terminologie employée par Arendt (1988) pour caractériser un rapport au travail comme moyen utile pour une autre fin. L'artisan se spécialise grâce à sa qualification par opposition au travailleur réduit à une force de travail indifférenciée qui ne perçoit même pas l'utilité de son travail.

D'autre part, l'artisan autonome fait preuve d'une grande capacité stratégique au changement professionnel et résidentiel. Il est à même de déménager pour se rapprocher d'un bassin d'emploi ou bien d'accepter un emploi imposant de longs déplacements quotidiens. Cette mobilité flexible quotidienne et résidentielle révèle une grande autonomie notamment vis-à-vis de contraintes familiales qu'il met à distance, que ce soit par rapport à la protection des ascendants dont il s'émancipe, ou par rapport à l'éventuel projet de fondation d'une famille, qu'il reporte ou rejette. Enfin, ses stratégies de changement et son engagement dans des objectifs professionnels semblent s'appuyer sur la disposition d'un "propre", c'est-à-dire un logement autonome et décent à partir duquel des choix stratégiques autres que strictement centrés sur le foyer peuvent être envisagés.

L'autonomie de cet artisan est cohérente avec la désinvolture et la maîtrise caractéristique des deux types de tactiques idéales-typiques des très flexibles, à savoir la maîtrise assurée et la désinvolture avisée.

précaires	*peu précaires*	*très précaires*	
flexibles	*peu flexibles*		*très flexibles*
tactiques idéales-typiques	*suffisance prévenante*	*conformisme contrarié*	*maîtrise assurée* ou *désinvolture avisée*
emploi stable éloigné	refus		acceptation
stratégie adéquate aux objectifs	inexistante	inadéquate	adéquate
engagement subjectif	projet de rupture professionnelle	projet familial et rupture professionnelle	projet de métier en continuité
projet familial	inexistant	legs	rejet ou report
projet résidentiel	ancrage familial	acquisition d'un "propre" mais ancrage territorial	émancipation et accessibilité
logement comme "propre"	familial : pas de "propre"	solidaire ou indécent : pas de "propre"	autonome et décent : "propre"
stratégies idéales-typiques	*enfant dépendant*	*parent aliéné*	*artisan autonome*

Tab. 5.10 – Trois types de stratégies d'accessibilité

Enfant dépendant Les personnes peu flexibles et peu précaires sont associées au type de « l'enfant dépendant ». Son objectif quasiment unique semble être son projet de rupture professionnelle, étant donné qu'il n'a ni projet de métier en continuité de son activité professionnelle, ni projet familial. Cette limitation de son engagement subjectif paraît cohérent avec sa satisfaction vis-à-vis de sa situation résidentielle, à savoir l'hébergement parental, d'où la qualification d'enfant dépendant. Son statut d'enfant apparaît à la fois dans sa volonté d'ancrage dans le réseau familial et donc dans le territoire familial, dans son absence de stratégie de fondation familiale, et enfin dans son absence de stratégies de changement professionnel, notamment le refus des longs déplacements domicile-travail, ce qui révèle sa faible autonomie et une forme de dépendance familiale.

L'absence de "propre", puisqu'il vit dans le "propre" parental, est susceptible d'être au fondement de cette dépendance en sapant toute possibilité d'élaboration stratégique. La forte dépendance ici mise en évidence ne rentre pas en contradiction avec le faible degré de précarité de l'enfant dépendant, car il s'agit d'une dépendance peu révocable, autrement dit il ne risque pas de perdre le soutien de sa famille. Dans le cas contraire, il serait effectivement très précaire.

Enfin, ce type de stratégie correspond bien à celui de suffisant satisfait à l'échelle tactique, pour lequel les choix tactiques concourant à renforcer la flexibilité sont délaissés de la même manière que les stratégies de changement professionnel ou résidentiel ne sont pas formulées. La situation résidentielle favorable ainsi que l'absence de "propre" limite l'engagement dans des projets réalistes de changement, y compris des projets d'accession à un "propre" qui serait le préalable à d'autres changements. Cet absence d'engagement pour un projet accessible détermine alors l'absence de stratégies de changement et de tactiques de flexibilité.

Parent aliéné Les stratégies des personnes peu flexibles très précaires sont attachées au type du « parent aliéné ». Le projet qui focalise son engagement est la fondation d'une famille, donc la parentalité et la transmission d'un patrimoine. Cette transmission implique d'abord de constituer un patrimoine, à savoir maison, métier, attachement à la patrimonialité, et ensuite de le transmettre notamment par l'exemplarité. Ainsi, ce seront les enfants qui jugeront de la dignité de leur parent, autrement dit de sa réussite sociale et professionnelle. Ces exigences qui découlent du projet familial donnent sens à la réalisation des objectifs résidentiels et professionnels. Ainsi, le parent aliéné souhaite plus que tout acquérir un "propre", c'est-à-dire un logement décent et autonome, mais aussi restaurer sa dignité dans le travail et réaliser

un projet de rupture vers un métier.

Mais, ce parent est aliéné d'abord parce qu'il ne dispose pas de "propre", puisqu'il est hébergé dans des conditions précaires. Cela semble bloquer non seulement sa stratégie familiale mais aussi ses stratégies professionnelles qui s'avèrent inadaptées à ses objectifs, notamment la polyvalence par rapport à l'objectif de dignité. Sa stratégie résidentielle se limite à l'acquisition d'un "propre" et n'anticipe pas de mobilité résidentielle hors du territoire local considéré comme bien desservi et proche des emplois. Cette inadéquation et cette limitation des stratégies de changement professionnel et résidentiel constituent une forme supplémentaire d'aliénation.

Le parent aliéné correspond au type du conformiste contrarié. Premièrement, la limitation des tactiques correspond à celle des stratégies, notamment dans le refus des longs trajets domicile-travail. Deuxièmement, les choix tactiques et stratégiques semblent tous guidés par la conformation à un ordinaire, dont les modèles se trouvent chez les suffisants satisfaits à l'échelle tactique et chez les artisans autonomes à l'échelle stratégique.

5.2.4.2 Cinq types liés aux objectifs professionnels

La typologie trichotomique des choix stratégiques est fondée essentiellement sur le degré de flexibilité et la stratégie résidentielle. Mais la prise en compte des différences d'objectifs et de stratégies professionnels parmi les très flexibles scinde en trois nouveaux types distincts le type d'artisan autonome qui leur est associé. Le tableau 5.11 reprend les trois types déjà définis et les catégories de choix stratégiques sur lesquels leur distinction est fondée. Il leur rajoute les objectifs professionnels et les stratégies professionnelles, ainsi qu'une distinction des trois types de très flexibles. Il permet de construire une typologie plus fine, pentatomique.

Les deux types décrivant les choix stratégiques des peu flexibles sont toujours l'enfant dépendant et le parent aliéné, et les trois autres types sont des variantes de l'artisan autonome.

Artisan autonome peu précaire : compagnon L'artisan autonome peu précaire est nommé « compagnon ». Le compagnon est « un ouvrier qui a fini son apprentissage mais n'est pas encore maître, et travaille encore pour le compte d'un maître » (d'après le TLFi). L'artisan autonome compagnon se caractérise donc par sa stratégie de formation passée et future qui devrait lui permettre d'être compagnon, cette fois dans son sens « d'artisan qui fait partie d'une société de gens de métier » (ibid.). Il accepte donc sa dépendance hiérarchique provisoire à un « maître », c'est-à-dire à un patron et à un système économique marqué par la flexibilité professionnelle. Cette flexibilité

précaires	*peu précaires*	*très précaires*	*peu précaires*	*très précaires*	
flexibles	*peu flexibles*		*très flexibles*		
tactiques idéales-typiques	*suffisance prévenante*	*conformisme contrarié*	*maîtrise assurée*	*désinvolture avisée*	
emploi stable éloigné	refus		acceptation		refus
stratégie professionnelle	peu de stratégies	polyvalence	formations	démarchage	refus de contrats stables
stratégie adéquate aux objectifs	inexistante	inadéquate	adéquate		
objectif professionnel	stabilité contre la fatigue	dignité	métier dans la flexibilité professionnelle	stabilité dans le métier	dignité
engagement subjectif	projet de rupture professionnelle	projet familial et rupture professionnelle	projet de métier en continuité		flexibilité
projet familial	inexistant	legs	rejet ou report		
projet résidentiel	ancrage familial	acquisition d'un "propre" mais ancrage territorial	émancipation et accessibilité		
logement comme "propre"	familial : pas de "propre"	solidaire ou indécent : pas de "propre"	autonome et décent : "propre"		
stratégies idéales-typiques	*enfant dépendant*	*parent aliéné*	*artisan autonome : compagnon*	*artisan autonome : impétrant*	*artisan autonome : résistant*

TAB. 5.11 – Cinq types de stratégies d'accessibilité

est dès lors acceptée voire choisie comme voie ordinaire vers l'entrée dans le métier.

Le virtuose assuré correspond au compagnon, non seulement dans sa maîtrise des choix tactiques et stratégiques, maîtrise caractéristique de l'artisan autonome, mais aussi dans sa maîtrise des moyens qui lui permettent de réaliser ses objectifs et dans l'assurance qui découle de cette maîtrise équipée. En l'occurrence, il s'agit des moyens de formation et de changement professionnel en général, ce qui comprend la mobilité résidentielle pour se rapprocher de l'emploi. Ses moyens lui donnent suffisamment confiance pour lui faire choisir la flexibilité, c'est-à-dire pour qu'il considère qu'il pourra éviter les mauvaises conditions d'emploi, et que l'expérience acquise et la formation lui permettront d'en sortir renforcé.

Artisan autonome très précaire : impétrant Les très précaires sont associés à deux types d'artisans autonomes.

Le premier type, « l'impétrant », se définit par les efforts qu'il fait pour solliciter l'emploi, précaire ou pérenne, qui constituera une entrée dans le métier visé. En effet, un impétrant est « celui (celle) qui a obtenu de l'autorité compétente ce qu'il (elle) avait sollicité (charge, titre, privilège) » (ibid.). Son objectif professionnel est la stabilisation de ses emplois dans son métier, c'est-à-dire à la fois la pérennisation de ses revenus et la réalisation de son métier, autrement dit une consolidation autant économique que socioprofessionnelle.

Artisan autonome très précaire : résistant Le deuxième type d'artisan autonome très précaire est « le résistant ». Non seulement quelques caractéristiques se rajoutent au type de l'artisan autonome mais certaines autres, existantes, sont modifiées. D'une part, le résistant n'affiche aucun projet de métier, et en particulier aucun projet de métier en continuité de son activité actuelle. Il continue pourtant à être qualifié d'artisan plutôt que de travailleur, car il reste très attaché au contenu de son travail et à son respect par l'ensemble du collectif de travail. Cet attachement au métier, bien qu'il s'exprime dans la résistance aux mauvaises conditions de travail, et qu'il s'accompagne d'un certain dénigrement du métier subi, justifie l'appellation d'artisan.

Cette quête de respect, de dignité dans le travail, constitue même son principal objectif. Il la réalise essentiellement par le refus des contrats stables si ceux-ci risquent d'imposer de mauvaises conditions de travail ou bien de trop longs déplacements quotidiens. Ce refus de la flexibilité stratégique le distingue aussi du type général de l'artisan autonome. Sa posture de refus des contrats stables fonde sa nature de résistant, tandis que la stabilité contrac-

tuelle est recherchée par la majorité des autres types et en particulier par l'impétrant également très précaire très flexible.

Le résistant pratique néanmoins une flexibilité tactique importante et semble même s'y engager subjectivement en la valorisant en tant que source d'apprentissage. Cet engagement peut alors être assimilé à un engagement pour le métier d'intérimaire, de travailleur flexible, et justifier ainsi d'une deuxième façon la dénomination d'artisan.

Le résistant ou l'impétrant est toujours un artisan autonome, maître de ses stratégies d'accessibilité comme le désinvolte avisé l'est de ses tactiques de mobilité. Par contre, le désinvolte avisé conjugue la mise à distance de certaines exigences avec la soumission à d'autres, dont la mobilité flexible, alors que l'impétrant comme le résistant réalisent des choix stratégiques cohérents avec des objectifs univoques, à savoir soit la stabilisation de l'emploi pour l'impétrant, soit la préservation des conditions de travail-déplacement pour le résistant.

Trois typologies de choix stratégiques Finalement, trois typologies permettent de représenter les différentes dimensions des stratégies d'accessibilité observées au travers des entretiens. Les choix stratégiques liés à l'automobilité reprennent la typologie tétratomique des tactiques idéales-typiques (cf. 5.2.1.4) tandis que les stratégies liées à la vie professionnelle, à la mobilité résidentielle et à l'avenir familial se structurent en trois ou en cinq types idéaux qui correspondent plus ou moins bien aux quatre types idéaux de tactiques définis par les deux dimensions du plan précarité-flexibilité.

5.3 Variation scalaire des typologies de choix de mobilité

Plusieurs typologies de choix de mobilité émergent et questionnent la pertinence des facteurs a priori identifiés comme déterminants, à savoir la précarité et la flexibilité. Cette comparaison des typologies en fonction des échelles d'anticipation de l'action permet de discuter la validité de la grille d'analyse bidimensionnelle et plus largement la pertinence des méthodes employées.

5.3.1 Typologies de choix de mobilité et pertinence de la grille bidimensionnelle

Quatre types de tactiques Les multiples aspects des choix tactiques de mobilité, à la fois ceux concernant le déplacement et ceux touchant à l'organisation de l'agenda, se sont avérés structurés en quatre types dans le plan précarité-flexibilité (cf. 4.4). Seules les logiques sous-jacentes aux choix des modes de transport n'ont pas révélé de structure au travers de cette grille d'analyse (cf. 4.2.2.6). De même, le rapport prévenant ou désinvolte à la ponctualité au travail est apparu essentiellement déterminé par le degré de flexibilité (cf. 4.2.3.2). Enfin, au sein des personnes peu flexibles, le degré de précarité n'influence pas le non-usage des outils tactiques d'élaboration des itinéraires et de choix modal avant le début du déplacement (cf. 4.2.4). Ces réserves sont mineures par rapport à la force de l'association des deux facteurs, précarité et flexibilité, observée dans les autres choix tactiques. Cela justifie la définition d'une seule typologie décrivant l'ensemble des choix tactiques, en quatre types idéaux croisant les degrés opposés de précarité et de flexibilité.

Quatre types de solutions À l'échelle des solutions de déplacement, une classification en quatre types a également été obtenue, même si la différenciation soulignée entre les types cache une relative uniformité. Ainsi, les solutions de gestion des conditions de travail-déplacement n'apparaissent nullement structurées par le degré de précarité et de flexibilité (cf. 5.1.2) bien que, à l'échelle tactique, la résistance aux injonctions des employeurs le soient très nettement. De plus, les solutions d'orientation, dont la structuration a pourtant fondé la construction de la typologie des solutions de déplacement, sont très uniformes et leur différenciation prend une forme cumulative et non exclusive (cf. 5.1.1). Pourtant, la typologie issue des solutions d'orientation correspond bien à celle des tactiques de mobilité et valide la pertinence de la grille choisie, mais à un degré bien moindre que la typologie des tactiques.

Quatre types de stratégies d'automobilité À l'échelle spatio-temporelle supérieure des stratégies, des typologies variées prennent forme. Celle des stratégies d'automobilité correspond exactement à celle des tactiques idéales (cf. 5.2.1.4). Toutefois, c'est le rapprochement de ces deux typologies qui a permis d'identifier l'effet de la flexibilité sur les stratégies d'automobilité des très précaires. La pertinence de la grille d'analyse semble donc moins prégnante que pour l'échelle tactique. Par contre, il découle de ce rapprochement inductif qu'il est possible d'intégrer les deux typologies en une seule représentant des choix à des échelles différentes. De fait, la typologie des

tactiques réalise déjà cette forme d'intégration multiscalaire en associant les choix tarifaires tactiques et stratégiques.

Cinq types de stratégies et d'objectifs professionnels La prise en compte de tous les autres choix stratégiques conduit à une typologie pentatomique (cf. 5.2.4.2). En particulier, les choix empêchant de se limiter à une typologie plus simple, trichotomique, sont ceux liés à la vie professionnelle en continuité avec l'activité actuelle, c'est-à-dire les stratégies professionnelles et les objectifs professionnels, à la différence des projets de rupture. Pour ces catégories de choix, la grille bidimensionnelle apparaît encore pertinente mais insuffisante pour discriminer les impétrants des résistants parmi les très précaires très flexibles.

Trois types de stratégies résidentielles et de projets Si les stratégies et objectifs professionnels ne sont pas intégrés, c'est-à-dire si seuls les stratégies résidentielles et les projets sont pris en compte, la typologie des stratégies d'accessibilité peut alors être réduite à trois types idéaux, d'abord différenciés par le degré de flexibilité, puis par le degré de précarité dans une moindre mesure et seulement pour les peu flexibles (cf. 5.2.4.1). La grille d'analyse ne paraît alors plus seulement insuffisante, mais surtout moins pertinente car c'est essentiellement la flexibilité qui constitue le facteur clivant l'échantillon à cette échelle spatio-temporelle des projets et des stratégies résidentielles.

5.3.2 Évolution des facteurs clivants en fonction de l'échelle spatio-temporelle

Les typologies identifiées pour les différentes catégories de choix affectant la mobilité, effective ou potentielle, présentent une diversité de structures qui révèle une variation de la pertinence de la grille d'analyse mais aussi une variation des facteurs clivant l'échantillon étudié. Ces derniers peuvent être considérés comme les facteurs majeurs déterminant le plus les logiques typiques de chaque échelle.

Leur évolution peut être rapprochée de celle de l'échelle spatio-temporelle. La précarité et la flexibilité semblent être les deux facteurs majeurs de l'échelle tactique, tandis que d'autres facteurs influent les autres échelles, la flexibilité étant un facteur majeur de l'échelle stratégique.

5.3.2.1 Précarité et flexibilité à l'échelle tactique

Les choix tactiques ont constitué le point focal des entretiens. De plus, l'entretien constitue une modalité adaptée pour les identifier. Par conséquent,

ils ont été bien renseignés. Or, presque toutes les différentes dimensions qui sont ressorties des entretiens ont généré une classification cohérente avec les quatre types idéaux de tactiques finalement élaborés. Les deux facteurs de la grille d'analyse, la précarité et la flexibilité, paraissent donc être deux facteurs majeurs et complémentaires de cette échelle.

Ce résultat est cohérent avec l'hypothèse au fondement de cette recherche, à savoir que la mobilité des personnes à la fois précaires et flexibles est spécifique. Toutefois, il dépasse cette seule hypothèse en révélant la spécificité de la mobilité des trois autres catégories, les peu précaires très flexibles, les très précaires peu flexibles et les peu précaires peu flexibles. Ce résultat pouvait donc être –et était effectivement– attendu.

D'une part, la pertinence de la flexibilité en tant que facteur clivant les choix de mobilité repose dans sa nature d'indicateur des pratiques de mobilité, en l'occurrence d'indicateur de leur intensité et de leur diversité. Il est compréhensible et même prévisible que les choix et les pratiques de mobilité soient déterminants les uns des autres.

D'autre part, la précarité correspond à la fois à un indicateur de pauvreté, c'est-à-dire de capacité, donc de capacité de mobilité, et à un indicateur d'instabilité, autrement dit de maîtrise du temps court, donc de capacité d'organisation de la vie quotidienne. Ainsi, la précarité est par construction un facteur influant directement à la fois sur le déplacement et sur l'agenda, qui constituent précisément les deux dimensions tactiques.

Ainsi, précarité et flexibilité déterminent grandement les choix tactiques de mobilité, mais il s'agit d'un résultat anticipé.

5.3.2.2 Précarité, flexibilité et facteurs inconnus à l'échelle des solutions

La typologie des solutions de déplacement correspond à celle des tactiques, les mêmes facteurs, précarité et flexibilité, paraissant également structurants. Toutefois, moins d'information a été collectée sur les solutions que sur les tactiques, sans doute parce que les solutions n'ont pas fait l'objet d'un protocole d'observation spécifique bien que les entretiens permettent mal d'explorer l'échelle de l'action située. Ainsi, il est probable que relativement peu de solutions aient été identifiées et que celles qui l'aient été se rapprochent nettement des tactiques de mobilité quand elles ne se confondent pas avec. La typologie qui en découle serait de ce fait moins fondée c'est-à-dire moins solide que celle des tactiques.

De plus, la différenciation et le clivage des solutions évoquées lors des entretiens ont été ardus. Une grande partie des solutions de travail-déplacement s'avèrent en effet éparpillées dans le plan précarité-flexibilité et ne suggèrent

donc l'existence d'aucun lien avec ces deux facteurs bien que la typologie finalement construite en suggère un fort. La précarité et la flexibilité constituent bien deux facteurs clivants des solutions de déplacement et ce sont les deux seuls facteurs identifiés.

Ce constat doit être modéré. D'une part, ce ne sont les seuls que parce qu'ils forment notre grille d'analyse exclusive. D'autre part, le faible clivage qu'ils mettent en évidence suggère soit que d'autres facteurs plus clivants existent et seraient révélés par une méthodologie plus adaptée à l'action située, soit qu'aucun clivage ne peut être révélé parce que les solutions de travail-déplacement sont uniformément utilisées par la population ici étudiée des précaires flexibles.

Malgré la relative uniformité observée pour certains types de solutions d'orientation, nous considérons que ce sont surtout les lacunes de la méthodologie qui ont brouillé l'analyse des choix différenciés à l'échelle des solutions en appauvrissant significativement le matériau traité. Finalement, malgré la concordance des typologies des échelles des solutions et des tactiques, il est probable que des facteurs majeurs autres que la précarité et la flexibilité déterminent les types de choix de mobilité réalisés à l'échelle des solutions de déplacement.

Plus précisément, tandis que ces facteurs inconnus agissent aux échelles les plus distinctes des tactiques, il est vraisemblable que l'effet de la précarité et de la flexibilité sur les solutions est d'autant plus important que ces dernières sont proches des tactiques. Ces deux facteurs seraient donc attachés à l'échelle tactique et infiltreraient par percolation l'échelle proche inférieure, mais des facteurs spécifiques à cette échelle inférieure existeraient et se mêleraient d'ailleurs aux deux facteurs tactiques dans les échelles intermédiaires. Ceci rappelle la difficulté à distinguer l'échelle des tactiques et celle des solutions, ce qui nous avait déjà posé un problème de classification et donc d'analyse des choix (cf. 5.1).

Hypothèse de la concordance des échelles des tactiques et des solutions Toutefois, la pauvreté supposée du matériau peut ne pas cacher des facteurs différents mais au contraire brouiller l'identification de la concordance des logiques et des facteurs clivants des deux échelles des tactiques et des solutions. La concordance telle qu'elle apparaît déjà au travers des typologies construites pourrait donc être avérée et ainsi avérer l'analyse conceptuelle des liens entre les trois échelles de choix de mobilité (cf. 2.3.5.5). Les tactiques choisies déterminent en effet les solutions à réaliser et les solutions réalisables déterminent l'univers des tactiques envisageables.

En termes d'analyse du discours des personnes interrogées, cette hypo-

thèse alternative à l'existence de facteurs clivants inconnus à l'échelle des solutions revient à désigner les solutions de déplacement comme des éléments d'illustration et de justification de l'exposé des tactiques. Pour éprouver plus directement l'importance de la concordance entre échelles, le questionnement et l'analyse devraient se focaliser sur les hiatus, les discordances interscalaires qui se traduisent par des choix tactiques non mis en œuvre en situation, des solutions de déplacement complètement imprévues, des choix tactiques de solutions inconnues ou très risquées. Ce qui ouvre des perspectives problématiques mais aussi des questionnements méthodologiques.

5.3.2.3 Flexibilité d'abord et précarité à l'échelle des stratégies

Les choix de mobilité d'échelle stratégique, c'est-à-dire les choix d'accessibilité, ont suscité au travers de la grille d'analyse bidimensionnelle plusieurs typologies qui suggèrent une pertinence variable des deux facteurs de la grille. L'effet de l'échelle spatio-temporelle sur cette variation peut être mis en évidence.

Les choix stratégiques d'automobilité peuvent être considérés comme les plus proches des choix tactiques en tant que choix modaux affectant directement les conditions du déplacement et seulement indirectement les conditions de la vie quotidienne en rendant accessibles davantage de services et d'emplois. Certains choix stratégiques d'automobilité sont même réalisés en même temps que le choix modal tactique de la voiture pour un déplacement particulier. Les choix stratégiques affectant l'emploi, la résidence ou la famille portent par contre sur les conditions d'accessibilité en même temps que sur d'autres dimensions distinctes du strict déplacement. Enfin, les projets, pour lesquels les stratégies sont mises en œuvre et vers lesquels elles tendent, et en particulier les projets de rupture sans stratégie pour les connecter au présent, constituent les éléments les plus éloignés temporellement parmi les choix stratégiques.

Or, l'évolution de la pertinence des facteurs de la grille d'analyse en fonction de cette emboîtement hypothétique d'échelles spatio-temporelles correspond, d'une part, à la dégradation de la pertinence de la précarité et, d'autre part, à l'apparition de facteurs indéterminés. Tout d'abord, la typologie des stratégies d'automobilité se structure complètement en fonction des deux facteurs. Puis, à l'échelle des stratégies et objectifs professionnels, deux types correspondant aux très flexibles très précaires doivent être différenciés. Enfin, à l'échelle des projets familiaux et résidentiels, la précarité n'intervient plus qu'en deuxième ordre, pour différencier les peu flexibles entre eux, alors que la flexibilité structure l'essentiel des schémas causaux articulant les différents choix stratégiques. Ainsi, c'est la flexibilité qui apparaît comme le principal

facteur déterminant de l'échelle stratégique, l'effet de la précarité demeurant secondaire.

Réserve méthodologique De même que pour les solutions de déplacement, les données sur les choix stratégiques et notamment sur les projets résidentiels et familiaux sont éparses. En effet, la part qui leur a été réservée lors des entretiens était souvent modeste puisque l'analyse se focalisait sur les tactiques de mobilité, alors qu'il s'agit d'un sujet intime sur lequel les personnes interviewées ne s'étendent pas spontanément, bien au contraire. Par conséquent, plus l'échelle spatio-temporelle est importante, moins riche est le matériau et plus fragiles sont les typologies qui en découlent. Ainsi, il est nécessaire de relativiser la portée des conclusions de l'étude des facteurs clivants à ces échelles. En particulier, il est envisageable de supposer qu'un matériau plus fourni aurait pu nous permettre d'identifier des types plus diversifiés ou tout au moins de repérer des différenciations plus marquées et donc deviner l'existence de facteurs clivants propres à l'échelle stratégique, plutôt qu'une simplification tendancielle des typologies vers une dichotomie entre peu flexibles et très flexibles.

Certes, la grille d'analyse choisie restreint le champ d'exploration des facteurs clivants. Nous pouvons seulement déterminer si la précarité et la flexibilité sont ou pas des facteurs clivants, et non en identifier d'autres. Pourtant, nous pouvons supposer que les facteurs clivants spécifiques à l'échelle stratégique sont la flexibilité et des facteurs différents de la précarité, qui restent à déterminer. Le fait que la précarité soit un facteur clivant propre à l'échelle tactique renforce du coup l'emboîtement proposé des échelles des stratégies et projets, et en particulier l'hypothèse selon laquelle les stratégies d'automobilité sont pensées à une échelle courte proche des tactiques.

Atout méthodologique Comme pour les solutions de déplacement a priori mal renseignées, la faiblesse des résultats liée à celle du matériau sur les stratégies et projets demeure une hypothèse. Nous pouvons au contraire assumer pleinement le biais lié au centrage du questionnement sur l'échelle des tactiques, y compris en termes d'analyse des autres échelles. En effet, pendant un questionnement focalisé sur les tactiques, une allusion spontanée ou une évocation enthousiaste des choix de solutions ou de stratégies révèlent l'intégration des différentes échelles d'anticipation de l'action dans les systèmes de rationalité propres à l'échelle tactique.

L'étude de l'imbrication des discours portant sur ces échelles devrait passer par l'analyse de la dimension narrative des entretiens, c'est-à-dire leur construction en tant que récits de vie, les modalités de surgissement et d'ar-

ticulation des différentes échelles. Ce qui a été identifié comme un engagement subjectif correspond justement à ce type d'indice d'intégration des échelles tactiques et stratégiques. L'analyse matricielle des entretiens en a empêché la prise en compte rigoureuse, qui eût été possible dans l'analyse de l'entièreté du discours.

Nous avons néanmoins pu associer les engagements subjectifs forts à certains types de stratégies. Les très précaires peu flexibles, parents aliénés, sont engagés dans leurs projets familiaux, tandis que les très flexibles, artisans autonomes, sont engagés dans leurs projets professionnels. Seuls les peu précaires peu flexibles, enfants dépendants, ne semblent pas aussi engagés dans des projets. Du point de vue de l'évaluation du degré d'imbrication des échelles tactiques et stratégiques, nous pouvons suggérer que les très flexibles et les très précaires peu flexibles associent bien leurs logiques d'action tactique et stratégique, à la différence des peu précaires peu flexibles.

Nous en déduisons que les échelles spatio-temporelles d'anticipation de l'action ne sont ni imbriquées ni dissociées nécessairement. Est donc invalidé le schéma théorique selon lequel les stratégies et les tactiques sont liées de par leur emboîtement parce que les premières déterminent le cadre d'élaboration des secondes et que les secondes déterminent le champ des possibles des premières (cf 2.3.5.5). De plus, nous pouvons faire l'hypothèse selon laquelle cette infiltration de l'échelle stratégique dans les logiques tactiques influent sur ces mêmes logiques et peut même être interprétée en termes de ressources spécifiques, symboliques en l'occurrence comme nous le verrons infra (cf. 6.1.3).

5.3.2.4 Indépendance de la précarité et du projet autonome

Précarité et projet de long-terme Un résultat annexe se déduit de l'identification des facteurs clivants probables de l'échelle stratégique. Le lien entre les types de choix stratégiques et la précarité s'affaiblit lorsque l'échelle spatio-temporelle de ces choix augmente et se rapproche de celle des projets. Ceci suggère une indépendance entre le degré de précarité et l'élaboration ou la nature des projets de long-terme.

Nous avions pourtant identifié les multiples fondements à un lien entre précarité et absence de projet autonome (cf. 1.1.1.4), à savoir les relations théoriques entre dépendance et perte d'autonomie, entre instabilité et impossibilité d'anticiper un projet, entre fragilité et évitement du risque lié au projet, entre pauvreté et absence de moyens de réaliser un projet.

Or, en reprenant Aubert (2001), nous avons aussi relevé que l'élaboration d'un projet peut constituer une réaction à la précarité, un mode de gestion de l'incertitude qui permet précisément d'en éviter les principaux inconvénients,

notamment inhibition et hétéronomie. Ainsi, les liens logiques établis entre précarité et absence de projet autonome peuvent être neutralisés par une posture réactive et non passive, ou selon les termes de Aubert, par le choix de la prospective plutôt que de la flexibilité.

L'évolution des typologies des choix stratégiques renforce donc la conclusion théorique à laquelle nous nous étions arrêté, à savoir qu'il n'y a pas de lien entre précarité et autonomie projectuelle. Réciproquement, le même raisonnement nous conduit à deviner une dépendance entre la flexibilité tactique et les projets de long-terme.

Compétence projectuelle En fait, parmi les peu flexibles, une relation positive apparaît entre le degré de précarité et l'élaboration de projets de long-terme. En effet, les projets familiaux différencient nettement les enfants dépendants peu précaires des parents aliénés très précaires. Le lien entre précarité et projet peut alors être évalué de différentes manières. D'un certain point de vue, les peu précaires peu flexibles, enfants dépendants, s'opposent aux autres parce qu'eux seuls n'ont presque pas de projet.

Les très flexibles comme les très précaires font ainsi preuve d'une capacité projectuelle qui manquent aux peu précaires peu flexibles. Étant donné que le soutien familial des enfants dépendants rend l'alternative au changement plus acceptable que pour les plus précaires, la volonté de projection est susceptible d'être contrecarrée. Pour intégrer cette dimension volitive centrale dans la capacité projectuelle évaluée au travers de performances discursives, nous parlerons plutôt de compétence projectuelle.

Autonomie projectuelle Néanmoins, nous pouvons remarquer que la plupart des personnes ébauchent des projets, fussent-ils utopiques ou uchroniques. Il importe alors d'établir une gradation dans les projets. Cette gradation peut mesurer le degré d'autonomie des projets, puisque c'est le critère spécifié dans les schémas conceptuels formulés a priori.

Nous pouvons considérer que les projets familiaux des très précaires peu flexibles, parce qu'inscrits dans la transmission patrimoniale, sont moins autonomes que les projets des très flexibles, projets d'émancipation résidentielle et économique centrés sur l'individu. Dans ce cadre, précarité et autonomie projectuelle sont largement indépendantes. Mais cette définition de l'autonomie comme égocentrisme semble sommaire et potentiellement impropre.

Actualisation projectuelle Enfin, la gradation des projets peut évaluer leur imbrication dans les logiques des choix tactiques et stratégiques, ce que nous pouvons nommer l'actualisation projectuelle. Dans ce cas, les projets

de rupture des enfants dépendants, peu précaires peu flexibles, sont les plus pauvres et les plus déconnectés de toute stratégie de mise en œuvre. Ensuite, les projets familiaux des parents aliénés, très précaires peu flexibles, semblent encore très déconnectés des stratégies mais l'engagement apparemment important qu'ils suscitent suggèrent néanmoins une influence non négligeable sur les choix tactiques. Enfin, les projets des très flexibles paraissent connectés aux stratégies et vraisemblablement également influents sur les logiques des choix tactiques.

Ainsi, l'actualisation projectuelle serait principalement liée à la flexibilité et seulement marginalement associée à la précarité. En reprenant les catégories de Aubert, nous obtenons d'ailleurs une illusion terminologique de paradoxe : la flexibilité comme adaptation au présent sans projet opposée à la prospective semble plutôt antinomique de la flexibilité tactique et stratégique comme choix de mobilité quotidienne ou résidentielle.

Précarité et variété des postures de projet La précarité semble essentiellement indépendante à la fois de l'actualisation et de l'autonomie projectuelles, qui dépendent surtout de la flexibilité. Toutefois, par rapport aux enfants dépendants peu précaires peu flexibles, la précarité aurait le même effet que la flexibilité à savoir de susciter une plus grande compétence projectuelle.

Finalement, chez les peu précaires, les personnes assoient leurs choix de mobilité sur des projets ou au contraire s'adaptent simplement à la situation présente. Par contre, chez les très précaires, qui exercent tous leur compétence projectuelle, le choix porte seulement sur le degré d'autonomie et d'actualisation des projets.

5.3.2.5 Des facteurs liés aux échelles mais des limites méthodologiques fortes

Les facteurs identifiés comme clivant les choix de mobilité semblent dépendre de l'échelle spatio-temporelle considérée et évoluer continûment avec cette échelle, mais les faiblesses méthodologiques dans l'exploration des échelles non tactiques limitent la portée de ce résultat. Précisément, la précarité et la flexibilité ont été clairement identifiées comme deux facteurs clivants majeurs des choix tactiques, et les solutions comme les stratégies semblent d'autant plus structurées par ces mêmes facteurs que leur échelle s'approche de celle des tactiques. De plus, la flexibilité clive nettement les choix stratégiques, et ce d'autant plus que leur échelle est vaste. D'autres facteurs sont susceptibles de cliver les solutions et les stratégies mais la méthodologie n'a pas permis d'explorer suffisamment ces échelles. Enfin, ce rapport entre préca-

rité, flexibilité et compétence projectuelle correspond à des traits caractérisés sur un échantillon particulier, des travailleurs intermittents et précaires mais néanmoins travailleurs.

Limites méthodologiques mises à part, la plus faible pertinence de la grille d'analyse bidimensionnelle pour les échelles non tactiques souligne, d'une part, la pertinence relativement élevée de cette grille pour l'analyse des choix tactiques, et d'autre part, la pertinence de la répartition des choix de mobilité dans trois catégories caractérisées par leur échelle d'anticipation spatio-temporelle.

*

Les grilles analytiques ont été validées mais le recours à un nouveau filtre, à savoir les différentes catégories de ressources, permettra de transformer des résultats centrés sur la logique d'action en résultats centrés sur la capacité d'action. Cette grille a été critiquée et justement délaissée pour notre analyse (cf. 2.3) mais elle devrait faciliter l'identification de modalités d'action pour intervenir sur les conditions de la mobilité des précaires flexibles, et aboutir en particulier à des pistes d'action formulées en termes de services à la mobilité.

Chapitre 6

Ressources pour les précaires flexibles : des capacités aux services

L'identification des logiques sous-jacentes aux choix de mobilité ne permet pas de déterminer des modalités d'intervention puisque les modalités concrètes de manipulation extérieure des principes mêmes qui orientent les décisions semblent difficiles à concevoir. Nous avons donc maintenant recours à une analyse des ressources qui doit rendre possible ce passage de la compréhension des logiques d'action à la possibilité d'intervention sur les conditions de la mobilité via les constituants de la capacité de mobilité des précaires flexibles. Nous ne réalisons toutefois pas encore de généralisation à l'ensemble des populations touchées par la précarité et la flexibilité, qui sera appréhendée dans la conclusion générale. Nous poursuivons l'étude de l'échantillon de trente entretiens sur lequel s'est focalisée l'analyse des choix de mobilité dans les deux chapitres précédents.

L'objectif de ce dernier chapitre est de déterminer un cadre d'analyse compatible avec une politique d'aide aux personnes précaires flexibles. En cherchant à identifier les composantes de la capacité de mobilité, nous choisissons de viser, non pas une politique de services à la mobilité, ce que pourrait suggérer la prise en compte de la mobilité flexible, mais une politique de ressources, c'est-à-dire une politique d'intervention sur les ressources mobilisées aux différentes échelles de choix de mobilité. Cette politique inclut les services à la mobilité et nous la formulerons comme un ensemble de services aux personnes précaires flexibles, mais elle est a priori plus englobante que les services à la mobilité, ce qui traduit le caractère global du cadre conceptuel formé par les trois échelles spatio-temporelles.

Notre méthode d'identification des ressources se focalisera sur celles qui

sont à la fois déterminantes et discriminantes. Autrement dit, nous chercherons les ressources dont la possession a un effet tangible sur la capacité des personnes dans leurs choix de mobilité, et nous nous intéresserons surtout aux ressources dont l'effet tangible est différencié selon les catégories de précaires flexibles. Les ressources déterminantes communes à toutes les catégories de précaires flexibles seront intégrées dans l'identification des services en tant que ressources potentiellement discriminantes par rapport aux personnes moins mobiles que l'ensemble des précaires flexibles de l'échantillon, c'est-à-dire par rapport aux insulaires. Les ressources déterminantes et discriminantes sont intéressantes parce qu'elles sont susceptibles de susciter un changement de catégorie de précaire flexible, c'est-à-dire une sortie de la précarité ou un renforcement des capacités de maîtrise de la flexibilité.

6.1 Ressources mobilisées par les précaires flexibles

Analyse secondaire Il est important de souligner que l'analyse ici réalisée ne porte pas sur l'ensemble des ressources identifiables en tant que telles dans les entretiens. Nous n'avons pas repris le matériau collecté pour le confronter à notre nouvelle grille d'analyse. Ce travail pourrait donner des résultats intéressants mais il s'agit précisément de celui que nous avons choisi de ne pas effectuer à cause des limites propres à la notion de capacité et de compétence.

Notre dernière analyse porte seulement sur les ressources telles qu'elles apparaissent dans l'étude des choix de mobilité, c'est-à-dire dans la mesure où elles participent à la construction des types idéaux finalement identifiés –en l'occurrence les types idéaux de tactiques–, que ce soit pour en fonder ou au contraire en modérer la légitimité. Il s'agit donc d'une analyse secondaire qui prolonge celle des choix de mobilité sans s'y substituer, puisqu'elle n'a pas de fondement méthodologique propre.

Énumération problématique Par ailleurs, l'étude des ressources pose des problèmes d'identification propres aux ressources. En effet, il est difficile d'appréhender l'ensemble des ressources mobilisées pour une action donnée. Les ressources les plus identifiables sont celles qui suscitent un manque perceptible par l'agent, ou par l'enquêteur par comparaison avec d'autres agents. De plus, le manque d'une ressource peut cacher le manque d'une autre ressource qui n'apparaîtra que lorsque le premier manque sera comblé.

Sont aussi susceptibles d'être prises en compte les ressources identifiables par elles-mêmes parce qu'elles sont attachées à une entité matérielle remarquable ou dédiées à un objectif particulier, ou parce que peu de personnes les possède. Finalement, l'énumération des ressources risque souvent d'être

lacunaire. Une classification permet toutefois de favoriser une recension la plus exhaustive possible.

Classification des ressources Nous reprenons à peu près la classification des ressources constitutives de la capacité de mobilité à laquelle nous avons abouti théoriquement (cf. 2.1.2.3). Les ressources sont réparties en moyens externes à la personne, en aptitudes sensorimotrices, y compris sensorielles, et en savoirs non finalisés pour l'action de mobilité. Ces derniers comprennent à la fois les normes socio-techniques et les systèmes de signification réduits aux formes identitaires définies par Dubar (1998) comme des systèmes fluctuants et situés de significations.

Nous reprenons ces mêmes catégories en nous focalisant sur deux d'entre elles. D'une part, ce que nous avons nommé compétences ou capacités cognitives a attiré notre attention supra (cf. C.1.4.8) en tant qu'élément discriminant des capacités de mobilité. Nous les appellerons ici ressources cognitives. Elles regroupent les connaissances formelles et les savoirs d'usages des systèmes socio-techniques, réseaux de transport, individus, territoire.

D'autre part, nous avons identifié la spécificité et la potentielle importance des formes identitaires, c'est-à-dire de la dimension symbolique. Nous parlons ici de ressources symboliques. Ainsi, les autres ressources que sont les moyens et les aptitudes sensorimotrices sont regroupées dans une catégorie par défaut, que nous nommons ressources matérielles puisqu'elles constituent les types de ressources les plus identifiables comme entités matérielles, depuis les organes jusqu'aux outils, individus et lieux, à la différence des ressources cognitives et symboliques qui ne sont matérialisées que par des configurations neuronales particulières difficilement discernables en tant que telles.

6.1.1 Ressources matérielles

Les ressources matérielles apparues au travers de l'analyse des choix de mobilité portent sur la résistance physique et psychologique, les outils, en particulier la voiture, le logement, le territoire au sens des aménités accessibles, le réseau social, ainsi que la richesse économique. Nous avons aussi inclus les marges de manœuvre spatio-temporelles qui déterminent la plus ou moins grande facilité d'organisation de la vie quotidienne. Il s'agit du temps laissé par les autres activités quotidiennes et notamment les charges domestiques et familiales. Elles n'apparaissent cependant qu'anecdotiquement et non pas comme éléments structurants des différents types idéaux de choix de mobilité.

6.1.1.1 Nombreuses ressources communes

Faisabilité des déplacements et desserte du territoire Certaines ressources déterminent grandement les pratiques de mobilité mais ne discriminent pas les types idéaux de tactiques. La première d'entre elles est évidemment la desserte du territoire dont la qualité contraint le choix du mode et de l'itinéraire. Nous avons ainsi remarqué que ce choix n'en était souvent pas un, et qu'il se réduisait plutôt au simple constat de la faisabilité ou de la non-faisabilité du déplacement. La logique de faisabilité s'avère en effet toujours évoquée et uniformément répartie.

Pénibilité et motivation-ténacité De plus, en cohérence avec cette logique dominante de faisabilité dans le choix modal, la pénibilité est souvent évoquée comme un critère influent. En effet, aucun déplacement n'est infaisable dans l'absolu mais simplement plus ou moins pénible et éprouvant physiquement mais aussi psychologiquement. La résistance psychologique est plusieurs fois évoquée comme du « courage », du « cœur » ou de la « motivation ». Elle correspond à une acception du terme motivation, largement présent dans le discours des intermédiaires de l'emploi précaire, la motivation-ténacité, opposée à la motivation-volition et aux motivations-raisons (cf. 2.2.1.2). Si ces deux dernières acceptions renvoient aux rationalités sous-jacentes des comportements, la motivation-ténacité peut être assimilée à une ressource, ni cognitive ni symbolique, que nous associerons donc aux ressources dites matérielles.

Elle est davantage évoquée en tant que telle par les personnes juste ou très précaires et peu ou juste flexibles. Néanmoins, une acception du terme motivation se cache souvent sous une autre. De plus, le simple rappel de la pénibilité de l'état d'intérimaire par chaque personne interrogée représente une allusion à la résistance psychologique à cette pénibilité. En effet, il n'est pas possible de distinguer la douleur physique de la souffrance psychologique dans les évocations de la pénibilité. Finalement, la résistance physique à laquelle nous pouvons adjoindre la résistance psychologique, autrement dit la résistance à la douleur et à la souffrance, constitue une ressource matérielle universellement mobilisée, c'est-à-dire déterminante mais non discriminante.

Coût financier minoré Cette prééminence de l'existence et de la qualité de la desserte dans les choix tactiques aboutit à la moindre prise en compte du coût financier, de fait peu évoqué parmi les justifications de choix tactiques de déplacement, en dehors du strict choix du mode de tarification et de l'arbitrage sur l'intérêt économique de la mission. Ainsi, la richesse économique n'est pas une ressource si déterminante pour ces choix.

Ressources d'orientation Enfin, certaines ressources communes ont déjà été identifiées en tant que telles. Il s'agit des ressources d'élaboration tactique des itinéraires et des outils d'orientation, qui peuvent être les mêmes objets fabriqués sur mesure par les intermédiaires de l'emploi : plans annotés et indications diverses. Les ressources vagabondes sont aussi communes, par définition puisqu'elles font partie de l'environnement. Elles sont rattachées au territoire et à sa desserte en transport dont nous n'avons pas noté de variation de qualité liée aux deux dimensions d'analyse des choix de mobilité. Par contre, la ressource voyageur, à savoir le téléphone portable, est uniformément possédée mais variablement utilisée. Elle ne constitue donc pas non plus une ressource matérielle déterminante.

Notons que les ressources considérées comme communes ne le sont que parce que le mode d'évaluation individuel et subjectif n'a pas permis de faire émerger les potentielles différenciations. En particulier, la qualité de la desserte ou la pénibilité des déplacements reçoit en général de chaque personne un jugement incommensurable aux autres jugements.

6.1.1.2 Ressources différenciées

Mobilité aisée des peu précaires La principale différenciation structurée portant sur l'impact des ressources matérielles sur les choix de mobilité oppose les peu aux très précaires, à l'avantage des premiers.

Premièrement, les peu précaires possèdent plus souvent une voiture que les très précaires et surtout ils l'utilisent plus. Plutôt que la voiture ou que le permis de conduire, la ressource déterminante et discriminante est la richesse économique qui permet l'achat et surtout l'usage intensif d'une automobile, ainsi que le passage du permis de conduire. À l'inverse, les très précaires restreignent leur usage de la voiture et ont des difficultés à financer le passage du permis, ce qui en conduit certains à repousser dans un avenir indéterminé ce qui reste un projet d'accession à l'ordinaire qu'est l'automobile.

De même, leur relative richesse détermine les stratégies tarifaires des peu précaires, à savoir les stratégies d'abonnement suffisante ou modulée par des tactiques complémentaires à la place des stratégies d'abonnement contrariée ou évitée à cause de la précarité.

Enfin, elle leur permet de ne pas attendre le matin à l'agence d'intérim, de refuser des missions ou d'en négocier les modalités de réalisation.

Outils et « propre » des très flexibles Les très flexibles se distinguent de deux façons.

D'une part, ils disposent d'outils tactiques et nomades, y compris des guides accompagnateurs. La richesse économique influe cette particularité

puisque les moins précaires d'entre eux disposent de plans et de guides routiers, part intégrante de leur mobilité automobile, tandis que les plus précaires s'avèrent relativement démunis.

Toutefois, ce lien observé entre flexibilité et outils ne s'explique pas comme la mise à jour d'une capacité déterminante de mobilité flexible que seraient ces outils, mais plutôt au contraire comme le fait que les personnes flexibles se donnent les moyens de leur mobilité. Autrement dit, les outils tactiques et nomades constituent une ressource matérielle de la mobilité flexible mais pas une ressource déterminante dont la possession déclencherait une flexibilité accrue.

D'autre part, les personnes très flexibles disposent d'un logement autonome et décent, ce que nous avons nommé un « propre » en reprenant de Certeau. Ce « propre » paraît être une ressource matérielle déterminante des stratégies de changement professionnel et résidentiel, ainsi que des pratiques de mobilité flexible via un engagement subjectif dans les objectifs professionnels.

Famille et aménités urbaines pour les peu flexibles Les peu flexibles disposent également de ressources matérielles spécifiques qui leur permettent justement de ne pas être flexibles. Il s'agit du soutien familial ou communautaire des peu précaires peu flexibles. Cette ressource permet et suscite un ancrage dans le réseau familial, qui correspond en général à un ancrage territorial sauf si la famille est géographiquement dispersée.

D'autre part, si nous avons constaté l'uniformité des contraintes liées à la desserte du territoire, l'existence d'aménités urbaines accessibles différencie les peu flexibles habitant Paris des plutôt flexibles des environs de Melun (cf. 3.1.4.6). Le territoire constitue donc une ressource qui peut encourager la faible ou la forte flexibilité, et plus précisément, une contrainte pour les très flexibles et une ressource pour les peu flexibles, ressource du même ordre que le soutien familial et qui concerne d'ailleurs aussi les peu ou juste précaires.

Retournement du handicap des très précaires L'absence de ressource économique des très précaires peut néanmoins constituer une ressource en forme de contrainte. Ainsi, les très précaires se soumettent davantage aux exigences des employeurs et réalisent des déplacements et des travaux qu'ils auraient refusés s'ils étaient moins précaires.

De même, les très précaires peu flexibles, parce qu'ils ne disposent ni d'un soutien familial pérenne ni d'un logement autonome et décent, un « propre », sont très incités et motivés à obtenir un tel « propre ».

Néanmoins, nous sortons de l'analyse des ressources pour rentrer dans

celle des motivations et donc des logiques d'action.

6.1.1.3 Configurations matérielles de mobilité aisée ou flexible

Les ressources matérielles paraissent incontournables en tant que supports concrets de la mobilité et elles s'avèrent d'ailleurs souvent déterminantes des modalités concrètes de sa réalisation. Pourtant, peu discriminent les différents types identifiés dans le plan précarité-flexibilité.

La disposition d'une voiture et d'un permis de conduire ainsi que la relative richesse économique des peu précaires les caractérisent et déterminent leur mobilité centrée sur l'automobile et sur l'abonnement aux transports publics, et la possibilité de refus et de négociation des missions. Toutefois, ces ressources ne déterminent pas une plus grande flexibilité, mais simplement une pratique spécifique du travail-déplacement.

Au contraire, la disposition d'un « propre », logement autonome et décent, détermine non pas le degré de précarité mais le degré de flexibilité, ainsi que des stratégies de changement résidentiel et professionnel. Il s'oppose à la famille comme ressource matérielle, créatrice de dépendance voire de précarité, associée aux personnes peu flexibles.

Deux configurations matérielles émergent donc : la richesse économique permet une mobilité aisée alors que la disposition d'un « propre » permet une mobilité flexible, tactique et stratégique.

6.1.2 Ressources cognitives

Diverses ressources cognitives ont été identifiées bien que nous ayons tenté de ne pas prendre en compte les compétences d'usage des diverses ressources ou les compétences révélées par chaque action, mais seulement les compétences intégrées en tant que telles dans l'analyse des logiques d'action. Nous avons classé ces compétences en compétences professionnelles, capacités d'usage de ressources (territoires et réseaux de transport, outils, individus) et fonctionnement cognitif plus profond. Nous voulions aussi identifier les méta-compétences d'apprentissage, mais nous avons seulement pu recenser les techniques et modalités d'apprentissage.

6.1.2.1 Ressources liées aux types idéaux de tactiques

Capacité d'usage des outils La principale ressource cognitive mise en exergue est la supposée capacité d'usage des outils d'aide à la mobilité, notamment identifiée dans le questionnaire distribué auprès d'un public en insertion socioprofessionnelle (cf. C.1). Or, les personnes flexibles utilisent ef-

fectivement des outils tactiques et nomades que n'utilisent pas ou pas aussi intensément les peu flexibles. De plus, les outils en question sont aisément accessibles car gratuits et distribués partout. D'où l'hypothèse selon laquelle c'est la capacité cognitive d'utilisation de ces outils qui différencie les très flexibles et leur rend possible leur mobilité flexible.

Le cas de Leila (B1) nous a aiguillé dans le même sens en suggérant que sa mobilité peu flexible et surtout ses préférences modales étaient fondées sur une représentation peu abstraite de la ville construite par une pratique intensive de la marche. Cette représentation de la ville favoriserait la marche, l'errance exploratoire et la lecture des plans de quartier, mais limiterait la compréhension des plans de réseaux de bus et de métro et donc l'usage de ces derniers.

En fait, les seules personnes chez lesquelles une incapacité cognitive a été identifiée parce qu'elles l'ont signalé, sont celles qui ne maîtrisent pas les plans de réseaux, plans de métro ou cartes routières, et ces personnes sont plutôt précaires mais à peu près autant peu flexibles que très flexibles. Il s'agit de Leila, Belinda (C1), Mustapha (C2), Aminata (C2) et Marwan (B3). Et plusieurs personnes parmi les peu flexibles ont fait montre d'une bonne maîtrise de différents outils d'élaboration d'itinéraire ou d'orientation.

Ainsi, nous considérons que ce n'est pas la capacité d'usage des outils qui permet la flexibilité mais plutôt la flexibilité qui pousse à l'utilisation des outils qui la facilitent. De même que les outils ne sont pas une ressource matérielle déterminante, leur capacité d'usage n'est pas une ressource cognitive déterminante.

Ressources communes De manière similaire, la plupart des ressources cognitives s'avèrent peu déterminantes et en tout cas peu discriminantes.

Les logiques sous-jacentes aux choix modaux se sont révélées largement uniformes. Seule la logique d'efficacité organisationnelle et professionnelle, sous-logique de la logique modale d'optimisation, est plus particulièrement associée aux peu précaires très flexibles. De même, les différents registres de rapport à l'autorité identifiés dans les modes de régulation des conditions de travail ne sont pas attachés à un type de précaires flexibles. Certes, les personnes évoquant ces modes de régulation sont les personnes les plus précaires, mais cela n'indique pas leur différenciation en termes de capacité cognitive, mais simplement leur confrontation plus importante aux mauvaises conditions de travail. Cela renvoie à la plus grande soumission des précaires liée à leur manque de ressources matérielles, économiques. Ainsi, les rationalités et les stratégies comportementales, que nous pouvons rapprocher de processus cognitifs profonds, ne semblent pas structurées dans le plan précarité-

flexibilité.

Les ressources cognitives que sont la connaissance du territoire et les compétences professionnelles sont aussi peu structurées. L'expérience du territoire est évoquée par la plupart des personnes interrogées, qu'elles pratiquent une mobilité très flexible ou pas. La seule différence est que les personnes parcourant un territoire plus restreint, du fait de leur moindre flexibilité, disposent d'une connaissance que nous supposons plus dense et donc plus efficace, ce qui leur permet d'utiliser davantage leur connaissance du territoire, alors que les plus flexibles doivent aussi recourir à des ressources d'orientation. De même, la connaissance de leur territoire est largement évoquée par les très précaires peu flexibles pour justifier leur stratégie d'ancrage résidentiel, mais nous avons aussi fait l'hypothèse que les stratégies de changement résidentiel et professionnel étaient soutenues par la connaissance du territoire liée à la mobilité des très flexibles. Ainsi, cette ressource cognitive fonde à la fois la mobilité peu et très flexible, comme les stratégies de mobilité et d'ancrage. Si elle semble déterminante, elle n'est pas discriminante, ou pas assez pour nous permettre de savoir dans quel sens.

Les compétences professionnelles font partie des éléments pris en compte dans l'indice de précarité, et surtout elles déterminent globalement le degré de précarité via le nombre de missions obtenues, le niveau de leur rémunération et leur pouvoir de négociation en renforçant leur position sur le marché de l'emploi. Toutefois, en dehors d'un effet crucial sur la précarité, ces compétences ne discriminent pas non plus les choix de mobilité des précaires flexibles. En effet, les personnes qualifiées peuvent choisir la flexibilité et tendre vers des projets de métier comme elles peuvent se satisfaire de leur situation professionnelle et résidentielle et restreindre leur territoire de mobilité quotidienne. Enfin, les personnes peu qualifiées peuvent autant pratiquer une mobilité quotidienne restreinte ou flexible et mettre en œuvre des stratégies professionnelles différenciées, de polyvalence ou de démarchage spécialisé. Nous ne considérons donc pas que les compétences professionnelles aient un impact autre que la réduction de la précarité.

Schèmes cognitifs de projection des flexibles Alors que l'essentiel des compétences ne semblent pas discriminantes, les personnes flexibles disposeraient de ressources spécifiques. Une hypothèse cognitiviste avance en effet qu'elles disposeraient de schèmes cognitifs de projection et d'élaboration de plans d'action qui expliqueraient leur capacité à se projeter à la fois dans leurs déplacements et dans leurs stratégies de changement résidentiel et professionnel, c'est-à-dire non seulement à s'y projeter mais aussi à se donner des plans d'action pour concrétiser ces projets.

Toutefois, pour expliquer toute coïncidence de comportements, ce type d'hypothèse pourrait être invoquée, à savoir que des schèmes cognitifs seraient communs à ces comportements, sans que cela puisse être réfuté, tout au moins par les méthodes que nous avons mobilisées. Nous délaisserons donc ces schèmes cognitifs potentiels mais cachés et seulement révélés par les comportements dont ils expliquent tautologiquement la concordance.

Compétence de sollicitation des précaires Finalement, une seule ressource cognitive permet une différenciation suffisamment structurée dans le plan précarité-flexibilité pour être remarquée. Les personnes très précaires, surtout peu ou juste flexibles, font preuve d'une plus grande compétence de sollicitation des passants. Il ne s'agit pas de simplement souligner que cette catégorie de précaires flexibles est associée à telle pratique de mobilité, et que celle-ci révèle, tautologiquement, une compétence, non révélée chez ceux qui ne font pas les mêmes choix.

Les personnes très précaires évoquent bien un savoir et un savoir-faire dans l'approche des passants pour obtenir des renseignements. Nous rappelons ainsi leur capacité à identifier les passants « gentils » selon des critères formulables ou pas. De même, Hubert (C1) affirme comment il utilise savamment le plan réalisé par son agence d'intérim pour interpeller le premier passant qu'il croise. Aminata (C2) indique qu'elle est « speed » pour collecter l'information, notamment auprès des chauffeurs et des passants, tout comme Auguste (C2) qui reste volontairement près du chauffeur de bus pour obtenir le maximum d'indications.

Les autres personnes, moins précaires, qui délaissent la sollicitation des passants disposent sans doute de certaines compétences pour la réaliser même si elles ne sont pas révélées par la pratique. Toutefois, la force de l'évocation des sollicitations de passants par les très précaires suggèrent effectivement une différenciation des compétences correspondantes, d'autant plus que leur pratique intensive les renforce très certainement.

Ainsi, la principale ressource cognitive discriminante serait la compétence de sollicitation des passants, plus développée chez les très précaires peu ou juste flexibles. Nous supposons que le principal fondement de cette compétence est la pratique et non pas d'autres compétences linguistiques puisque des personnes parlant mal ou lisant mal le français sollicitent autant les passants. Par conséquent, la pratique plus intensive de la sollicitation est à la fois le but du développement de cette compétence et le meilleur moyen pour l'atteindre. Ce constat limite fortement les possibilités d'utilisation de cette ressource cognitive discriminante.

6.1.2.2 Modalités d'apprentissage

Nous nous intéressons à l'apprentissage dans la mesure où il augmente les capacités de mobilité et en particulier l'autonomie des apprenants vis-à-vis des ressources d'apprentissage. Ainsi, nous distinguons, d'un côté, les indications tactiques pour une chaîne de déplacements déterminée, et de l'autre, les indications que nous pouvons qualifier de stratégiques dans le sens où elles sont valables pour un ensemble de déplacements potentiels encore indéterminés, par exemple parce qu'elles portent sur un mode et non seulement sur un itinéraire.

De plus, l'étude des modalités d'apprentissage peut nous révéler, outre des méta-compétences de mobilité, des modes d'intervention sur les ressources cognitives sans même que celles-ci aient été identifiées comme discriminantes ou même déterminantes.

Modalités communes Toutes les personnes évoquant la question de l'apprentissage de leurs compétences de mobilité, en général en réponse à une interrogation directe sur le sujet, ont au moins mentionné l'effet de la pratique et l'accumulation de l'expérience. De nombreuses personnes réparties dans le plan précarité-flexibilité ont aussi évoqué leur accompagnement par un proche lors des premiers trajets sur un nouvel itinéraire –accompagnement tactique– ou, plus souvent, par un mode inconnu –accompagnement stratégique. Quelques personnes rappellent aussi qu'elles ont bénéficié de conseils stratégiques d'amis, en plus de leurs indications tactiques. La principale modalité d'apprentissage demeurant la pratique et ses déclinaisons : l'exploration, l'errance, l'observation et la lecture in situ, la sollicitation des passants, l'expérimentation.

Engagement des très précaires À l'inverse d'Ines (A3) qui reconnaît avoir désappris à utiliser les transports en commun à force de prendre la voiture, les personnes juste et très précaires paraissent particulièrement engagées dans les processus d'apprentissage.

Karim (C1) valorise l'apprentissage en tant que tel : « Toujours dans la vie t'apprends. Même quand tu fais rien t'apprends. » Antoine (C1), Boubacar (B2) et Clément (B3) valorisent le fait de se déplacer, de découvrir de nouveaux lieux. Antoine apprécie le changement que cela lui procure et les rencontres qu'il peut faire, tandis que Boubacar et Clément insiste surtout sur la formation que cette mobilité leur procure.

De même, Leila (B1) se vante de ses capacités et méthodes d'apprentissage de la ville par exploration, errance et erreur, qui lui ont permis de mieux connaître la ville que sa sœur installée depuis bien plus longtemps à Paris.

Enfin, Aminata (C2) détaille avec précision et amusement la façon dont elle a découvert l'usage du bus, en lisant ce qu'elle pouvait lire, en observant les autres usagers et en expérimentant ce qu'elle les voyait faire, en l'occurrence appuyer sur le bouton de demande d'arrêt. Boubacar (B2) affirme demander même quand il connaît la réponse pour se donner toujours une chance d'apprendre. Et Praful (C3) met l'accent sur sa stratégie d'apprentissage du français qui lui permettra entre autres de se préparer à l'examen du permis de conduire.

Volontarisme des très précaires très flexibles et de leur entourage Les juste ou très précaires et juste ou très flexibles se distinguent de cet ensemble par l'intensité de leur évocation des techniques d'apprentissage et surtout par leur caractère structuré et volontaire. Boubacar (B2) a ainsi durablement bénéficié des conseils d'un cousin qui ne l'a délibérément accompagné qu'une seule fois, pour le placer dès que possible dans une situation d'exploration propice à l'apprentissage.

Praful (C3) a suivi une formation à la mobilité automobile dispensée par son épouse. Celle-ci l'a d'abord emmené en lui décrivant le système routier et la structure du territoire, autour de Saint-Quentin-en-Yvelines et à Paris. Dans un second temps, elle lui a demandé de l'emmener en refusant de lui donner la moindre indication, de façon à le mettre en situation réelle d'exploration.

Souleymane (C2) a exploré la région, seul ou avec sa femme, avec un ticket ou en fraudant, dans l'objectif exclusif et délibéré d'apprendre à se déplacer et de découvrir son nouveau territoire.

Le volontarisme de ces personnes et la détermination de leur entourage nous fait donc associer aux personnes très précaires très flexibles une plus grande capacité d'apprentissage au sein des personnes précaires. Le fait que ce soit également l'entourage qui porte cet effort d'autonomisation pourrait également classer cette ressource parmi les ressources sociales donc matérielles.

Indifférenciation des capacités cognitives Contrairement à ce que suggérait l'enquête quantitative réalisée auprès de personnes très précaires peu flexibles (cf. C.1.4.8), nos entretiens ne révèlent que peu de liens entre les diverses ressources cognitives et les types de choix de mobilité identifiés dans le plan précarité-flexibilité. Seules les personnes très précaires semblent à la fois disposer de ressources cognitives spécifiques, à savoir une capacité de sollicitation des passants, surtout chez les très précaires peu flexibles, et mettre en œuvre des modalités efficaces d'apprentissage, surtout chez les très précaires

très flexibles.

L'étude de l'ancienneté des personnes sur le territoire, indiquée par leur âge ou leur date d'arrivée, renforce ces deux constats. En effet, l'ancienneté constitue a priori un bon indicateur des ressources cognitives acquises par acculturation. Plus les gens vivent longtemps sur un territoire, plus ils en connaissent les modalités d'usage, en particulier dans le domaine de la mobilité. Or, l'ancienneté est un peu liée à la précarité et pas du tout à la flexibilité. Autrement dit, les ressources cognitives ici acquises avec le temps de présence sur le territoire semblent globalement indépendantes des types liés aux choix de mobilité, et marginalement dépendantes de la précarité.

Les ressources cognitives n'apparaissent donc pas comme des ressources très discriminantes, seuls les précaires démontrant quelques compétences pour la sollicitation ou l'apprentissage.

6.1.3 Ressources symboliques

6.1.3.1 Définition des ressources symboliques

Modalités de recension Les ressources symboliques sont par contre susceptibles de jouer un rôle important dans la structuration des choix de mobilité, puisque nous avons identifié le caractère discriminant de l'attachement aux valeurs professionnelles au niveau tactique et des projets de métier au niveau stratégique.

Les ressources que nous qualifions de symboliques correspondent à des systèmes de signification pour la personne interrogée qui articulent les identités subjective et objective, c'est-à-dire les identités pour soi et pour autrui (Dubar, 1998). Ces systèmes sont éventuellement situés et fluctuants, mais suffisamment stables néanmoins pour être formulés lors d'entretiens qui sortent de la quotidienneté où ces systèmes ont toute leur pertinence contextuelle.

Les entretiens permettent de les appréhender dans la mesure où ils instaurent une relation de confiance et se focalisent sur les histoires de pratique, qui constituent des fragments de récits de vie et donnent l'occasion de discerner les significations personnelles attachées à divers éléments du quotidien. Ces significations apparaissent en général lors de l'évocation d'éléments explicitement – « moi, je suis sportif » – ou implicitement – « le sport, c'est important » – définitoires d'une identité, au travers de l'expression d'un attachement à des valeurs, éventuellement via l'affirmation du respect d'une norme, ou bien dans la légitimation de son comportement, ou encore dans l'explicitation du contenu de la dignité ou de l'honneur.

Symbolique ou subjectif Les systèmes de signification ne doivent toutefois pas être simplement assimilés à la dimension subjective. Le symbolique est nécessairement subjectif même s'il comporte une dimension sociale que nous avons désigné comme l'identité pour autrui, mais tout ce qui est subjectif, au sens de différent de ce qui serait donc objectif, ne rentre pas nécessairement dans un système de signification.

En particulier, toutes les préférences, et notamment l'aversion ou la propension au risque, sont des éléments cruciaux des systèmes de rationalité mais ne s'appuient pas forcément sur des signifiants sous-jacents. Nous n'intégrerons ainsi pas ce que nous pourrions nommer ressources affectives dans un souci de cohérence terminologique mais que nous avons nommé affects puis capacités affectives dans le questionnaire analysé supra (cf. C.1.4.6), et qui correspondait essentiellement à la peur et à la confiance.

Ces concepts s'imposaient dans le questionnaire issu de notions prégnantes pour les travailleurs de l'insertion confrontés à l'inhibition de leur public. Mais si les peurs et assurances peuvent s'appuyer sur des éléments signifiants, ce n'est que dans cette mesure qu'elles seront intégrées à l'analyse des ressources symboliques. Les autres éléments affectifs ne seront pas considérés comme des ressources mais comme de simples éléments subjectifs, des préférences, les effets de filtres perceptifs indéterminés qui font partie intégrante des systèmes de rationalité. En tant que boîtes noires, ces filtres sont par conséquent non analysables, même en en étiquetant artificiellement les indices comme des ressources affectives.

Part d'interprétation La difficulté propre aux ressources symboliques est la nécessité d'identifier une signification à un élément subjectif. Le sujet peut lier explicitement ce dernier à un signifiant donné, actant ainsi sa nature symbolique, mais ce n'est pas toujours le cas. Nous avons pourtant pris en compte ce qui nous semblait être de nombreuses allusions à des signifiants forts mais indéterminés. Si une personne s'engage avec force dans un certain comportement sans le justifier autrement que par le fait qu'il est important de suivre ce comportement, nous avons pu supposer que ce comportement était associé à un signifiant fort, bien qu'inconnu de notre part voire de la sienne. Mais nous ne l'avons fait que dans la mesure où cette hypothèse recelait une force explicative, notamment en mobilisant un signifiant déjà évoqué ou supposé.

Nous pouvons par ailleurs faire l'hypothèse forte que tout élément subjectif peut s'interpréter comme élément symbolique. Dans ce cadre, notre analyse des ressources symboliques serait affaiblie par son incomplétude puisque l'essentiel de ces ressources ne nous seraient pas accessibles autrement qu'au

travers d'hypothèses peu étayées. Pourtant, nous acceptons cette possible faiblesse pour ne pas éluder complètement l'importance supposée des ressources symboliques, notamment pour les personnes dépourvues de la plupart des autres types de ressources.

6.1.3.2 Cohérence des ressources symboliques des très flexibles autour de l'émancipation

Les ressources symboliques identifiées et apparaissant dans l'élaboration des types de choix de mobilité présentent une forte cohérence. Elles se répartissent en deux ensembles de signifiants qui forment deux systèmes, l'un attaché aux très flexibles, l'autre aux peu flexibles. Le fait que les premiers signifiants identifiés aient suggéré l'association des signifiés suivants aux mêmes signifiants peut expliquer une part de cette cohérence globale, mais ne saurait la réduire à un artefact méthodologique étant donné le nombre important de liens explicites aux signifiants et d'éléments suscitant manifestement un engagement fort des personnes interviewées.

Désinvolture, mérite et respect de soi L'ensemble des ressources symboliques attachées aux très flexibles ou à une partie d'entre eux s'articule autour de la notion d'émancipation. Leur effort au travail, et en particulier leur flexibilité qui correspond aussi à une formation sur le tas caractéristique d'un travailleur méritant, fonde leur légitimité pour la désinvolture, c'est-à-dire le refus des missions avec de mauvaises conditions de travail-déplacement. Cet effort signifie qu'ils sont de bons travailleurs. Leur mérite croît avec l'effort et donc avec le degré de précarité. C'est pourquoi les très précaires très flexibles s'avèrent encore plus désinvoltes que les peu précaires très flexibles. La désinvolture tactique se fonde donc sur une indépendance morale vis-à-vis des exigences professionnelles mais aussi sur la supériorité du respect de soi sur le respect de l'employeur.

Métier, émancipation Cette identité de travailleur méritant donc désinvolte conjuguée à celle de personne digne de respect semble liée à celle d'artisan émancipé. « Artisan » renvoie aux types idéaux de stratégies c'est-à-dire à l'attachement à un métier plus qu'à la fondation d'une famille. « Émancipé » correspond à l'émancipation résidentielle et économique de la famille d'origine. Celle-ci peut prendre la forme d'une valorisation de l'indépendance de la famille nucléaire ou d'une affirmation de la normalité de la mobilité des jeunes.

Évitement de la sollicitation L'émancipation et la désinvolture se retrouve également chez les très flexibles surtout peu précaires dans leur évitement de la sollicitation des passants ou, par téléphone portable interposé, de leur agence ou de leur employeur. Cette solution de déplacement qu'est la sollicitation semble en effet correspondre pour eux à un acte dégradant, peu avouable, à éviter tant que possible, et qu'ils minorent par l'affirmation de sa normalité. Cela suggère donc qu'il valorise particulièrement l'autonomie également dans le cours du déplacement. D'un autre côté, cette valorisation ne semble pas tant agir comme une ressource pour agir que comme une contrainte les empêchant d'agir, en l'occurrence de recourir à la sollicitation d'autrui. Nous pouvons toutefois considérer qu'il s'agit d'une ressource symbolique pour utiliser les alternatives autonomisantes à la sollicitation.

Mobilité illimitée par l'automobilité Un dernier aspect des choix tactiques désigne aussi comme ressource symbolique l'émancipation sous forme de liberté de déplacement illimité, bien qu'il prenne des formes différentes selon le degré de précarité. Les peu précaires très flexibles indiquent leur attachement à la voiture comme mode de transport emblématique d'un ordinaire auquel ils ne sauraient renoncer pour des critères financiers. En effet, ils rejettent le calcul des coûts liés à la possession et l'usage d'une automobile, en revendiquant au contraire l'évidence subjective de l'automobilité. Ils semblent donc attachés à la liberté de déplacement potentiellement illimité permise par la voiture, source d'émancipation géographique incomparable aux autres modes de transport qui enferment dans les réseaux et les zones de tarification.

Mobilité illimitée par la liberté tactique Les très précaires très flexibles valorisent la liberté tactique de déplacement c'est-à-dire la liberté de maîtriser les modalités de paiement de chaque chaîne de déplacement. Ils évitent ainsi l'abonnement long aux transports publics qu'ils paient en risquant fortement de ne pas l'amortir par un nombre suffisant de déplacements rémunérés par des missions. Comme pour l'automobile, c'est la liberté de déplacement illimité qu'ils semblent valoriser, non pas par l'occultation du coût du déplacement, mais au contraire par sa pleine conscience et maîtrise. L'émancipation ne dépendant que d'une décision de financement toujours renouvelée, elle apparaît détachée de toute contrainte territoriale, à la différence de l'abonnement.

La valorisation de l'émancipation, aux trois échelles des solutions, des tactiques et des stratégies, par les personnes très flexibles constitue une ressource symbolique pour la flexibilité tactique et stratégique, à savoir la mo-

bilité flexible et les stratégies de changement résidentiel et professionnel.

6.1.3.3 Cohérence des ressources symboliques des peu flexibles autour de l'attachement

Les personnes peu flexibles ont également révélé un ensemble cohérent de ressources symboliques, cette fois structurées autour de la notion d'attachement, et globalement opposées aux ressources des très flexibles.

Prévenance À l'échelle tactique, les peu flexibles gèrent avec prévenance leurs relations avec leurs employeurs et les exigences de ces derniers. Ils valorisent le respect et même l'appropriation des valeurs professionnelles que l'agence d'intérim leur inculque en leur proposant le rôle d'ambassadeur. Ce rôle acquiert la force d'une identité qui les met virtuellement sur un pied d'égalité avec le pourvoyeur d'emplois dont ils continuent néanmoins de dépendre. La grande valorisation de cette identité les amène à accepter les missions même difficiles et peu rémunératrices.

La précarité semble constituer le fondement concret de ce consentement puisque les plus précaires des peu flexibles sont aussi les plus consentants. La ressource symbolique du mérite lié à l'effort ne semble donc pas du tout opérer pour eux comme pour les très flexibles.

Sollicitation intensive et assumée Chez les très précaires peu ou juste flexibles, l'absence apparente de scrupule à solliciter de nombreuses personnes pour s'orienter et à l'afficher s'intègre dans cette valorisation du travailleur dévoué qui ne vise pas tant à démontrer son autonomie que sa soumission à l'exigence d'efficacité dans le déplacement, et ce malgré les handicaps liés à sa précarité.

Famille, « propre », ancrage au territoire À côté de cette prévenance caractéristique de tous les peu flexibles, les très précaires peu flexibles manifestent également, d'une part, une grande valorisation de la famille qu'ils souhaitent fonder et d'autre part, une tension vers le « propre » c'est-à-dire le logement autonome et décent dont ils ne disposent pas. Les peu précaires peu flexibles, qui bénéficient d'un soutien familial pérenne, n'expriment pas de tels attachements. Par contre, la famille paraît se situer au fondement symbolique des projets des très précaires peu flexibles, qu'il s'agisse de projets professionnels, en l'occurrence de projets de rupture, ou de projets résidentiels, à savoir l'ancrage dans le territoire et l'acquisition d'un « propre », ce dernier acquérant également une certaine force symbolique.

L'identité de chef de famille ici révélée repose essentiellement sur la capacité de transmission patrimoniale. C'est dans le cadre de la constitution d'un capital à transmettre en héritage que l'acquisition d'un métier prend sens et valeur, l'essentiel des enjeux professionnels demeurant avant tout la capacité à dégager des revenus pour entretenir un cadre de vie décent pour la famille. Ainsi, la ressource symbolique correspondante serait l'inscription dans une généalogie et un patrimoine alors que, dans le domaine familial, les très flexibles valorisent l'émancipation vis-à-vis de cette généalogie.

La recherche de fondation d'une famille des très précaires peu flexibles apparaît finalement associée à l'attachement. Elle est constitutive d'un attachement à une généalogie et à un patrimoine, éventuellement encore en devenir, ainsi que d'un ancrage à un territoire appuyé sur la possession et l'occupation d'un « propre ».

Mobilité libérée mais limitée au territoire Les ressources symboliques attachées aux choix tarifaires caractérisent l'ensemble des peu flexibles et participent de cet attachement à un territoire. En effet, parmi les peu flexibles, les peu précaires comme les très précaires valorisent la même liberté stratégique de déplacement liée à la possession d'un abonnement qui définit une zone de mobilité gratuite.

Certes, les très précaires peu flexibles, conformistes contrariés, valorisent aussi l'accession à l'automobilité alors que les peu précaires peu flexibles, suffisants prévenants, se satisfont pleinement de leur réseau de transports en commun. Mais les conformistes contrariés attachent encore plus de force symbolique à la liberté stratégique de déplacement, sans doute parce qu'ils peinent à l'obtenir. Cette liberté leur conférerait le statut de travailleur capable, capable de se déplacer donc d'offrir sa force de travail, mais aussi le statut de citoyen, membre à part entière de la cité parce qu'elle leur est accessible avec ses emplois, ses services et ses réseaux sociaux.

L'ordinaire à atteindre consiste ainsi en une inscription pleine et entière dans le territoire, au travers de chacune de ses facettes identitaires. La liberté stratégique explicitement valorisée par les peu flexibles renvoie donc aussi à un attachement symbolique au territoire.

Cet attachement territorial constitue la ressource symbolique globale des personnes peu flexibles. Parmi ceux-ci, il revêt une intensité beaucoup plus forte et s'exprime dans davantage de domaines chez les très précaires que chez les peu précaires. Cette ressource permet ou encourage la faible mobilité plutôt que la flexibilité, la soumission aux employeurs locaux plutôt que la résistance et l'élargissement géographique du marché de l'emploi, la sollicitation intensive des passants pendant le déplacement, l'ancrage familial et

résidentiel dans le territoire plutôt que l'émancipation familiale et la mobilité résidentielle.

Cohérence globale mais non superposition totale Les ressources sont identifiées et associées entre elles parce qu'elles sont liées au même type de choix de mobilité, et non pas parce qu'elles seraient co-occurrentes. C'est néanmoins souvent le cas mais pas systématique. Ainsi, Souleymane (C2) est très attaché à son rôle de chef de famille qui lui impose de trouver un « propre » et de bien travailler indépendamment du métier. De plus, il affiche clairement une stratégie d'abonnement contrarié associée à la valorisation de la liberté stratégique. Par de nombreuses dimensions, il est effectivement attaché au territoire comme les peu flexibles. Toutefois, c'est lui qui valorise le plus fortement son autonomie lors de ses déplacements. Il met un point d'honneur à ne pas demander son chemin aux passants, ce qui le rapproche des très flexibles émancipés.

Malgré les exceptions de ce genre, la cohérence des ressources symboliques est remarquable dans chacun des groupes de peu flexibles et de très flexibles. Cela souligne que les ressources symboliques ne sont pas des relations de signifiance isolées mais les éléments d'un système unique articulant les significations de tous domaines, mobilité, travail, famille, logement, territoire, citoyenneté, humanité. La force de ce système réside d'ailleurs certainement dans la cohérence et la globalité de ce système, l'attachement à un élément s'appuyant sur l'attachement à chacun des autres distributivement.

6.1.3.4 Sous-jacents symboliques des peu flexibles

En plus des ressources symboliques analysées parce que structurantes des choix de mobilité, d'autres relations de signifiance, marginales, apparaissent aussi comme des ressources symboliques, dont la spécificité est de constituer des sous-jacents englobants des systèmes de signification identifiés. Ces éléments a priori anecdotiques sont susceptibles de révéler des sous-jacents suffisamment génériques pour avoir une portée plus générale que ce que leurs rares occurrences parmi les personnes rencontrées laissent penser. Une révélation de ces sous-jacents n'était de toute façon pas envisageable puisqu'elle aurait nécessité des méthodes d'exploration et d'analyse propres à la psychologie. Nous nous bornerons ici à recenser les possibles sous-jacents tels qu'ils sont apparus lors des entretiens en marge des grilles de questionnement, de l'initiative de personnes enthousiastes ou prolixes. Par ailleurs, ces personnes sont juste ou très précaires peu flexibles, ce qui confirme l'importance de disposer de ressources symboliques pour les plus précaires des peu flexibles, l'ensemble des peu flexibles disposant sinon du même système symbolique.

Morale et mobilisation des ressources Deux personnes, Rahaïta (B1) et Karim (C1), appuient leur discours par des références régulières à des injonctions religieuses, en l'occurrence coraniques. En particulier, Rahaïta expose avec verve et spontanéité la force de sa foi dans le prosélytisme des nouveaux convertis.

Avant d'évoquer sa croyance, elle détaille sa morale qui légitime les efforts au travail. Elle considère que, puisqu'elle n'a aucun handicap mental ou psychomoteur, la seule ressource déterminante et donc potentiellement limitante de sa réussite, est son « courage », sa « motivation ». D'où une morale qui enjoint de faire des efforts pénibles pour atteindre ses objectifs quels qu'ils soient, parce que la « douleur » est inévitable et que la réussite est au bout de l'effort, tout en sachant que cela peut ne pas marcher. Cette morale de l'effort convient particulièrement à l'intérim de restauration, très pénible dans son instabilité et ses conditions de travail-déplacement.

> Rahaïta : – Il faut toujours avoir le courage, c'est très important, parce que, des fois c'est vrai, quand xxxx, c'est pas facile car tu vas de gauche et à droite et euh... tout cela, un moment viendra que tu, tu seras comment on dit, un peu découragé. C'est trop près, c'est trop loin, c'est fatiguant, c'est beaucoup de choses, tu arrives au poste, ça dépend des postes comment ils sont, bon tout ça, ça va te décourager mais il faut toujours avoir, la chose très intéressante : courage. Ça viendra un jour. Ce que tu veux obtenir il faut toujours passer par la douleur. Après la douleur, ça ça passe, et vous serez tranquille, tranquille ça signifie, que vous avez l'embauche, qu'est-ce qu'on dit : on est tranquille maintenant, on a l'embauche on a la maison, on a la famille, c'est ça, on va pas dire que dans la vie on est venu seulement pour dormir, pas possible qu'on euh soit parasite. Donc, du moment que tu as toutes les capacités, tu as les mains, tu as les pieds, t'as les yeux, bouge, cherche quelque chose, et espérons que tu l'aies. C'est ça. C'est important.

Karim formule cette morale de manière très similaire, en insistant sur la force du devoir malgré la possibilité de l'échec.

> Karim : – Si toi tu es intelligent, je te jure tu peux faire des xxxx xxxx à faire, et avec n'importe quoi. Mais si t'es intelligent et t'es quelqu'un de sérieux, si tu vise un truc il est là, ben il faut que t'arrives là-bas, si toi tu vas le viser, tu vas trouver une xxxx xxxx pour t'aider de l'autre côté (petit rire). Parce que tu le vises, tu vas aller le viser, tu vas essayer de l'avoir. C'est tout.

> Tu l'as pas eu ? Tant pis (il claque ses mains). Mais tu vas essayer de l'avoir quand même.

La morale de l'effort consiste à motiver en désignant la motivation comme ressource déterminante, c'est-à-dire en responsabilisant la personne, en lui refusant le droit d'abandonner un objectif au motif que ses chances objectives de l'atteindre sont faibles et que le coût à payer sera de toute façon élevé. La motivation se ramène de ce point de vue à la motivation-ténacité, soit à peu près la résistance à la souffrance psychologique déjà incluse parmi les ressources matérielles. Cette morale peut alors être considérée comme une ressource symbolique qui vise à renforcer la motivation. Nous pourrions revenir au formalisme de la compétence et parler ici de méta-compétence de motivation (cf. 2.2.5.2) mais nous considérerons plutôt que le « système » de Rahaïta permet simplement de désigner les ressources notamment symboliques mobilisées en les articulant autour de la motivation, du courage, à renforcer.

Rahaïta expose en effet ce qu'elle appelle son « système », c'est-à-dire la façon dont elle appuie son courage nécessaire pour aller travailler, sur l'espoir de concrétiser des projets dont la première étape de réalisation est l'embauche stable.

> Rahaïta : – Bon, je vais vous parler de mon système un peu. Moi, euh, je travaille à Adecco, ce qui me met, ce qui me donne le plus de courage, c'est que je vais avoir ma place, ma place ça signifie je veux réaliser mes projets, et je veux, je veux aussi que... par exemple aider mes proches.

Ainsi, Rahaïta ancre sa motivation dans l'espoir de réaliser des projets dans le futur, et dans la volonté d'effectuer certaines actions dans le présent. Ces projets et actions constituent des ressources symboliques dans la mesure où elles sont signifiantes, valorisées. Ils s'intègrent alors dans la morale de l'effort en légitimant les objectifs à atteindre. Effectivement, les actions visées par Rahaïta représentent à la fois des velléités et des injonctions à caractère moral : avoir le souci des autres et notamment de sa famille restée au Sénégal, utiliser les ressources dont elle dispose en France et via l'intérim y compris un emploi alors que d'autres n'ont pas cette chance, faire fructifier ce que ses parents lui ont donné par leurs propres sacrifices, donner l'exemple vis-à-vis du respect de ces injonctions morales.

Les projets futurs sont également très valorisés, ainsi que nous l'avons détaillé plus haut à propos de la fondation d'une famille, de l'inscription dans une généalogie et de l'ancrage dans un territoire. Une dernière ressource qui renforce la motivation de Rahaïta est le cercle vertueux de la motivation dont la nature et les ressorts psychologiques restent à explorer. D'ailleurs,

la crainte du cercle vicieux de la démotivation, qui entraînerait un enfermement durable dans le chômage et l'isolement social, joue apparemment autant sinon plus. En fait, le gain immédiat de l'effort pour le travail est d'éviter cet enfermement plus que de goûter aux fruits lointains du cercle vertueux. Mais cet objectif négatif, cette menace, ne peut justifier à lui seul les efforts nécessaires. Visant l'avenir promis, Rahaïta évite l'avenir menaçant. Les compétences de motivation subliment la menace réelle inefficace en promesse improbable mais efficiente.

Ferveur mystique Ce système de ressources symboliques qui forme des injonctions morales semble avoir pour fondement une ferveur mystique qu'elle révèle à la fin de l'entretien. Cela suggérerait que le système de significations sous-jacent est une identité de croyante fervente.

Le courage qui naît dans la conformation à des valeurs et dans la croyance en des projets semblent homologues à la force qui naît dans la foi, à savoir à la fois l'obéissance aux valeurs coraniques et la croyance de la récompense après la mort. Le respect des parents, à qui tout est dû et vis-à-vis desquels la dette est incommensurable, correspond à celui de la parole divine, parce que nous ne serions pas là sans le « créateur ». De même, l'exigence d'inscription dans une généalogie pour la constitution et la transmission d'un patrimoine est équivalente à l'exigence d'exemplarité dont le but premier est de transmettre les valeurs coraniques et de devenir une référence morale.

Une homologie apparaît également entre la précarité d'intérimaire et la précarité dans son sens étymologique, à savoir la menace du jugement dernier.

> Rahaïta : – Moi, j'ai peur pour demain, comme chaque être humain doit avoir peur (...)
> YJ : – Demain, demain c'est le au jugement dernier ?
> Rahaïta : – Voilà. (...)

La conviction tue d'être sauvée au paradis parce qu'elle a appris et pratiqué ce qu'il fallait, pourrait également sublimer la dimension négative de la précarité économique en motivation positive pour l'apprentissage. En effet, pour Rahaïta, être « perdu », c'est soit être perdu dans le cercle vicieux de la démotivation sans plus aucun intérêt pour son travail, soit être perdu dans l'incroyance et condamné au néant au-delà du trépas. La similitude des deux dimensions de la précarité suggère donc leur influence réciproque parce que le respect des règles coraniques évalué après la mort se prépare dans son quotidien de travailleur.

Rahaïta formule même le lien entre la foi et la motivation pour le travail qui se traduit par une résistance non seulement psychologique mais physique au travail, résistance supérieure quasiment miraculeuse.

> Rahaïta : – Le créateur (...) va t'aider à te motiver dedans, t'auras- tu seras même pas fatigué, i i i y a- tu vas faire des choses tu te rendras même pas compte que tu es fatigué ! (petit rire de YJ) Franchement c'est vrai ça m'arrive des fois, je travaille, je travaille, comment je vous l'ai dit, une fois j'ai travaillé le soir, et je devais reprendre le matin, et quand j'ai repris le matin, je me sentais tout en forme. (petit rire de YJ) Nan c'est vrai ! (sourire) C'est... c'est bizarre, même ce jour-là, j'ai dit à mon employeur : mais c'est bizarre hein ? je suis en pleine forme aujourd'hui. Il me fait : ah mais toi ça va pas, j'ai fait : ah ça va très bien même. C'est ça hein. Non mais il y a beaucoup de choses qui jouent.

Cette force s'exprime alternativement comme l'action de « bons anges » contre l'influence des « esprits », formulation moins orthodoxe sans doute l'expression de croyances sénégalaises plus anciennes.

> Rahaïta : – Parce que (petit rire) chez nous on dit toujours ce sont les esprits qui te mettent dans les mauvais parages, mais toi-même tu peux te contrôler et tu peux trouver la solution, et après les mauvais esprits ils partiront et te laisseront. Tu seras avec les bons anges, les anges qui te surveilleront nuit et jour.

Enfin, son attachement au territoire passe par son appartenance religieuse qui détermine son intégration dans la communauté locale comme modèle d'intégrité religieuse et de sagesse morale.

> Rahaïta : – Pourquoi je vous dis dans mon quartier ils m'appelaient ma soeur, parce que moi vous me voyez au travail, je suis habillée comme ça mais je mets les djellaba, je respecte, et ça c'est montre l'exemple avant de montrer l'exemple avant de dire aux autres de faire ceci. Et quand je rentre dans mon quartier tout le monde dit : ma soeur. Et dans tout le quartier ils- tu leur dis : comment est un tel ils vont te le dire tout de suite. Ou d'autres il y en a qui disent : vu que toi tu connais l'expérience musulmane, est-ce que ça c'est bon, est-ce que ça c'est pas bon ?

L'ensemble des injonctions morales qui forment des ressources symboliques paraît manifestement soutenu par une morale formellement religieuse, même si ces injonctions préexistaient à la conversion de Rahaïta. Le sous-jacent religieux joue un rôle de consolidateur de ressources symboliques concrétisées en morale et projets.

Modèle paternel Karim se réfère aussi à la religion musulmane qui enjoint les fidèles d'avoir un grand « cœur » c'est-à-dire du courage pour ne pas être

« dégoûté » par la cruauté de la vie. Néanmoins, il ne semble pas se satisfaire d'une vie de souffrance et d'une récompense seulement après la mort.

> Karim : – Les musulmans il faut que ton coeur qu'il soit trop... il ait de la place. Des fois, tu sens que ton coeur il est pas xxxx, t'es dégoûté. Mais ça il faut pas l'avoir, tu t'en fous, un petit problème, tu restes coincé, c'est comme ça... comme nous on a des problèmes on est coincé dedans (petit rire). Moi je sais bien qu'un jour ou l'autre cette vie elle va me donner, moi si je suis ici il faut bien qu'elle ait un truc, non franchement je te jure.

En fait, il cite la morale de son père plus que la sienne. Avant d'exposer cette injonction musulmane au courage, Karim vient de louer la grandeur de son père qui ne se plaint pas à la police pour faire payer un client mais sait que Dieu paiera au moins après la mort. Effectivement, l'exemple de son père apparaît comme un modèle qu'il tente de suivre dans ses tergiversations mêmes, entre succession au Maroc et émancipation en France, entre espoir de retour à une boutique traditionnelle et volonté d'emploi stable jusqu'à la retraite.

Karim semble vouloir consolider sa motivation en s'appuyant sur la morale religieuse qu'il a héritée de son père, mais c'est surtout la vie de son père qu'il valorise, notamment sa réussite professionnelle qui lui permettait de dénigrer les agences d'intérim qui le sollicitaient.

> Karim : – Mon père il connaît pas l'écriture, il connaît rien du tout, même pas il parle mais il parle pas bien bien, il a travaillé dans les usines à Renault, il a travaillé dans toute la France, et jamais il a été au xxxx une seule fois de sa vie. Et même les intérims, je te jure il me dit, les intérims, je xxxx xxxx même pas, c'est pas la peine.

Le modèle paternel qui est seulement esquissé derrière le respect de la morale religieuse de Rahaïta définit dans le cas de Karim un système de significations structurant les ressources symboliques que nous pouvons associer à une identité de successeur, partagé entre la reproduction et l'innovation.

Hédonisme Belinda se réfère de la même façon à l'éducation de premier fils qu'elle a reçue de son père pour affirmer ce qui ressemble à une identité masculine de successeur. Elle ancre en particulier sa volonté de devenir automobiliste dans ses expériences enfantines.

> Belinda : – Parce que, avec mon père, quand j'étais chez mon père, on dirait que c'était moi le garçon, dès il sortait il me disait toujours viens avec moi. Vous voyez ? Et après moi quand c'est

> moi qui- comme c'est moi la plus grande, j'ai la place de devant est pour moi, vous, les petites, derrière. Et après je regarde toujours les, mais les mouvements qu'il fait avec euh...

Elle met aussi l'accent comme Karim sur l'importance de ne pas reproduire les mêmes erreurs que ses propres parents avec elle. De fait, le modèle paternel correspond à l'inscription dans une généalogie, identifiée comme ressource des très précaires peu flexibles.

Toutefois, ce modèle paternel apparaît peu dans son discours. Elle mobilise par contre avec enthousiasme un autre registre, celui de la consommation hédoniste qui lui permet de conjuguer les plaisirs de l'achat aux plaisirs du paraître.

> Belinda : – Et vous pouvez acheter dans un truc dans un magasin, à 10 euros, vous les mettez une fois, vous les mettez deux fois, et après vous faites : c'est pas grave, vous rentrez dans un autre truc, vous achetez encore un truc à 5 euros. Moi je dis, je me fais plaisir, à moi je me dis toujours ça (sourire), dès que j'ai fini de travailler chez Adecco chez moi, là je vais me faire plaisir, ah c'est comment ça tu vas te faire plaisir ? Attends. Je vais me faire plaisir, tu te fais plaisir, tu fais encore plaisir (rire de YJ), non c'est à mon tour, tu vois je veux faire tout le temps plaisir, moi je rester comme ça ? ben non. Je pars, je fais des petits magasins, des peti- là il y a des soldes en plus, là je vais me prendre de la semaine prochaine.

De plus, cet hédonisme s'exprime dans plusieurs domaines. Outre la consommation marchande, elle évoque, encore une fois avec passion, le plaisir qu'elle prend à manger dans les cantines d'entreprise lors de ses missions et dans les restaurants pendant ses loisirs. Ce plaisir influence sa volonté de travailler en cantine d'entreprise et d'éviter les cantines scolaires.

> Belinda : – C'est pour ça que j'aime bien les entreprises. C'est trop bien. C'est vrai je suis au paradis. Moi, je c'est parfait j'ai tellement de choses je sais même pas qu'est-ce que je mange (sourire ; petit rire de YJ) (...) regardez, après vous dites bon, dans la tête hein, je vais prendre un petit truc léger, avec de la viande, sinon aussi c'est pas un petit lapin (...) sinon, un poulet, avec des haricots à côté, avec des pommes de terre, et un peu de rien, et un peu de ci, un peu de ça, un peu de sauce, mais la sauce que je préfère c'est la sauce au poivre pour manger avec un steak haché mais bien cuit, pas trop bien... (...) avec quelque chose un petit légume par contre, vous le mangez vous dites : c'est vrai

> j'ai bien mangé. Ah il y a des restaurants, des fois je vais au restaurant et je, je goûte hein. (...) et j'ai regardé, ça ch'uis au paradis, tout ce que j'aime (sourire), après mon ami a fait : vas-y tu commandes, j'ai fait : de toute façon je peux commander c'est moi qui va payer. J'ai mangé mais quand je vous dis que j'ai trop bien mangé. J'ai fait alors là, si si c'est pas trop cher comme ça. Tous les jours j'allais là-dedans. Vraiment hein.

Belinda mentionne aussi son besoin de lutter contre l'ennui et de sortir de son logement minuscule et insalubre. Pour cela, elle sort se promener au parc dès qu'elle peut, elle part faire la fête en soirée le week-end et se réjouit même d'être appelée par l'agence d'intérim pour une mission comme pour un entretien (cf. 3.1.2.3).

Morale et projet contre hédonisme et sentiment de l'inéluctable
La posture de Belinda correspond à « l'hédonisme » des personnes dans la précarité observées par Millet et Thin (2005). Celles-ci ne veulent pas parier sur un avenir trop incertain alors qu'elles sont écrasées par un « sentiment de l'inéluctable » qui leur faire abandonner toute projection ou anticipation. Ce désir du plaisir immédiat s'oppose exactement à la morale de l'effort qui prône justement le sacrifice présent pour l'espoir futur. Effectivement, Belinda ne se réclame pas de cette morale ou d'une quelconque référence religieuse, et elle ne formule que peu de projets, restreints à des plaisirs personnels espérés comme les voyages.

À l'inverse, Karim et Hubert par exemple n'affichent pas de désir consumériste mais réduisent ostensiblement leurs velléités de consommation à l'achat du minimum nécessaire pour vivre et assurer leur reproduction c'est-à-dire faire vivre leur famille. Karim anticipe de céder aux désirs accessoires de son futur fils, mais le fait parce qu'il considère qu'il s'agit d'un ordinaire enfantin dont lui-même aurait dû bénéficier. Rahaïta réprouve même explicitement les dépenses inconsidérées qui empêchent d'épargner pour ses projets et d'aider autrui.

Deux types de sous-jacents des ressources symboliques se distinguent donc. L'un correspond à une forme d'hédonisme, morale du plaisir, qui guide l'action présente y compris les modalités de travail-déplacement, mais laisse de côté toute implication dans des projets visant l'accumulation d'un patrimoine familial ou même d'un capital personnel comme une qualification ou un statut. Il s'agit d'une morale communément observée chez les personnes précaires mais pas dans notre échantillon où elle ne concerne que Belinda. De plus, cette dernière suggère aussi l'importance du modèle paternel et critique le « matérialisme » des autres filles trop attachée à la mode, mettant ainsi

son discours moral en contradiction avec ses propres pratiques consuméristes.

L'autre sous-jacent correspond à la morale de l'effort. Elle peut prendre la forme d'une référence à un modèle paternel ou d'une révérence à un corpus religieux elle-même ancrée dans la foi. En tout cas, elle s'appuie dans l'espoir en des projets. Le projet constitue en effet le lien entre la ressource symbolique et l'action présente. Il renforce par là l'attachement au signifié en l'ancrant dans l'action qui devient une réaffirmation permanente de l'attachement au projet et donc au signifié. Autrement dit, le projet consolide la ressource symbolique. C'est d'ailleurs au travers de la valorisation du projet que la ressource symbolique est en général identifiée.

Finalement, c'est la morale de l'effort et les identités associées de mystique et de successeur, et non une morale hédoniste, qui est à même de fortifier le système de ressources symboliques attaché aux peu flexibles et surtout aux plus précaires d'entre eux. Elle est donc susceptible de se cacher derrière les évocations déjà parcellaires de ce système symbolique, même si elle n'a pu être identifiée qu'anecdotiquement.

6.1.4 Ressources déterminantes et discriminantes

La revue des ressources matérielles, cognitives et symboliques nous permet de faire la liste des ressources les plus déterminantes et discriminantes.

6.1.4.1 Ressources matérielles et cognitives peu déterminantes sauf la famille et le « propre »

Ressources matérielles des peu précaires Mis à part la famille et le « propre », l'ensemble des ressources matérielles apparaissent bien déterminantes mais non discriminantes en termes de flexibilité. En particulier, la disposition d'une voiture tout comme la richesse économique qui autorise l'achat d'un abonnement de transports en commun caractérisent bien les peu précaires par rapport aux très précaires mais ne différencient pas les personnes selon leur degré de flexibilité. Ces éléments participent certes d'une différenciation en termes de pratiques modales et de négociation des agendas, ce que nous avons appelé une mobilité aisée opposée à la mobilité contraignante des très précaires. Mais ils ne suffisent pas à déterminer une mobilité plus flexible.

Pourtant, puisqu'elle est liée à la désinvolture (cf. 4.2.3.2), la flexibilité est bien la conséquence d'une capacité et d'une volonté, et non l'effet d'une contrainte et d'une soumission à cette contrainte. Par conséquent, si les différences explicatives se trouvent dans les capacités, il ne faut pas les chercher dans les capacités matérielles.

Famille ou « propre » En fait, deux ressources matérielles distinguent les peu flexibles des très flexibles.

Premièrement, dans la mesure où elle offre un soutien pérenne, la famille constitue un frein à la mobilité des peu précaires dans la mesure où elle est une ressource pour une plus faible flexibilité. L'accessibilité des aménités urbaines agit dans le même sens sur les mêmes personnes.

Deuxièmement, la disposition d'un logement autonome et décent, un « propre », apparaît déterminant pour la mise en œuvre de stratégies de changement résidentiel et professionnel mais aussi pour une forte flexibilité à la fois tactique et stratégique.

Ressources cognitives des très précaires Les ressources cognitives a priori clivantes n'ont en fait pas révélé de tel pouvoir clivant. Seules certaines d'entre elles paraissent liées au degré de précarité, mais, encore une fois, pas vraiment au degré de flexibilité. Ces ressources cognitives spécifiques des précaires, à savoir compétence de sollicitation et techniques d'apprentissage, semblent constituer le pendant des ressources matérielles caractéristiques des peu précaires. Nous pouvons même supposer que ces ressources cognitives apparaissent justement à cause du manque de ressources matérielles qui appelle une sorte de compensation.

Aide autonomisante des très précaires très flexibles Une différenciation marginale des ressources cognitives selon la flexibilité existe néanmoins entre les personnes très précaires. Les capacités d'apprentissage sont plutôt associées aux personnes juste ou très flexibles tandis que les peu ou juste flexibles manifestent une grande compétence de sollicitation.

Les techniques de mises en contexte avec exigence d'orientation autonome à partir des indices environnementaux semblent constituer une aide autonomisante, qui ne détermine peut-être pas le degré de flexibilité mais qui renforce les capacités d'usage des réseaux et des outils d'orientation. Ces aides prépareraient donc le transfert vers l'utilisation d'autres ressources que les proches qui conseillent et accompagnent.

Par contre, la sollicitation des passants et employeurs semble s'entretenir puisque autant de solliciteurs sont des anciens que des primo-arrivants. Elle n'aboutit manifestement pas à une orientation sans recours à d'autres personnes. Il s'agirait donc d'une aide entretenant sa propre dépendance.

Toutefois, les effets d'apprentissage liés à ces ressources cognitives sont vraisemblablement brouillés par les conséquences du niveau de flexibilité. Ainsi, la mobilité peu flexible sur un territoire restreint rend moins nécessaires l'usage d'outils avancés et donc son apprentissage, surtout si la sollicitation

est efficace. De même, la pratique d'une mobilité flexible constitue peut-être le meilleur mode d'apprentissage des outils de cette mobilité. L'émergence des techniques d'apprentissage serait alors la simple combinaison de caractéristiques des très précaires et des très flexibles. En effet, les ressources symboliques des très flexibles sont articulées autour de la notion d'émancipation, qui peut intégrer la notion d'apprentissage. Cette valorisation de l'apprentissage propre aux très flexibles et la tendance des très précaires à compenser leur absence de ressources matérielles par des ressources cognitives se combinerait alors dans la mise en œuvre et surtout la mise en exergue de techniques d'apprentissage chez les très précaires très flexibles.

6.1.4.2 Configuration de mobilité et de ressources symboliques

Ressources symboliques et flexibilité Si les ressources matérielles et cognitives différencient peu les personnes selon leur degré de flexibilité, un fort différentiel de capacité se trouve dans les ressources symboliques ancrées dans des projets et accessoirement formulables en termes d'identité.

En effet, les personnes très flexibles sont caractérisées par un système de ressources symboliques centré sur l'émancipation qui favorise la désinvolture mais aussi la mobilité dans toutes ses dimensions.

Symétriquement, les personnes peu flexibles mobilisent un système centré sur l'attachement qui encourage l'ancrage et la faible mobilité. De plus, ce système peut être soutenu par une morale de l'effort appuyée sur une ferveur religieuse ou sur un modèle paternel.

Les ressources symboliques de chaque système sont portées par des projets, et éventuellement par une morale sous-jacente, qui soutiennent l'action présente. Mais ces ressources constituent un système de significations situé et fluctuant qui organise un récit susceptible de changement entre la personne et elle-même, et entre la personne et son environnement. Par conséquent, ces ressources doivent aussi être considérées comme des adaptations symboliques à une configuration objective de mobilité. Autrement dit, elles influent l'action mais elles découlent aussi de l'action. Il semble alors difficile d'évaluer le caractère plus ou moins déterminant des ressources symboliques sur les choix de mobilité.

Configurations de mobilité et besoin en ressources symboliques Néanmoins, les personnes très précaires peu flexibles mobilisent plus de ressources symboliques que les peu précaires peu flexibles. Cela peut s'expliquer par le fait que les personnes moins précaires qui bénéficient d'un soutien familial pérenne ressentent moins crûment le besoin d'une alternative à leur situation. Elles se projettent donc moins intensément dans l'avenir qui leur

ferait quitter leur statu quo relativement protégé. Par conséquent, elles manifestent un moindre attachement à leurs projets et donc aux valeurs qui justifieraient cet attachement. Elles révèlent finalement moins de ressources symboliques comme si elles en avaient simplement moins besoin. Ce besoin en ressources symboliques des très précaires peu flexibles mis en lumière par le moindre besoin des moins précaires désigne ces systèmes de signification comme de véritables ressources.

Finalement, si les ressources symboliques constituent bien une adaptation à une configuration de mobilité, elles participent activement de cette configuration pour maintenir un engagement dans l'action et éviter l'entrée dans le cercle vicieux du renoncement et de l'inactivité, c'est-à-dire de la pauvreté et de l'immobilité. Les personnes précaires flexibles que nous avons rencontrées se situent toutes dans des configurations de mobilité-malgré-tout plus ou moins flexible et plus ou moins problématique. Les ressources symboliques servent donc à pérenniser cette situation malgré la souffrance psychologique qu'elle suscite et qui tend toujours à ramener la configuration de mobilité vers l'insularité voire l'enfermement (cf. 1.2.3.4).

Projets utopiques La précarité correspond à une plus grande souffrance potentielle, donc à un plus grand besoin de ressources symboliques. La flexibilité amène ses contraintes propres et exige donc aussi davantage de ressources symboliques. Toutefois, le système de ressources qu'elle suscite est centré sur l'émancipation. Il est donc plus compatible avec les projets utopiques qui supposent a priori de grandes migrations vers des lieux plus ou moins indéterminés où tout est possible. Effectivement, c'est une personne à la fois très précaire et très flexible, Mikhail, qui expose les projets utopiques les plus élaborés. Ceux-ci constitueraient donc des ressources symboliques particulièrement adaptées aux personnes souffrant de leur situation de grande précarité et néanmoins très mobiles.

6.1.4.3 Échelles spatio-temporelles renforcées par les ressources

Les ressources identifiées comme discriminantes et déterminantes peuvent finalement être analysées en fonction de l'échelle spatio-temporelle des choix qu'elles permettent. Nous pouvons prendre en compte les trois échelles qui ont constitué notre principale grille d'analyse, les échelles des solutions, des tactiques et des stratégies, et distinguer de cette dernière l'échelle des projets à cause du rôle consolidant qu'ils jouent dans les ressources symboliques.

Pour chacune des quatre catégories de précaires flexibles, nous avons associé chaque ressource à l'échelle des choix qu'elle permet. Quatre configurations de ressources et d'échelles apparaissent et permettent d'associer des

ressources spécifiques aux rapports au temps et à l'espace différenciés selon les catégories de précaires flexibles.

De la solution à la stratégie : des ressources matérielles ou cognitives pour tous Certaines ressources sont mobilisées pour les échelles les plus proches de l'action immédiate, à savoir les solutions voire les tactiques. Il s'agit des ressources matérielles chez les peu précaires, et des ressources cognitives chez les très précaires.

La voiture facilite et spécifie les solutions de déplacements ainsi que les programmes tactiques des peu précaires, tandis que l'abonnement aux transports publics est une ressource pour leurs choix stratégiques. Ils bénéficient aussi des différents aspects de leur richesse économique pour négocier voire refuser les programmes de mobilité trop pénibles mais aussi les programmes de mobilité résidentielle ou professionnelle. Nous y incluons la mise à disposition d'un logement pérenne par la famille et l'accessibilité à des aménités urbaines concentrées.

Chez les très précaires, les ressources matérielles insuffisantes sont compensées par des ressources cognitives. La compétence de sollicitation facilite les solutions de déplacement pour les très précaires peu flexibles, et les métacompétences d'apprentissage soutiennent a priori les solutions, les tactiques et les stratégies, pour tous les très précaires et surtout les plus flexibles.

Les ressources matérielles et cognitives participent donc de l'ancrage dans l'action présente qui caractérise l'ensemble des personnes rencontrées.

Tactique et stratégie : faiblesse des ressources des peu précaires peu flexibles Mis à part les ressources matérielles qui viennent d'être évoquées, les personnes peu précaires peu flexibles ne disposent que de peu de ressources. Ce sont des ressources symboliques associées aux choix tactiques et stratégiques mais apparemment déconnectées des projets. De fait, ces personnes ne formulent que peu de projets, projets de rupture de surcroît.

Précisément, leur attachement aux valeurs professionnelles de leurs employeurs les incitent à la prévenance tactique tandis que leur attachement au territoire encourage l'abonnement aux transports en commun car il permet une mobilité libérée à l'intérieur de leur territoire.

Les peu précaires peu flexibles se distinguent donc des autres catégories de précaires flexibles par leur relative absence de ressources à même de les projeter dans les échelles de temps très longues ou très courtes.

Du projet à la tactique : le « propre » et l'émancipation des très flexibles À l'inverse, les très flexibles disposent de nombreuses ressources

qui les ancrent dans l'échelle des projets. Ils bénéficient d'une part d'un « propre » qui semble alimenter leur capacité de projection, pour les projets comme pour leurs mises en œuvre stratégiques. D'autre part, ils s'appuient sur un système symbolique structuré autour de l'émancipation de la famille par le métier, qui soutient leurs projets et stratégies professionnels et résidentiels, ainsi que leurs tactiques de désinvolture, de flexibilité, et de liberté tactique.

Les personnes très flexibles, à la différence des peu flexibles, sont donc à la fois matériellement et symboliquement connectés aux échelles spatio-temporelles les plus longues.

De la solution au projet : ressource symbolique multi-échelles des très précaires Enfin, les très précaires se caractérisent par l'intégration des échelles grâce aux ressources symboliques.

Ainsi, le système de ressources symboliques des très précaires très flexibles structuré autour de l'émancipation prolonge son action, au-delà du projet et de la tactique, jusqu'à l'échelle des solutions de déplacement. En effet, l'apprentissage constitue une dimension de l'émancipation, dimension valorisée en tant que telle. Sa valorisation est donc partie intégrante du système de ressources symboliques qui soutient ainsi les solutions, tactiques et stratégies renforcées par l'apprentissage.

De même, les personnes très précaires peu flexibles disposent d'un système de ressources symboliques agissant sur toutes les échelles de temps. Ce système constitue même leur seule ressource à côté de leurs ressources cognitives. Cela explique peut-être son intensité, sa cohésion interne et l'étendue spatio-temporelle de son influence. En effet, les personnes évoquent avec force un système de valorisation de l'attachement à la fois territorial, familial et professionnel qui constitue une ressource à plusieurs niveaux pour chaque échelle, et qui est renforcé par une ressource englobante de l'ordre de la morale.

À l'échelle du projet, l'identité de chef de famille porte des projets d'acquisition d'un « propre » et de fondation d'une famille dans la continuité d'une généalogie. À l'échelle stratégique, l'identité de citoyen et de travailleur capable soutient le choix de l'abonnement de transport en commun et l'attachement territorial et familial détermine l'ancrage résidentiel correspondant. À l'échelle tactique, ce même attachement territorial encourage la faible flexibilité et la soumission aux employeurs plutôt que la flexibilité stratégique, c'est-à-dire le positionnement sur un marché de l'emploi plus vaste. L'identité d'ambassadeur qui consiste en un attachement aux valeurs professionnelles porte également la grande prévenance, tactique, envers les employeurs. À

l'échelle des solutions, l'identité de travailleur dévoué favorise la sollicitation des passants, l'exigence de prévenance pour l'employeur primant l'humiliation face au passant.

Enfin, la ressource de la morale de l'effort, qu'elle soit fondée sur un modèle paternel ou mystique, est mobilisée aussi bien dans l'effort du travail-déplacement, c'est-à-dire pendant les solutions de déplacement, qu'au moment de la réalisation des programmes tactiques, des choix stratégiques, et même des projets, qui tous intègrent le cas échéant une dimension morale. L'alternative à la morale de l'effort qu'est l'hédonisme semble également efficiente dans la modulation du travail, le choix des activités de loisirs, et l'anticipation des projets personnels, mais pas tant pour les choix stratégiques des potentiels.

Les très précaires bénéficient donc de ressources symboliques multi-échelles qui se renforcent dans cette homogénéité transversale donc permanente et globale, et qui renforcent également leur capacité à appréhender à la fois les temporalités longues et courtes.

Hiérarchie de ressources symboliques et de compétences projectuelles Les très précaires semblent contrebalancer leur précarité de deux manières correspondant aux deux dimensions de la précarité. D'un côté, leurs ressources cognitives spécifiques compensent leur pauvreté matérielle. De l'autre, une intégration multiscalaire des ressources symboliques leur permet de renforcer leur rapport aux temporalités longues, menacé par leur instabilité.

Similairement, les très précaires peu flexibles qui ne disposent pas du « propre » des très flexibles semblent corriger par une surenchère de ressources symboliques ce manque important dans le domaine des ressources pour le projet et l'action stratégique.

En prenant en compte la faiblesse des ressources symboliques des peu précaires peu flexibles déconnectés de l'échelle des projets, nous identifions une hiérarchie des catégories de précaires flexibles en fonction du niveau d'intensité, de cohérence et de transversalité multiscalaire des ressources symboliques. Les peu précaires peu flexibles sont au plus bas, suivis des peu précaires très flexibles, puis des très précaires très flexibles, tandis que les très précaires peu flexibles sont au plus haut degré.

Enfin, à partir de cette hiérarchie, nous retrouvons le classement en fonction des capacités à appréhender les échelles longues de la stratégie et du projet, que nous avons désignées supra (cf. 5.3.2.4) comme les compétences projectuelles : les peu précaires peu flexibles toujours au plus bas degré, puis les très précaires peu flexibles, les peu précaires très flexibles, et enfin les très

précaires très flexibles. Ce classement nous permet maintenant de désigner les ressources qui fondent les compétences projectuelles. Le « propre » en est la composante majeure et le système de ressources symboliques la composante mineure éventuellement renforcée dans une tension compensatrice.

*

Les diverses ressources identifiées comme sources de différenciation désignent autant de leviers d'action potentiels qui peuvent prendre la forme de services de soutien des précaires flexibles.

6.2 Services de soutien des précaires flexibles

L'amélioration de la situation des précaires flexibles sans remise en cause globale du cadre de leur activité suppose une intervention sur les ressources qu'ils mobilisent. L'objectif est d'augmenter leur capacité d'action et notamment de mobilité et élargir le spectre de leurs choix, de façon à ce qu'ils puissent déterminer la meilleure configuration pour eux de leur point de vue. Certes, l'hyperchoix peut devenir en lui-même une contrainte anxiogène, mais les contraintes liées à la précarité et à la flexibilité semblent d'une autre ampleur.

L'action sur les ressources discriminantes dans le plan précarité-flexibilité rend les personnes concernées capables de changer de positions dans ce plan. L'action sur les ressources déterminantes mais non discriminantes permet de maintenir les personnes dans les niveaux de précarité et de flexibilité de l'échantillon. Elle leur permet donc d'éviter d'évoluer vers d'autres configurations de mobilité comme l'insularité ou l'enfermement.

De ce point de vue transparaît une normativité sous-jacente qui classe les différentes configurations en valorisant positivement la flexibilité et négativement la précarité. Si la précarité semble aller de pair avec des degrés de souffrance supérieure, la valorisation de la flexibilité est sujette à caution. D'un côté, elle suppose des efforts, des contraintes et une pénibilité propres. De l'autre, elle constitue l'indice d'une plus grande capacité de mobilité qui suggère que la flexibilité est choisie. De fait, l'insoumission paraît liée à la flexibilité, ce qui confirmerait que la flexibilité est bien l'objet d'un libre choix.

Les services maintenant énumérés ne contiennent par contre aucune valeur normative mis à part le fait qu'ils visent une flexibilité la plus grande possible et une précarité la plus petite possible. Ils ne constituent donc pas une liste de recommandations mais plutôt un ensemble de services éventuellement existants dont l'effet sur la mobilité est mis en évidence mais dont

la légitimité n'est ici pas discutée bien qu'elle puisse s'avérer très critiquable selon divers critères moraux.

6.2.1 Soutien matériel et apprentissage

Peu de ressources matérielles et cognitives sont discriminantes mais les nombreuses ressources déterminantes définissent des possibilités variées de services de soutien des précaires flexibles.

6.2.1.1 Vers la flexibilité

« Propre » L'unique levier matériel pour favoriser la forte flexibilité est la mise à disposition d'un « propre », c'est-à-dire d'un logement autonome et décent. Néanmoins, ce levier paraît tout à fait déterminant pour favoriser l'élaboration de stratégies de changement résidentiel et professionnel ainsi que le développement d'une flexibilité tactique et stratégique. Ainsi que de Certeau (1980) l'a pressenti, le « propre » est l'élément indispensable pour maîtriser les aléas du temps, c'est-à-dire contrôler son destin face à la précarité plus ou moins aiguë de la vie. Le « propre » semble tellement crucial que son existence est même déterminante pour la mobilité résidentielle qui ne devrait par conséquent pas être envisagée avant cette installation même temporaire dans un « propre ».

Les logements identifiés dans notre échantillon désignent les modalités possibles ou exclues d'hébergement à soutenir pour l'accès au « propre ». En l'occurrence, les logements autonomes et décents sont non seulement la maison conjugale et l'appartement indépendant mais aussi l'appartement en HLM et la colocation parentale ou familiale. Cette dernière modalité doit être relevée puisqu'elle s'oppose au soutien familial gratuit qui offre un hébergement décent et pérenne mais hétéronome en tant que don sans contrepartie qui fonde la dépendance et finalement l'hétéronomie. Le partage du loyer, même de façon très avantageuse, fait manifestement rentrer l'hébergement parental dans la catégorie des « propres », libérateur des stratégies d'émancipation. Précisément, c'est a priori la volonté d'émancipation qui pousse les enfants à participer même symboliquement au loyer familial.

L'importance manifeste du « propre » nous amène à revenir sur les théories décrivant les multiples piliers de l'intégration socioprofessionnelle (cf. 1.1.2.6). Ainsi, ce ne seraient pas tant des conditions d'hébergement minimales, décentes ou stables, qui constitueraient le premier pilier de l'intégration avec celui du travail qui est commun à tout notre échantillon. Certes, elles permettent au moins la mobilité des intérimaires peu flexibles. Mais, elles ne suffisent pas pour les mettre en capacité d'élaborer leurs propres stratégies

et donc de consolider les autres piliers de l'intégration. Le pilier du logement est effectivement déterminant, mais il s'agit du pilier du logement autonome et décent, le pilier du « propre ».

Apprentissage autonomisant Le levier cognitif identifié pour encourager la forte flexibilité est par contre marginal et peu avéré. Il consiste en un apprentissage équivalent à celui des très précaires très flexibles, qui vise à donner les compétences élémentaires de l'appropriation autonome des codes et schémas structuraux des réseaux, qu'il s'agisse des transports en commun ou de la route. Cet apprentissage passe en particulier par une mise en contexte et en autonomie, surveillée ou pas, précédée et suivie de recommandations, c'est-à-dire par une déconnexion des indications et de leur mise à l'épreuve dans des déplacements en conditions réelles.

Primauté du levier du logement sur les autres ressources Les ressources symboliques, sur lesquelles l'intervention n'est pas triviale comme nous allons le voir infra (cf. 6.2.2), évoluent a priori en synchronie avec la configuration objective de mobilité. En effet, elles s'avèrent sans objet si elles rentrent en contradiction avec la situation concrète dont elles devraient fournir un système de significations cohérent et situé. Autrement dit, elles ne constituent pas un levier efficace de modification de cette configuration, mais seulement un levier d'accompagnement et de consolidation.

Les autres ressources cognitives et matérielles sont soit peu déterminantes soit peu discriminantes du degré de flexibilité. Il est toutefois possible d'envisager les ressources discriminantes qui, faute d'exister, n'ont pas été révélées. L'énumération des ressources utilisées ne doit effectivement pas cacher les innombrables innovations qui ne sont pas encore suggérées par des usages.

Innovation tarifaire L'attachement différencié des précaires flexibles à la liberté de déplacement nous invite par exemple à proposer des offres tarifaires inédites. Ainsi, les travailleurs précaires ne bénéficient ni de la « carte orange » à moitié remboursée des salariés, ni des avantages statutaires des érémistes comme la carte de réduction « solidarité transport ». Leur précarité financière se traduit alors dans leurs titres de transport en contraintes cohérentes avec leur configuration de mobilité et leur système symbolique. Il s'agit de contraintes spatiales pour les peu flexibles et de contraintes temporelles pour les très précaires très flexibles.

Les aides spécifiques à un réseau risquent d'imposer des frontières institutionnelles contradictoires avec une mobilité très flexible. Surtout, ce type d'aides sera dédié à un type d'activité voire devra être sollicité auprès d'un

interlocuteur chargé d'estimer la légitimité contingente des besoins. Nous pouvons laisser de côté le principe d'un suivi institutionnel individualisé dans la mesure où nous souhaitons donner à l'innovation tarifaire un cadre généralisable à l'ensemble de la population confrontée à la précarité et à l'exigence de flexibilité.

Dans ce cas, une innovation possible serait un titre intermédiaire entre l'abonnement et le billet à l'unité ou de très court terme. Il consisterait en une carte d'abonnement, modique ou gratuite selon les revenus, qui permettrait d'acheter à prix réduit des titres de transport à court terme, liés à des trajets déterminés, tant que ceux-ci se situent à l'intérieur du territoire de l'abonnement. Ce titre combinerait un attachement à un territoire, important pour les peu flexibles, et une maîtrise des coûts, important pour les très flexibles. En offrant une liberté à moitié stratégique et à moitié tactique, il courrait le risque de ne s'inscrire dans aucune configuration matérielle et symbolique et d'être pour cela rejeté. Pour cette même raison, il a aussi une chance de favoriser la transition d'une configuration vers l'autre, en particulier de l'ancrage local vers la flexibilité.

Ce titre pourrait d'ailleurs inclure d'autres innovations. Le titre serait unique pour l'ensemble du trajet, fût-il intermodal. Sa validité pourrait être ajustée à la demande de l'usager. Il pourrait aussi comporter le détail de l'itinéraire et des correspondances à emprunter, voire une carte schématique de l'adresse d'arrivée. Il deviendrait ainsi un de ces outils nomades d'orientation, utiles pour les très flexibles, y compris pour les illettrés qui le montreraient aux passants.

Cette réflexion sur la tarification peut être poussée pour d'autres services de mobilité et dans d'autres champs. Elle rappelle également que l'innovation ne doit pas se limiter à la valorisation des usages existants, même si c'est l'approche que nous avons choisie ici.

6.2.1.2 Contre l'insularité

À côté de ces deux ressources qui conduisent vers la grande flexibilité, d'autres ressources ont pu être identifiées comme déterminantes, c'est-à-dire utiles à tous les précaires flexibles interrogés pour les maintenir hors de l'insularité qui est caractérisée par une mobilité pas du tout flexible.

Famille La ressource matérielle favorisant la flexibilité mais empêchant la forte flexibilité est le soutien familial ou communautaire. Même s'il apparaît comme un facteur inhibiteur de mobilité et de stratégies de changement, ce soutien semble préférable à l'insalubrité d'un logement qui conduit, d'après l'exemple de Belinda, à une grande souffrance et à une morale du plaisir

présent sans projet, qui menacent de faire basculer les personnes dans les cercles vicieux de l'insularité.

Les services correspondants consistent à favoriser l'entraide communautaire en ne suscitant pas l'éclatement géographique des communautés immigrées, en soutenant la gestion de l'hébergement des primo-arrivants par les associations communautaires, voire en tolérant des pratiques d'hébergement solidaires bien qu'indécentes parce que génératrices de suroccupation. Ces services constituent évidemment un pis-aller et notamment des solutions provisoires par rapport à des hébergements décents et autonomes.

Apprentissage L'apprentissage des compétences de mobilité peut aussi constituer un service de soutien pertinent. En particulier, l'apprentissage à la sollicitation semble pertinent pour les plus précaires. Cela passe entre autres par une formation à la langue parlée, tandis que l'apprentissage autonomisant passe plutôt par la formation à la langue écrite.

Accessibilité L'accessibilité des emplois et services sur le territoire est évidemment un élément déterminant de la capacité de mobilité. Toute la panoplie des services de mobilité peut être mobilisée pour améliorer la desserte du territoire en transports publics, y compris individualisés, à savoir en transport à la demande ou covoiturage. L'aide à l'accès à la voiture rentre aussi dans ce cadre, qu'il s'agisse d'une aide administrative, financière ou pédagogique au passage du permis de conduire, d'une aide à l'acquisition d'un véhicule personnel, ou d'une mise à disposition plus ou moins gracieuse d'un véhicule partagé. Les auto-écoles sociales constituent des structures innovantes dans lesquelles puiser des modalités de soutien originales et adaptées aux publics en difficulté.

Les services à la mobilité qui facilitent la mobilité au-delà de la stricte question du transport participent aussi à l'amélioration de l'accessibilité. En effet, les trajets impossibles sont très souvent possibles mais extrêmement pénibles. Par conséquent, toute amélioration des conditions de déplacement est susceptible de rendre faisable une part des trajets qui ne l'étaient pas. Nous pensons par exemple aux conditions d'attente des bus et aux difficultés de choix de report modal par manque d'information lors des incidents.

La localisation des aménités urbaines est enfin un mode crucial d'intervention sur l'accessibilité. Le service à la personne correspondant consisterait en un service de mobilité résidentielle vers des zones denses en services et emplois. Notre interlocutrice de l'association Culture et Solidarité nous a cité par exemple le cas d'une famille engagée sur la voie de l'insertion sociale via la formation professionnelle notamment, grâce à un déménagement du mi-

lieu rural vers une ville moyenne. Il faut toutefois rappeler que les stratégies de mobilité résidentielle exigent manifestement un « propre » comme préalable. De fait, nous ne décrivons plus l'évitement de l'insularité mais déjà la poursuite de la flexibilité, en l'occurrence à l'échelle stratégique.

Revenus La richesse économique, ressource incontournable et globale, peut nous permettre de désigner des services de soutien des précaires flexibles, services qui participeront plus directement que les autres à diminuer leur pauvreté donc leur précarité. Ces aides peuvent prendre la forme de revenus minimaux garantis, d'une revalorisation des primes de précarité et des salaires minimaux des travaux non qualifiés aussi pénibles que dans la restauration. Encore une fois, il s'agit là de mesures qui modifient le cadre d'exercice de l'activité plus que des services de soutien des travailleurs précaires.

Limitation de la pénibilité Enfin, l'importance de la résistance physique et psychologique suggère des services visant à l'augmenter ou à limiter la pénibilité du travail-déplacement qu'elle doit compenser.

L'augmentation de la résistance peut passer par des services de santé, de suivi médical et psychologique tels qu'ils peuvent être mis en œuvre dans les centres médico-psychologiques par exemple. Plus modestement, des conseils d'hygiène de vie et un suivi nutritionnel participe d'un tel soutien.

Mis à part les services à la mobilité déjà évoqués, la pénibilité peut être jugulée dans le travail au travers de la création de syndicats ou groupes revendicatifs équivalents, dont le but est de remplacer la confrontation directe et déséquilibrée entre l'intérimaire et ses collègues ou supérieurs hiérarchiques par une négociation collective appuyée par une capacité d'action collective. Outre le rapport à l'entreprise utilisatrice, les modalités du travail avec l'intermédiaire de l'emploi peuvent aussi faire l'objet d'améliorations, éventuellement via la constitution d'un interlocuteur collectif qui jouerait le rôle d'intermédiaire entre chaque intérimaire et les responsables de l'agence d'intérim. Cela pourrait par exemple aboutir à la suppression du passage en salle d'attente compensée par une disponibilité téléphonique à ces horaires matinaux. La définition d'un nombre minimum d'heures journalières payées ou la garantie du paiement des heures de la journée ou de la semaine entamée renforceraient de la même façon le pouvoir de négociation des travailleurs intérimaires.

Par ailleurs, pour empêcher que l'agence, avant tout soucieuse de sa clientèle, ne répercute par des radiations les condamnations des intérimaires par les gérants d'entreprise, il paraît nécessaire de mettre en place un changement du rapport de forces entre entreprises, intérimaires et intermédiaires inscrit

dans la structure de ce marché de l'emploi précaire. Cela peut passer par la mise en place d'un syndicat transversal aux agences. Mais encore une fois, nous évoquons des mesures qui constituent des modifications structurelles du cadre d'exercice de l'emploi précaire, qui pourraient même aller jusqu'à l'interdiction des contrats intérimaires, mais qui nous sortiraient de notre exploration des services de soutien aux précaires flexibles.

6.2.2 Soutien symbolique

Les ressources symboliques déterminent des services de soutien symbolique qui ne sont pas aisément concevables et surtout dont l'efficacité n'est pas garantie puisqu'ils se définissent précisément par leur intangibilité et leur déconnexion d'une entité matérielle dédiée.

6.2.2.1 Aide au projet

Les projets forment la concrétisation des ressources symboliques et en tant que tels permettent d'intervenir sur ces dernières. Le soutien du projet facilite l'attachement à la ressource à laquelle il est associé, c'est-à-dire consolide cette ressource. Il consiste soit en une aide à l'élaboration de l'objectif, du souhait, soit en une aide à l'élaboration d'une stratégie qui permettrait de l'atteindre, ce qui correspond aux deux dimensions volitive et opératoire du projet (cf. 2.3.2). Cette double aide au projet professionnel est un objectif déjà intégré par les structures d'insertion professionnelle (ANPE).

Comme pour les ressources matérielles et cognitives, nous distinguons les ressources symboliques qui encouragent la grande flexibilité de celles qui encouragent la flexibilité modérée contre l'insularité et contre la grande flexibilité.

Vers la flexibilité Les projets inscrits dans le système symbolique des très flexibles sont la réalisation du métier, l'émancipation résidentielle et économique de la famille, l'automobilité.

Le métier des très flexibles correspondant à un prolongement de l'activité professionnelle actuelle, l'aide à son identification peut consister à examiner l'ensemble des métiers possibles dans le secteur d'activité des emplois actuels. Une stratégie d'accession à ce métier peut alors être définie. Elle peut passer par l'étude du marché de l'emploi ciblé sur le métier souhaité et par l'évaluation des opportunités envisageables en l'associant éventuellement à un projet de migration résidentielle. Elle peut aussi inclure une aide pour les deux stratégies professionnelles typiques des très flexibles, à savoir le démarchage et la formation. La première correspond à un apprentissage aux techniques

de démarchage et de présentation de soi, et une aide à la réalisation de CV et de lettres de motivation. La seconde implique une aide à l'identification des formations possibles, au choix d'une ou plusieurs d'entre elles, et à leur financement.

L'aide à l'émancipation vis-à-vis de la famille se ramène à ce qui a déjà été évoqué, à savoir l'aide à l'accès au « propre » et l'augmentation de la richesse économique. L'aide à l'accession à l'automobilité a aussi été évoquée dans les services de mobilité et l'amélioration de l'accessibilité.

Il faut rappeler le rôle que peuvent jouer les projets utopiques pour les très précaires très flexibles parce qu'ils ont besoin d'une telle ressource supplémentaire et qu'elle est compatible avec leur posture d'émancipation. Dans ce cadre, un service de soutien aux projets utopiques pourrait consister en une ouverture culturelle sur d'autres lieux, d'autres milieux, d'autres métiers, y compris par des voyages, ouverture qui nourrirait des rêves élaborés pas nécessairement connectés à la réalité des territoires de l'utopie mais pas non plus irréalisables.

Contre l'insularité Les projets qui correspondent au système symbolique des peu flexibles s'avèrent antinomiques d'une forte flexibilité. Nous supposons qu'ils s'opposent aussi à des configurations de mobilité plus réduite. Toutefois, puisque le système symbolique est centré sur l'attachement et l'ancrage, il est probable qu'il soit compatible au moins partiellement avec l'insularité voire l'enfermement. Les projets des peu flexibles sont l'inscription dans une généalogie et un patrimoine c'est-à-dire dans une lignée familiale, l'acquisition d'un « propre », l'ancrage dans le territoire et l'acquisition d'une liberté de circulation sur ce territoire.

L'acquisition d'un « propre » est déjà mentionnée. Elle représente un souhait seulement pour les très précaires puisque les peu précaires disposent d'un soutien familial. L'ancrage territorial passe essentiellement par l'acquisition d'un « propre ». Enfin, la liberté de circulation sur le territoire renvoie aux services de mobilité et plus spécifiquement à des tarifications avantageuses d'abonnement à long-terme.

L'inscription dans la continuité de la famille apparaît surtout comme un enjeu de la sphère privée. Toutefois, des outils financiers (garantie pour emprunt par exemple) d'acquisition d'un capital peuvent constituer une aide pertinente pour la création d'un patrimoine transmissible.

6.2.2.2 Soutien moral et identitaire

L'attachement à des valeurs constitutif des ressources symboliques peut aussi être renforcé par des services qui se donnent la prétention d'agir sur la

morale et les identités.

Encouragement de la morale La morale de l'effort a été surtout associée aux très précaires peu flexibles, donc elle constitue a priori plutôt un levier pour cette catégorie. Effectivement, les très flexibles s'engagent davantage dans des projets et les stratégies afférentes, tandis que les moins précaires ont moins besoin de ressources symboliques. Certes, la morale de l'effort peut s'avérer opérante même pour les personnes qui ne l'évoquent pas. Toutefois, elle semble tout à fait en accord avec l'attachement aux valeurs et aux exigences professionnelles et en contradiction avec la désinvolture et l'émancipation propres aux très flexibles. La morale de l'effort sort bien de l'insularité mais est donc aussi susceptible d'empêcher l'entrée dans la forte flexibilité.

La morale de l'effort consiste à valoriser l'effort en tant que tel, indépendamment du résultat jamais garanti. Elle s'oppose radicalement à la morale du plaisir puisqu'il s'agit d'encourager le choix de la douleur dans l'espoir d'une récompense à venir. Cette valorisation pourrait se concrétiser dans une récompense symbolique des efforts propres au travail d'intérimaire, qui n'est pas rémunéré en tant que tel, à savoir l'attente à l'agence d'intérim et le déplacement vers l'agence et les lieux de missions même s'il y a une erreur d'affectation ou que la mission est très courte. Les cadeaux d'entreprise distribuées aux personnes présentes en salle d'attente en constituent un exemple. Une récompense envisageable serait la désignation de la ou des personnes les plus méritantes pendant une période de temps, avec une prime à la clé.

Les injonctions associées à cette morale sont notamment l'altruisme et l'exemplarité. Leur inculcation peut par exemple passer elle-même par l'exemplarité, à savoir la démonstration exemplaire d'un certain altruisme et d'une valorisation de l'effort, par exemple par les gestionnaires des institutions intermédiaires. Cette efficacité transparaît dans les commentaires des intérimaires, positivement lorsque sont manifestes l'empathie et les efforts d'une permanente pour orienter les intérimaires, mais aussi négativement lorsqu'une réclamation vis-à-vis d'un gérant d'entreprise utilisatrice est répercutée avec réticence par la responsable de l'agence. Les rapports interindividuels sous-jacents aux relations de travail entre les permanents et les intérimaires participent donc fortement à la mise en place d'une morale de l'effort commune. Cette influence s'ancre chez les peu flexibles dans le sentiment d'une dépendance morale bilatérale entre l'agence et chaque intérimaire, ancrée dans leur attachement valorisé aux principes affichés par l'entreprise de travail temporaire notamment au travers du rôle d'ambassadeur (cf. 4.2.3.2).

L'endoctrinement paraît par ailleurs un service efficace donc pertinent de soutien des ressources symboliques puisque deux personnes de l'échantillon l'ont bien intégré et restitué lors des entretiens. Mais son efficacité ne découle que de sa cohérence externe avec le système supposé endogène de ressources symboliques que les peu flexibles développent en dehors d'une inculcation formelle, et de sa cohérence interne en tant que système de significations clé en main qui consolide les ressources symboliques, ce dont ont besoin les personnes très précaires.

Valorisation identitaire et modèles sous-jacents Plutôt qu'une aide directe aux projets ou un encouragement à une certaine morale, le soutien aux ressources symboliques peut prendre la forme d'un soutien aux formes identitaires par lesquelles se condensent les différents systèmes de significations. Ces identités sont encouragées par le soutien aux projets et aux morales qui leur correspondent, mais des services spécifiques sont envisageables.

Ainsi, l'identité de travailleur méritant est renforcée par une juste rémunération pas seulement liée à l'effort mais surtout au résultat. Le soutien à cette identité implique en particulier des retours pas seulement négatifs sur le travail réalisé, en plus de la simple prolongation de mission ou du recrutement personnel sous contrat stable ou intérimaire. Les autres formes de rémunération que sont les contreparties données au salarié et la satisfaction du producteur peuvent compléter la reconnaissance sociale, mais renvoient à des soutiens matériels déjà évoqués concernant les revenus et les conditions de travail. Ces modalités de soutien symbolique sont les seules à concerner aussi les personnes très flexibles puisqu'elles construisent leur émancipation sur leur légitimité liée au mérite, comme les peu flexibles fondent leur attachement à une identité de travailleur méritant et prévenant.

Les autres identités structurantes, le successeur et le croyant, ont été identifiées à partir des sous-jacents à la morale de l'effort, à savoir le modèle paternel et la foi. La valorisation identitaire comprend alors celle de ces sous-jacents.

Premièrement, la mise en valeur du modèle paternel peut prendre la forme d'un travail commémoratif célébrant l'abnégation des pères pour leurs enfants. Cela implique de souligner les résultats liés à cet effort puisque, en cas d'absence de résultats tangibles des pères, la valorisation de l'effort pour rien vaut prédiction d'insuccès pour soi et ses descendants. Au-delà de la valorisation du père comme modèle moral, la valorisation de l'identité de successeur peut passer par des rituels de célébration de ce rôle, comme par une fête des pères ou des parents qui met en valeur l'action notamment symbolique et morale des travailleurs en tant que parents, ou par une fête des origines qui

rend plus prégnante la généalogie dans laquelle les enfants doivent s'inscrire en devenant parents.

Deuxièmement, la foi religieuse peut également être encouragée, par exemple par une prise en compte des spécificités des cultes, notamment des périodes de jeûne et d'inactivité, des astreintes quotidiennes pour la prière, et des contraintes d'habillement et d'alimentation. En allant plus loin, la tolérance voire la mise en place d'un prosélytisme passif ou actif participerait à la fois de la reconnaissance de la légitimité de la foi religieuse donc de sa valeur, et de la propagation directe de ses dogmes. Par ailleurs, l'encouragement d'une foi non religieuse, à savoir philosophique ou politique, peut aboutir au même renforcement de la morale dans la mesure où ce sur quoi porte cette foi s'articule d'une quelconque manière à la morale de l'effort.

Cette adaptation du temps productif au temps religieux semble se situer à l'opposé d'une mise en compatibilité avec une certaine norme de laïcité républicaine ou avec la norme de productivité taylorienne. En fait, l'étude réalisée par Madoui (2005) auprès d'entrepreneurs algériens révèle que le temps de prière dans l'entreprise est un régulateur social. D'abord, ce temps s'apparente à un simple temps de pause, et est en cela rationnellement justifié pour compenser l'épuisement du travailleur. De plus, il constitue une forme de reconnaissance des efforts d'adaptation des salariés au temps de l'efficacité productive. Cette reconnaissance qui s'apparente à un don de temps voire d'espace de production suscite alors un contre-don sous la forme d'un consentement aux règles productives et au sacrifice qu'elles supposent, y compris par un sur-investissement hors du cadre du contrat de travail. De plus, la pratique de la prière par les dirigeants eux-mêmes constitue une reconnaissance encore plus forte du temps religieux et leur octroie une légitimité raffermie au sein de leur entreprise pour imposer leurs contraintes temporelles.

Madoui (2005) rappelle par ailleurs que le Coran préfère le travail exclusif à la prière exclusive, c'est-à-dire que ses injonctions à visée spirituelle ne remettent pas en cause la morale du travail et de l'effort qu'il fonde. D'autre part, une organisation de la prière pour et par les employés offre une reconnaissance identitaire du côté des employés pratiquants, et surtout remplace les interlocuteurs syndicaux par des imams charismatiques, du point de vue des employeurs. L'introduction du temps religieux, loin de perturber le temps productif, participe donc à la cohésion de l'entreprise en cohérence avec la morale de l'effort portée par la religion.

Services envisageables limités, critiquables et hiérarchisés Les services énumérés ci-dessus ne prétendent pas épuiser les potentialités de soutien aux précaires flexibles. Plusieurs contraintes ont fortement limité le champ de

leur exploration. En premier lieu, nous avons exclu les modifications du cadre d'exercice des emplois précaires. D'autre part, nous nous sommes restreint aux services concevables comme intervention sur les ressources d'abord mises en évidence. Par ailleurs, seuls les indices qui coïncidaient avec les catégories des ressources matérielles, cognitives et symboliques ont été pris en compte. Enfin, ces ressources ont été identifiées dans le champ défini par l'analyse des choix de mobilité et de leurs rationalités. Ce dernier point semble le plus contraignant et suggère donc la potentielle richesse d'une analyse directe des ressources à partir des entretiens et dans le cadre d'une méthodologie qui les place au cœur du questionnement.

Malgré ces restrictions dans l'identification des services, nous devons rappeler qu'il ne s'agit que de potentialités car leur faisabilité, leur efficacité et leur légitimité n'ont pas été discutées en dehors de quelques remarques accessoires.

Néanmoins, les soutiens envisagés peuvent être hiérarchisés indépendamment de toute évaluation globale. Il s'avère que le service le plus efficace est la mise à disposition d'un « propre », un logement autonome et décent, car il peut faire l'objet d'une intervention externe efficace et qu'il semble être déterminant dans l'élaboration de stratégies et la réalisation d'une importante flexibilité. Le soutien à la famille en tant que réseau d'hébergement solidaire mais hétéronome ne peut constituer qu'une solution intermédiaire dans la mesure où c'est l'autonomie associée à la forte flexibilité qui est l'objectif visé. Par ailleurs, les services cognitifs sont marginaux ou au contraire à portée très générale et non spécifiques de la situation et des pratiques des précaires flexibles tout comme de nombreux services matériels d'aide à la mobilité. Enfin, les services de soutien symbolique s'avèrent variés mais a priori faiblement efficients. Ils vont de l'aide au projet réaliste ou utopique, jusqu'à l'encouragement de la pratique religieuse, en passant par la valorisation des identités de travailleur et de successeur. Toutefois, il est difficile de certifier des modalités efficaces d'intervention sur les systèmes de significations. D'autre part, ces systèmes doivent évoluer congrûment avec la configuration objective de mobilité et ne peuvent donc servir de levier puissant sur cette configuration.

*

Finalement, bien que l'analyse des logiques d'action à différentes échelles spatio-temporelles d'anticipation n'est sans doute pas la meilleure entrée pour identifier des services de soutien des précaires flexibles, il en ressort néanmoins que le levier d'action majeur est l'aide à l'accession à un « propre », à savoir un logement autonome et décent.

Chapitre 7

Conclusion

L'existence a priori paradoxale des travailleurs précaires mais mobiles a orienté notre questionnement. Pourtant, nous les avons trouvés, dans des agences d'intérim de restauration collective et parmi le public de structures d'insertion, dans la région parisienne. Nous avons ainsi répondu à notre principale interrogation mais avons prolongé l'analyse de leur mobilité quotidienne. L'existence même de ces précaires flexibles ne constitue en effet que l'indice premier de la complexité des logiques d'action sous-jacentes à leurs choix de mobilité. L'exploration de ces choix révèle alors la diversité des systèmes de rationalité à l'œuvre et des ressources mobilisées (cf. 7.1).

Les choix de mobilité étudiés concernent d'abord l'organisation du programme quotidien de déplacement et donc d'activités. Toutefois, notre analyse a également appréhendé les autres échelles spatio-temporelles d'anticipation du déplacement, au-delà et en-deçà de cet horizon de la préparation de la mobilité quotidienne. Nous avons donc étudié les choix réalisés dans le cours du déplacement et les choix de long terme portant sur l'accessibilité. Nous avons nommé ces trois catégories, de l'horizon spatio-temporel le plus court au plus lointain : « solutions de déplacement », « tactiques de mobilité » et « stratégies d'accessibilité ».

Cette grille d'analyse des pratiques de mobilité des précaires a été croisée avec la grille composée des deux facteurs étudiés que sont la flexibilité de la mobilité et la précarité. Cette démarche matricielle qui a abouti à l'identification de types idéaux de choix de mobilité constitue, avec les différents outils conceptuels élaborés, le principal apport méthodologique et enjeu épistémologique de cette recherche (cf. 7.2).

Dans le prolongement des conclusions théoriques, certains bénéfices opérationnels peuvent également être tirés à la fois des typologies élaborées, qui fournissent des modèles opératoires de comportements, et des ressources identifiées, qui désignent des services non contraints par une analyse sectorielle

(cf. 7.3).

Avant de relever les enjeux épistémologiques et opérationnels de cette recherche, nous en précisons les enjeux théoriques.

7.1 Enjeux théoriques : le précaire peut être mobile

Si la mobilité était un élément incontournable de l'intégration socio-professionnelle, les pauvres ne devraient pas être mobiles. Cette recherche a pourtant montré que les travailleurs précaires peuvent être mobiles. Leur mobilité peut même être flexible au sens de variable, étendue et intense. La catégorie des pauvres ne se réduit donc pas à l'image de l'insulaire (Le Breton, 2005a) enfermé dans un territoire de vie limité et figé.

En outre, les logiques d'action des précaires flexibles sont différenciées. La précarité influe sur les choix de mobilité, mais des personnes aussi précaires peuvent être plus ou moins flexibles. Enfin, l'ensemble des choix de mobilité se structure en fonction des degrés de précarité et de flexibilité. En particulier, l'effet de la flexibilité domine celui de la précarité dans les choix à long terme.

Cette diversité révèle la complexité des logiques d'action des dominés. Alors que l'on suppose les dominés astreints à une logique de survie, la différenciation des précaires flexibles démontre l'inverse.

Nous allons en exposer les formes (cf. 7.1.1) avant de détailler les ressources qui la fondent. En l'occurrence, les ressources d'ordre psychologique et le lieu « propre » paraissent prépondérants par rapport aux autres ressources matérielles (cf. 7.1.2).

7.1.1 Les précaires flexibles existent et leurs choix de mobilité sont différenciés

Les populations dominées manquent de ressources pour contrecarrer leur domination. Les précaires rentrent dans cette catégorie englobante. Or, l'absence de ressources suggère une absence de choix entre des alternatives. La logique de survie s'imposerait alors avec uniformité à l'ensemble des dominés. Notre échantillon révèle au contraire à la fois une complexité et une diversité des logiques d'action parmi les précaires.

7.1.1.1 Les précaires flexibles trouvent des marges de manœuvre pour des logiques d'action diverses

Les précaires trouvent des marges de manœuvre à toutes les échelles de choix, à savoir au cours du déplacement, lors de sa préparation tactique, et lors de la construction de l'accessibilité.

Certains précaires flexibles utilisent des outils nomades de mobilité Au cours du déplacement, les outils de mobilité pour l'orientation sont diversement mobilisés. Les personnes très flexibles utilisent davantage les outils nomades, sachant que les plus précaires d'entre eux en sont relativement démunis. En outre, les personnes très précaires mobilisent davantage la sollicitation d'autrui pour s'orienter, passants, chauffeurs de bus, employeur.

Un certain nombre de ressources, distribuées dans l'environnement ou fournies par l'employeur intermédiaire, sont communes à tout l'échantillon, mais une différenciation apparaît donc malgré tout en son sein selon les solutions de déplacement employées.

Certains précaires flexibles refusent les exigences professionnelles À l'échelle de l'organisation du déplacement, des arbitrages différenciés s'observent. Certes, l'exigence de faisabilité du déplacement s'impose à tous. De plus, la précarité demeure déterminante de nombreux choix. En particulier, seuls les moins précaires peuvent refuser régulièrement des missions d'intérim alors que les très précaires prennent plus de précautions par rapport au risque de retard. De ce point de vue, la précarité impose sa propre logique uniformisante de soumission.

Toutefois, l'arbitrage global du travail et du déplacement reste pertinent, même pour les précaires. Ils peuvent ainsi mettre en œuvre des tactiques diverses en marge de cette soumission accrue. Diverses modalités de résistance aux mauvaises conditions de travail sont ainsi mises en œuvre. De même, le rapport à la ponctualité diffère nettement en fonction du degré de flexibilité. Plus précisément, les personnes très flexibles revendiquent leur légitimité au retard alors que les peu flexibles s'approprient l'exigence de ponctualité formulée par leur employeur.

De surcroît, la précarité accroît la différence de posture vis-à-vis de la ponctualité, entre les peu et les très flexibles. Ainsi, les plus désinvoltes vis-à-vis des exigences formulées par leurs employeurs sont les très précaires très flexibles. Les plus prévenants et attachés aux valeurs professionnelles sont les très précaires peu flexibles, les peu précaires se situant entre ces deux extrêmes.

La précarité n'impose donc pas complètement sa logique de survie comme le prouvent les plus flexibles des très précaires qui affichent leur plus grande désinvolture. La contrainte de la précarité combinée à l'effort démontré par la flexibilité apparaît alors même comme un moyen de renforcer sa légitimité à résister aux logiques des dominants, c'est-à-dire des employeurs.

Certains précaires flexibles se projettent dans l'avenir Pour les choix à plus long terme, les dominés que sont les précaires révèlent également une certaine capacité de projection et de maîtrise stratégique. Ce constat s'oppose à l'idée d'une logique de survie qui pousserait à ne considérer que les nécessités immédiates et à agir dans une urgence perpétuelle. de Certeau (1980) porte le même discours sur l'impossibilité de la stratégie pour les dominés qui les contraint à la tactique, l'arme du faible.

Pourtant, les précaires se projettent dans l'avenir et élaborent des stratégies différenciées. Même parmi les très précaires, certains exécutent des stratégies adaptées à leurs projets professionnels et réussissent à s'émanciper pour maîtriser leur avenir. Au contraire, les personnes se projetant le moins sont les peu précaires peu flexibles. Dans leur cas, la faible précarité permise par l'hébergement familial pérenne constitue précisément le principal facteur de leur absence de projet autonome.

Les précaires flexibles révèlent donc la complexité et la diversité des logiques d'action des dominés malgré la difficulté à dégager des marges de manœuvre et à conquérir une autonomie stratégique.

7.1.1.2 La pauvreté ne suffit pas à caractériser ni un individu ni sa mobilité

Cette diversité fonde ainsi la diversité de la catégorie des précaires, et au-delà celle de la catégorie des pauvres.

Certains pauvres ne sont pas précaires Nous l'avons d'abord éprouvé en identifiant des populations plus ou moins précaires et flexibles pendant la recherche de notre terrain (cf. C.1.2). Nous avons ainsi repéré des populations rurales de Seine-et-Marne que nous avons qualifiées d'autochtones étant donné leur lien à la terre qu'ils ne veulent pas quitter. Ces populations paraissent à la fois très pauvres et peu précaires, car elles combinent une grande fragilité et une grande stabilité.

Certains précaires sont très flexibles et d'autres pas du tout D'autres populations qui se retrouvent dans des structures d'insertion sont apparues

précaires et peu flexibles, se rapprochant des insulaires observés dans les mêmes structures par Le Breton (2005a). De plus, leur degré de flexibilité varierait en fonction du contexte, urbain ou rural. Enfin, une population encore différente nous a été signalée comme extrêmement précaire et flexible : les gens du voyage.

La variété des populations pauvres apparaît donc au travers de leurs diverses précarité et flexibilité, comme parmi les précaires flexibles aux multiples logiques d'action.

Un précaire flexible peut en cacher un autre Cette diversité se répercute dans les logiques d'action, et la différenciation de ces dernières fonde de nouvelles distinctions catégorielles entre précaires.

En particulier, les très précaires très flexibles assument la liberté liée au choix renouvelé des modes de tarification, à savoir tickets, abonnements courts ou fraude, alors que les autres personnes construisent leur liberté de déplacement sur l'abonnement le plus long possible. Nous sommes donc tenté de rapprocher ces très précaires très flexibles des « sous-prolétaires à la rue » qui sont contraints à des « tactiques de survie » (Lanzarini, 1998).

En fait, les peu précaires très flexibles se rapprochent également des très précaires très flexibles dans la mesure où ils revendiquent similairement leur liberté de choix tactique du déplacement automobile et de son coût. Ainsi, la disjonction majeure parmi les précaires flexibles apparaît entre les peu et les très flexibles, ces derniers se distinguant par une grande capacité d'émancipation stratégique.

7.1.1.3 La flexibilité domine l'effet de la précarité dans les logiques d'action de long terme

Cette diversité se structure en fonction de l'échelle spatio-temporelle des actions envisagées. Les logiques d'action des précaires subissent à court terme l'effet de la précarité mais elles sont subverties par la flexibilité, qui devient dominante dans le long terme.

La flexibilité compense l'effet de la précarité dans le court terme À court terme, les deux facteurs déterminent les choix de mobilité, pendant le déplacement comme lors de sa préparation. La flexibilité semble alors constituer une réaction à la précarité qui permet de la compenser. Ainsi, la flexibilité offre une légitimité désinvolte donc une maîtrise plus grande de son agenda. Dans le domaine de la tarification, les tactiques, plus souples, sont assumées car elles permettent de mieux faire face à la précarité que les stratégies d'abonnement.

Les deux facteurs peuvent donc être intégrés à cette échelle, en un degré d'adéquation de la flexibilité aux contraintes de la précarité.

La flexibilité domine dans le long terme À long terme, la précarité n'influe plus sur les logiques d'action qu'en second ordre, après la flexibilité. Précisément, plus l'échelle de l'action est grande, plus la flexibilité est prépondérante sur la précarité. Les très flexibles se caractérisent par une implication subjective forte dans leurs projets, projets d'émancipation mis en œuvre par des stratégies. Les peu flexibles ne manifestent pas une telle implication dans leurs stratégies et projets. Par contre, leurs choix de court terme démontrent leur fort engagement dans le respect des valeurs imposées par leurs employeurs. Autrement dit, les très flexibles s'engagent pour leurs projets autonomes et les peu flexibles s'engagent pour les normes hétéronomes des employeurs.

Les flexibles aspirent à la norme de travail flexible autonome Cette disjonction en fonction de la flexibilité correspond à deux rapports aux emplois intérimaires déjà observés par Pialoux (1979) : le rapport fataliste et le rapport réaliste. Les précaires flexibles se différencient donc en fonction de la norme de travail vers laquelle ils tendent.

Ils font tous face à la norme flexible hétéronome (Bouffartigue et Bouteiller, 2003) dans leurs emplois précaires. Les très flexibles tendent vers la norme flexible autonome qu'ils s'efforcent d'atteindre par leurs stratégies d'émancipation, en tentant de valoriser et de maîtriser la flexibilité professionnelle et géographique subie avec réalisme. Les peu flexibles aspirent plutôt à un retour à la norme fordienne sans qu'ils ne mettent en œuvre de stratégies, ce qui revient à une acceptation fataliste de la norme hétéronome flexible. Ce renoncement est cohérent avec une moindre maîtrise de la mobilité flexible et une stratégie d'ancrage qui pousse à l'adaptation au marché local, à l'acceptation de ses règles et à l'appropriation de ses valeurs.

La prééminence du rôle de la flexibilité sur la précarité dans le temps long du projet souligne clairement la diversité des systèmes de rationalités des personnes subissant un même niveau de précarité. Elle nous rappelle à la fois l'existence de marges de manœuvre qui permet des logiques d'action complexes, et la grande différenciation des populations en situation de précarité ou de pauvreté.

7.1.2 Les logiques d'action sont déterminées par les ressources psychologiques et par le lieu « propre »

Le deuxième type de résultat théorique porte sur l'importance du logement et des ressources d'ordre psychologique par rapport aux ressources matérielles.

Révélation du rôle des ressources psychologiques Au travers de l'analyse de leurs choix de mobilité, nous avons recensé les ressources mobilisées par les précaires flexibles pour y identifier d'une part les ressources déterminantes des choix de mobilité, et d'autre part, les ressources discriminantes des différents choix de mobilité des précaires flexibles.

Nous avons différencié trois catégories de ressources, les matérielles, les cognitives et les symboliques. Les deux dernières s'opposent à la première comme ressources d'ordre psychologique c'est-à-dire attachées à des représentations mentales et non à des entités matérielles. Ces ressources psychologiques sont apparues prépondérantes.

7.1.2.1 Les capacités cognitives déterminent les logiques des précaires non flexibles

Les ressources psychologiques dont le rôle central a été remarqué ont d'abord été les ressources cognitives, nommées capacités cognitives et compétences de mobilité avant la clarification de ce concept et sa marginalisation dans notre analyse des entretiens.

Schéma de la capacité Nous avons étudié par questionnaire les interactions entre les capacités et les pratiques de mobilité de personnes en insertion socio-professionnelle, qui se sont avérées précaires mais non flexibles[1]. Cette approche par la capacité mobilisait le schéma causal de la capacité avant qu'il ne soit explicité dans l'étude des rationalités tactiques et stratégiques. Ce schéma pose la capacité au fondement de l'explication des choix de mobilité à court terme qui eux-mêmes déterminent les choix à plus long terme.

Capacités déterminantes des précaires non flexibles Le questionnaire prenait en compte les capacités matérielles dont l'accessibilité aux réseaux de transports, les capacités physiques, les capacités cognitives, ainsi que des capacités qualifiées d'affectives car associées à des questions sur les

[1] Ce pourquoi l'étude a été placée en annexe C.1.

affects. Seules certaines capacités cognitives, à savoir les capacités incrémentales spécifiques à la mobilité motorisée, ont paru associées aux pratiques de mobilité, en l'occurrence aux pratiques liées au travail. De plus, les affects liés à la mobilité semblent dépendre des capacités cognitives, génériques comme la lecture, ou expertes comme celles révélées par la possession du permis de conduire.

Mais les ressources cognitives, cruciales chez les précaires non flexibles, ne le sont pas chez les précaires flexibles. Seules les compétences de sollicitation des très précaires peu flexibles paraissent discriminantes. Mais notre choix d'éviter le concept de compétence nous fait minorer ce type de ressource.

7.1.2.2 Les ressources symboliques et le lieu « propre » déterminent les logiques des précaires flexibles

Les ressources à la fois déterminantes et discriminantes pour la mobilité des précaires flexibles sont les ressources symboliques et la possession d'un logement autonome et décent, que nous nommons un « propre » par référence à de Certeau (1980). Les ressources matérielles comme les moyens de transport disponibles ou l'accessibilité aux réseaux de transport sont bien déterminantes pour leur mobilité mais n'en discriminent pas les modalités en termes de flexibilité.

Schéma de la volonté Le schéma causal ici mobilisé est le schéma de la volonté, qui place le lieu « propre » comme déterminant de l'engagement dans les projets et stratégies, qui eux déterminent la flexibilité à court terme. Le renversement des schémas causaux articulant les choix de mobilité laisse des ressources psychologiques à leur fondement, mais en change la nature en substituant les ressources symboliques aux cognitives.

Système symbolique Le caractère déterminant des ressources symboliques apparaît en particulier dans leur caractère systémique puisqu'elles forment des systèmes cohérents de significations. Le système symbolique des peu flexibles est structuré autour de l'attachement, attachement aux valeurs professionnelles comme au territoire et à la famille. Celui des très flexibles place au centre l'émancipation, par rapport à la famille et au territoire grâce à une mobilité quotidienne, professionnelle et résidentielle.

Pour les précaires, les ressources d'ordre psychologique paraissent donc prépondérantes. Mais il s'agit des ressources cognitives pour les précaires non flexibles et des ressources symboliques pour les précaires flexibles. Leur précarité implique en effet un certain dénuement en moyens notamment en res-

sources financières et suscite une forme de compensation dans les ressources non matérielles.

7.1.2.3 La primauté des ressources fondant la volonté ne fonde pas la responsabilisation du précaire immobile

Cette importance des ressources symboliques et du lieu « propre » place la volonté et le projet au fondement des pratiques de mobilité des précaires. Le rôle des valeurs attachées au travail dans la résistance à la flexibilité professionnelle a effectivement été mis en évidence dans des études statistiques de psychologie (Peiró *et al.*, 2002). Ce résultat a une portée méthodologique mais aussi une portée théorique et idéologique qu'il faut relever mais nuancer.

Portée méthodologique de la finalité comme cause première Cela questionne la pertinence de la posture de Durkheim (1895, page 188) qui revendique l'analyse des causes et non celle des finalités, et affirme : *« lorsqu'on entreprend d'expliquer un phénomène social, il faut rechercher séparément la cause efficiente qui le produit et la fonction qu'il remplit. »* En effet, notre recherche des causes des pratiques de mobilité nous a conduit, par l'analyse des ressources, à reconnaître le rôle majeur de la volonté, et donc de la finalité de l'action.

En fait, la primauté de la finalité parmi les causes rappelle le choix méthodologique d'adopter la posture wébérienne d'élucidation des rationalités individuelles. En privilégiant le paradigme atomistique au holisme, c'est-à-dire en focalisant l'analyse sur l'individu plutôt que sur les contraintes sociales, nous aboutissons de manière cohérente à une mise en exergue des ressources qui condensent le sens donné aux actions[2]. Autrement dit, puisque nous avons essentiellement cherché à élucider la rationalité sous-jacente c'est-à-dire le sens donné à la mobilité, il est logique de conclure au primat de ce sens, cristallisé dans des systèmes de significations, et nommé ressources symboliques. Néanmoins, nous pouvons noter l'absence de contradiction du résultat par rapport à la démarche choisie, qui s'en voit ainsi validée.

Portée théorique du rôle de la volonté Dans ce cadre explicatif, la mobilité dépend du projet individuel (où je veux construire ma vie) plutôt que d'un « habitus » (Bourdieu, 1980) qui serait commun aux précaires parce que formé dans et par tel milieu social (où la vie m'a construit). Ce schéma suggère donc que la condition sociale ne détermine pas les tactiques et stratégies de mobilité et que la volonté individuelle et le libre-arbitre sont souverains.

[2]Raymond Boudon parle d'actionnisme.

Encore une fois, le choix de mettre l'accent sur les choix plus ou moins rationnels des individus renvoie plutôt à Weber et éloigne de la prégnance des structures sociales, telle qu'elle est en général relevée par Bourdieu.

Cette affirmation tendrait à responsabiliser les précaires pour leur situation et réactive la puissance culpabilisante et moralisatrice de la notion de motivation (cf. 2.2.2), également portée par la place donnée à la compétence dans l'idéologie de la modernisation (cf. 2.1.1.8).

Modération de la portée idéologique Le rôle donné au libre-arbitre doit toutefois être modéré. D'une part, la volonté pointée comme déterminante n'est pas à la portée de tous. Précisément, le lieu « propre » et les ressources symboliques sont manifestement nécessaires à son expression. Cette volonté non triviale renvoie aux concepts de capacité de volition et de capacité d'intention (cf. 2.1.1.3). Cette dernière a été formulée comme une compétence projectuelle pour relever justement que certaines personnes, les précaires très flexibles, parvenaient à se projeter et pas d'autres, les peu flexibles.

D'autre part, les ressources qui fondent la volonté ne sont pas triviales. L'acquisition d'un lieu « propre » est manifestement difficile et les systèmes de significations, bien qu'adaptés au contexte et donc malléables, sont les fruits de processus longs de socialisation à des normes et valeurs.

Enfin, les précaires les plus flexibles sont toujours précaires même si leur capacité à mettre en œuvre des stratégies d'émancipation leur offre a priori plus de chances de sortir de la vulnérabilité que les précaires peu flexibles. En attendant une telle issue, ils sont toujours menacés de payer le coût de leur précarité cumulée à leur flexibilité. L'ensemble des précaires flexibles demeurent ainsi mobiles-malgré-tout, c'est-à-dire menacés par l'insularité et l'enfermement (cf. 1.2.3.4). Leur configuration de mobilité ne doit donc pas être survalorisée comme un modèle impératif pour toute personne précaire.

La portée idéologique de la volonté présentée comme déterminant d'une sortie de la précarité doit donc être tempérée. Les limites des résultats eux-mêmes complètent cette modération mais définissent surtout des pistes nouvelles d'investigation.

7.1.2.4 La spécificité de l'échantillon et du contexte définissent de nouveaux enjeux et de nouvelles questions de recherche

Le rôle du « propre » et des ressources symboliques est avéré pour une certaine catégorie de populations et dans un certain contexte. Ce cadre de validité trace la frontière des champs qui restent à explorer.

Spécificité de l'échantillon Premièrement, ces ressources sont mises en avant parce qu'elles sont discriminantes au sein d'un échantillon de précaires flexibles. Ainsi, un lieu « propre » et un système symbolique centré sur l'émancipation semble déterminer une plus grande flexibilité et des stratégies d'émancipation par rapport à des précaires peu flexibles.

Par rapport à des personnes non flexibles, les ressources discriminantes seraient certainement différentes. Nous avons d'ailleurs considéré, dans l'énumération des services de soutien des précaires flexibles (cf. 6.2), que les ressources déterminantes de la mobilité de l'ensemble de notre échantillon étaient discriminantes par rapport aux précaires non flexibles.

De même, les ressources discriminantes entre les précaires flexibles et des personnes beaucoup plus ou beaucoup moins précaires seraient sans doute différentes. Autant de recherches apparaissent alors possibles pour identifier leurs ressources discriminantes.

Spécificité relative de la situation francilienne du logement Deuxièmement, les personnes interrogées vivent dans un contexte particulier, celui de l'Île-de-France en 2005 où le marché du logement peut exclure certains de l'accès à un lieu « propre ».

Or, la situation du logement en Île-de-France tend à se distinguer des moyennes nationales. Par exemple, en 2002, 46% des ménages franciliens sont propriétaires de leur logement contre 56% en France (Omalek, 2003). Toutefois, la spécificité francilienne n'est pas non plus très marquée. Les grandes agglomérations de province comptent autant de propriétaires que la région capitale. De même, les ménages hébergés gratuitement, donc ne disposant pas d'un lieu « propre », sont aussi nombreux en Île-de-France (4,7%) qu'ailleurs (4,5%). Enfin, le taux d'effort net, c'est-à-dire le prix des logements rapportés aux revenus, les aides au logement étant prises en compte, est équivalent en Île-de-France (18,3%) et ailleurs en France (17,1%) (ibid.).

La réitération de notre recherche dans les grandes villes françaises de province ne serait donc peut-être pas si différente en termes de prégnance de l'enjeu du logement. Par contre, dans des zones moins denses en France ou ailleurs, le rôle du lieu « propre » pourrait être dominé par d'autres déterminants ainsi observables.

Spécificité de la période de tension sur le marché du logement La spécificité du contexte reposerait plutôt sur la période où les prix du logement sont très élevés. Ainsi, en trente ans, le taux d'effort net des locataires du

secteur privé « libre »[3] francilien est passé de 13,6% à 21,4% (ibid.). En fait, la relative similarité entre l'Île-de-France et le reste de la France provient de l'évolution des prix du logement en province, qui ont augmenté fortement depuis 1997 et dépassent de 35% la moyenne de long-terme en 2004 (Sauvant, 2004).

Une ressource déterminante jugée non discriminante dans ce contexte de tension sur le marché du logement pourrait donc devenir la principale ressource discriminante, voire cacher le rôle du « propre » ici mis en évidence. En particulier, alors que le coût de l'automobilité est stable depuis plusieurs décennies (Massot *et al.*, 2000), l'énergie est susceptible de se renchérir significativement dans les prochaines années, ce qui rendrait sans doute très discriminant l'accès aux déplacements motorisés et notamment automobiles.

Dans l'avenir, un travail de recherche des déterminants de la mobilité des précaires flexibles pourrait donc révéler d'autres déterminants que le « propre », et donc l'émergence de nouveaux enjeux, par exemple liés au coût de l'énergie.

*

Les principaux résultats théoriques sont la complexité des logiques d'action des précaires et le rôle prépondérant des ressources symboliques et du lieu « propre » dans la configuration de mobilité flexible et de stratégie d'émancipation. Ils ont nécessité un appareillage méthodologique conséquent dont la généralité constitue l'enjeu épistémologique de cette recherche.

7.2 Enjeux épistémologiques : une jauge des précaires flexibles, un crible de l'action individuelle

Les précaires flexibles constituent un objet de recherche paradoxal. Il est donc difficile de l'identifier et de caractériser les fondements de son existence. Nous avons donc été amené à préciser les concepts de précarité et de flexibilité, en les rendant opératoires, c'est-à-dire en permettant la mise en place de méthodes qui permettent de les associer aux observations empiriques.

Nous avons également dû choisir un outil conceptuel adapté à l'analyse de la mobilité des précaires. Les concepts de compétence et de motivation

[3]Les logements locatifs relevant du secteur « libre » sont des logements dont les propriétaires sont des sociétés privées ou des particuliers. Ils ne relèvent pas de la réglementation HLM, ni des secteurs particuliers du secteur « privé », à savoir logements dépendant de la loi de 1948, hôtels, meublés, sous-locations, parc social non HLM.

ont été déconstruits mais ont montré leurs limites. Nous nous sommes alors placé dans un cadre d'analyse wébérienne des comportements.

Mais une grille de lecture des choix de mobilité était nécessaire pour appréhender la mobilité de manière multidimensionnelle mais non globale. Nous avons choisi de distinguer ces choix en fonction de leur horizon spatio-temporel. En l'absence de hiérarchie adaptée déjà existante dans la littérature, nous avons élaboré une grille de trois échelles de choix stratégiques.

Enfin, nous avons réalisé notre analyse en croisant cette grille simplificatrice avec la grille factorielle composée des deux dimensions de l'objet de recherche, la précarité et la flexibilité. Leur croisement fonde une démarche matricielle qui fournit des résultats spécifiques.

L'aboutissement de cette recherche, à savoir l'obtention des résultats théoriques et leur portée opérationnelle (cf. 7.3), valide les deux outils qui ont été mis en place : la jauge d'évaluation de la précarité et de la flexibilité, et le crible d'analyse des actions à différentes échelles d'anticipation. Parce qu'ils conservent potentiellement leur validité et leur efficacité hors du strict cadre de cette analyse, ces apports méthodologiques désignent les enjeux épistémologiques de ce travail.

7.2.1 Une jauge pour évaluer les précaires flexibles et d'autres outils conceptuels ont été élaborés

Nous avons développé de nombreux concepts plus ou moins centraux dans notre recherche mais dont la pertinence peut en tout cas être réévaluée pour d'autres problématiques.

7.2.1.1 Une jauge conceptuelle et opératoire permet l'évaluation de la précarité et de la flexibilité

Les deux premiers concepts construits et éprouvés sont ceux qui caractérisent notre problématique et notre population d'étude, à savoir la précarité et la flexibilité. Ils aboutissent à une méthodologie d'évaluation qui constitue une jauge, un outil quantitatif d'identification et de discrimination des précaires flexibles.

Déconstruction de la précarité Le concept de précarité a d'abord été placé au sein d'un ensemble théorique le décomposant et l'articulant à d'autres concepts. En l'occurrence, il a été défini comme un risque, c'est-à-dire comme la combinaison d'une fragilité et d'une instabilité, combinaison qui peut prendre la forme d'une dépendance révocable.

Ensuite, ce risque a été associé à la pauvreté. La déconstruction de cette dernière a permis la classification des ressources en capacités et conditions d'exercice de cette capacité, d'une part, et en protections contre le risque, d'autre part. Ces protections ont été assimilées à des formes de propriété, privée, sociale ou communautaire, à savoir les biens, les droits et les réseaux. Ce découpage a été opérationnalisé dans l'évaluation quantitative de la précarité de l'échantillon à partir de données très éparses.

La précarité a surtout été distinguée de la pauvreté, ce qui a induit des clarifications notamment dans le domaine du travail. La précarité du contrat de travail apparaît en effet comme une source majeure des précarités d'emploi et de travail, donc de précarité de conditions de vie. Nous avons pu éprouver la pertinence de la distinction entre précarité et pauvreté grâce à l'identification de certaines populations qualifiées de pauvres non précaires (cf. 7.1.1.2).

L'absence de projection autonome ne caractérise pas les précaires Enfin, la précarité comme rapport risqué à l'avenir nous a suggéré que l'impossibilité du projet autonome pouvait en constituer une composante. En fait, notre échantillon nous a permis d'analyser l'effet de l'échelle temporelle sur les facteurs structurant les choix de mobilité. Cela nous a révélé que les très précaires se projetaient plus ou moins comme les peu précaires, à savoir en fonction de leur degré de flexibilité. Ce sont même les peu précaires peu flexibles qui évoquent le moins de projets aussi bien professionnels, résidentiels que familiaux. Le cas des précaires flexibles invalide donc relativement l'hypothèse de l'absence de projet autonome chez les précaires. Cette relation serait donc compensée par l'utilisation du projet comme ressource symbolique compensant la pauvreté et la pénibilité liée à la précarité, mais aussi comme outil de maîtrise de l'avenir indéterminé.

Déconstruction de la flexibilité La flexibilité, qui désigne la mobilité flexible, a également été déconstruite dans l'objectif affiché d'une évaluation quantitative. Nous avons ainsi distingué la maîtrise de la mobilité et l'investissement dans la mobilité, en relevant que l'étendue des déplacements participait de ces deux dimensions complémentaires. Dans la série de types d'indicateurs associés à chacune de ses dimensions, nous avons repris les indicateurs que les entretiens effectivement réalisés nous permettaient d'estimer. Cela nous a permis de quantifier ces dimensions puis de les agréger en un unique indicateur de flexibilité.

Évaluation de la précarité et de la flexibilité Nous avons procédé de la même façon pour la construction d'un indicateur de précarité. Nous

proposons donc une méthode d'évaluation de la précarité et de la flexibilité d'une population à partir de données éparses issues d'entretiens semi-ouverts. Cette méthodologie présente un intérêt particulier dans la mesure où, dans les enquêtes statistiques existantes, il est difficile de construire des indicateurs satisfaisants pour ces deux concepts multidimensionnels, surtout les deux à la fois. Une analyse par composantes principales pourrait avantageusement remplacer certaines étapes d'agrégation réalisées heuristiquement et affiner cette méthode.

7.2.1.2 Le travail-déplacement est un concept pertinent mais spécifique aux précaires flexibles

À côté des concepts construits pour identifier la population ou pour analyser ses pratiques, le concept de travail-déplacement est apparu au travers de l'analyse des tactiques de mobilité. Les choix de programmes d'activités et de déplacements ne portent effectivement pas seulement sur les modalités du déplacement mais également sur l'opportunité du déplacement. Dans ce dernier cas, l'opportunité du déplacement est également déterminée par celle de l'activité permise par le déplacement, en l'occurrence le travail, dans notre étude. Autrement dit, il est apparu que ce n'était pas le déplacement lui-même ou le travail lui-même qui était accepté ou refusé, mais bien un ensemble que nous avons nommé travail-déplacement.

Le déplacement et l'attente comme travail Cela définit explicitement le déplacement comme un élément du travail. Le fait que le déplacement soit un travail a pour effet concret que certains intérimaires réclament leur salaire même s'ils arrivent en retard à leur lieu de travail.

En outre, le travail-déplacement des intérimaires inclut le déplacement vers l'agence d'intérim et l'attente d'une proposition de mission. Ce travail-déplacement n'est pas directement rémunéré dans la mesure où ce déplacement peut ne déboucher sur aucune mission. Néanmoins, il fait partie du travail de l'intérimaire qui risque de ne plus se voir proposer de mission s'il y renonce. De même que pour le travail-déplacement lié à une mission, l'intérimaire peut refuser de se soumettre au travail-déplacement lié à l'attente à l'agence, ou en négocier les modalités.

Ce bloc systémique de travail-déplacement pour décrire l'arbitrage de l'ensemble s'oppose à une causalité hiérarchique entre mobilité et travail. Alors que le déplacement est parfois présenté comme un solde d'arbitrages, c'est-à-dire comme un choix réalisé après tous les autres, certains précaires flexibles révèlent un arbitrage conjoint du déplacement et du travail : les

uns négocient le déplacement et l'attente matinale à l'agence, tandis que les autres renoncent à la mission pénible et éloignée.

Concept seulement pertinent pour les précaires flexibles Le caractère intégré de l'arbitrage du travail et du déplacement fonde la pertinence du concept de travail-déplacement. Toutefois, cette intégration paraît spécifique à la situation des précaires flexibles. En effet, c'est la précarité des emplois, c'est-à-dire la flexibilité professionnelle subie, qui autorise marginalement une flexibilité professionnelle choisie, c'est-à-dire un renoncement à l'emploi précaire. Ce dernier est de toute façon temporaire et il est susceptible d'être remplacé par un emploi équivalent. D'autre part, la flexibilité de la mobilité correspond à des déplacements exigeants dont la pénibilité ou la difficulté peuvent contrebalancer l'intérêt d'un emploi. Les personnes flexibles sont donc davantage susceptibles d'intégrer le déplacement dans leur choix d'emploi.

Finalement, le travail-déplacement apparaît comme un concept pertinent pour les précaires flexibles, et dans une moindre mesure, pour les précaires et pour les flexibles. En particulier, pour de nombreuses personnes, le travail représente un impératif socio-économique qui réduit le déplacement à une variable d'ajustement. Dans ces cas, la hiérarchie causale apparaît clairement, à la différence de notre population de précaires flexibles.

7.2.1.3 La classification des outils d'orientation discrimine les choix faits au cours du déplacement

Différentes classifications de ressources et moyens de mobilité ont été proposées, notamment autour du concept de compétence. En particulier, les outils de mobilité ont été classés a priori selon le degré d'autonomie qu'ils procurent.

Nous avons distingué les ressources de nomade, de voyageur, et de vagabond. Les ressources vagabondes sont distribuées dans l'environnement. Par contre, les outils nomades et de voyageur sont emmenés pendant le déplacement : les premiers sont directement utiles au déplacement quand les seconds permettent seulement d'accéder à des ressources distribuées. Le principal outil voyageur est le téléphone portable qui permet d'appeler quelqu'un capable d'orienter à distance.

Cette classification a été relativement validée comme ensemble conceptuel opératoire dans son efficacité à identifier des types idéaux de solutions d'orientation. Toutefois, ces types désignent comme davantage pertinente une classification légèrement différente. Trois catégories d'outils y sont également

distingués : les outils nomades, les ressources vagabondes, et les personnes sollicitées en face à face ou à distance.

Nous retiendrons également les trois catégories de ressources qui apparaissent au travers des choix de mobilité évoqués : matérielles, cognitives et symboliques. Ces catégories ont notamment été préférées aux concepts de compétence ou de motivation dans l'élucidation de la capacité de mobilité des précaires flexibles.

7.2.1.4 La compétence et la motivation sont des concepts adaptés à d'autres problématiques

Certains concepts, ceux de compétence et de motivation, ont été déconstruits mais se sont révélés inadaptés à l'analyse centrale des pratiques de mobilité, qui s'est donc portée sur les systèmes de rationalités.

Compétence Le concept de compétence est apparu comme une bonne entrée dans l'exploration des pratiques de mobilité à l'issue d'une enquête par questionnaire mettant en avant le rôle des compétences de mobilité chez les précaires non flexibles. Nous l'avons d'abord déconstruit à partir de ses formalisations dans le domaine des sciences de gestion et de la sociologie du travail. Cela a révélé ses faiblesses propres, à savoir la difficulté à en identifier des composantes et à l'articuler de manière opératoire à un système d'action. En particulier, la distinction entre ressources, aptitudes et compétences s'est avérée délicate à préciser.

Néanmoins, nous avons mobilisé les usages de ce concept dans les recherches sur la mobilité quotidienne afin d'en tirer une classification opératoire. Les limites générales du concept réapparaissent dans son application à la mobilité et nous amènent à rechercher une classification hiérarchique des objectifs des compétences. La structure obtenue s'appuie sur les concepts d'infra-objectif et de méta-objectif : un objectif peut être décomposé en infra-objectifs élémentaires, mais il désigne aussi les méta-compétences qui renforcent la compétence de réalisation de cet objectif. Mais cette hiérarchie n'a pu être déclinée en grille opératoire.

La clarification du concept de compétence nous a surtout permis de comprendre les enjeux de son emploi par les personnes rencontrées, de circonscrire son usage dans notre étude. Nous avons finalement préféré étendre le concept de ressources jusqu'aux ressources cognitives, plutôt que de laisser le concept de compétence appauvrir l'analyse par son caractère englobant et tautologique.

Motivation De la même façon, la notion de motivation n'est pas apparue pertinente après que son usage ambigu par les personnes interrogées ait été segmenté.

Certes, cette notion plus encore que celle de compétence a fortement émergé du discours des intermédiaires de l'emploi comme du public précaire. Mais son succès s'appuie surtout sur sa polysémie qui fédère des théories explicatives diverses. La motivation renvoie ainsi à trois registres : la motivation-volition assimilable à la compétence évaluée dans la performance, la motivation-ténacité comme capacité intangible, et la motivation-raison qui s'inscrit dans la rationalité de l'acteur.

Cette polysémie nous a guidé d'une part vers le choix de l'analyse des rationalités. D'autre part, nous avons mieux pu déconstruire le discours des précaires flexibles sur leur motivation. Enfin, dans la recherche des ressources qui prolonge l'étude des systèmes de rationalités, nous avons privilégié l'identification des ressources symboliques à la caractérisation d'une motivation-ténacité indiscernable.

La motivation et la compétence apparaissent comme des objets d'analyse pertinents, y compris dans le domaine de la mobilité. Mais ces catégories semblent limitantes pour fonder une grille d'analyse des mobilités. La déconstruction que nous avons réalisée peut néanmoins aboutir à la construction d'outils analytiques à partir de ces notions, mais plutôt dans d'autres domaines d'application.

Le choix d'appréhender les rationalités nous a finalement amené à élaborer une grille fondée sur l'horizon d'anticipation des actions individuelles.

7.2.2 La segmentation des échelles spatio-temporelles d'anticipation fournit un crible de l'action individuelle

Le principal outil développé pour cette recherche est un crible : une grille d'échelles spatio-temporelles d'anticipation de l'action.

7.2.2.1 Le crible permet d'articuler les échelles spatio-temporelles et les problématiques sectorielles

Imbrication d'échelles Cette grille se caractérise par une imbrication de trois échelles et définit trois types de choix de mobilité selon leur horizon spatio-temporel d'anticipation. Les tactiques de mobilité désignent les choix de déplacements c'est-à-dire à la fois le choix de leurs modalités de réalisation et le choix de la chaîne d'activités qui justifie ces déplacements. Une

tactique de mobilité représente donc un choix de programme d'activités et de déplacements.

Ce programme ne prévoit pas l'intégralité du déplacement notamment parce que les situations contingentes ne peuvent être anticipées. Cette marge d'indétermination impose donc des choix en situation qui appliquent le programme de déplacement en l'adaptant. Les solutions de déplacement correspondent à ces choix effectués pendant la performance du déplacement déjà décidé et entamé.

Par ailleurs, certains choix de mobilité ne concernent pas des déplacements déterminés mais plutôt des déplacements potentiels, autrement dit une accessibilité. Ils s'appliquent à l'acquisition de moyens de transport mais aussi aux domaines professionnel, résidentiel, familial. Il s'agit de stratégies d'accessibilité qui définissent le cadre d'élaboration des tactiques de mobilité. Au sein des stratégies, les choix ayant une forte dimension symbolique définissent les projets, qui sont les choix de plus grande échelle éventuellement mis en œuvre par les stratégies dans leur dimension opératoire.

Intérêt de l'articulation des échelles temporelles L'intérêt de cette hiérarchie d'échelles est de proposer la prise en compte de l'ensemble des choix de mobilité au lieu de n'en interroger qu'un type. En effet, nous avons focalisé notre analyse sur les tactiques de mobilité, mais nous ne nous sommes pas restreint à l'étude du quotidien. Nous avons bien appréhendé les échelles inférieure et supérieure malgré la plus grande pertinence de notre méthodologie à étudier les programmes de mobilité.

Or, les trois échelles sont usuellement étudiées séparément. Les études sur la mobilité résidentielle ne prennent en compte la mobilité quotidienne que dans sa dimension potentielle et réciproquement la mobilité quotidienne considère fixe le choix résidentiel et non pas inscrit dans une stratégie résidentielle. De même, les difficultés durant le déplacement intègrent peu les choix plus globaux. Cette disjonction légitime notre distinction entre les trois échelles et souligne en même temps la spécificité de cette analyse qui les appréhende toutes.

La prise en compte des trois échelles permet alors de questionner leur articulation. Nous pouvons donc interroger la similarité de leurs logiques d'action sous-jacentes, la contamination de ces logiques entre échelles proches, et l'influence des choix de mobilité d'une échelle sur les choix ayant d'autres horizons. L'échelle temporelle a même pu être étudiée comme un facteur se combinant avec la grille factorielle pour déterminer les pratiques de mobilité.

Intérêt de l'articulation sectorielle Enfin, l'intégration des différentes échelles spatio-temporelles au sein d'une même recherche favorise l'articulation des questionnements sectoriels. En particulier, la mobilité quotidienne renvoie d'abord à des enjeux de transport et de rythmes de travail, quand les stratégies d'accessibilité correspondent à des enjeux de carrière professionnelle, de trajectoire résidentielle et de parcours familial. Les interactions entre les différents domaines peuvent donc être évaluées.

7.2.2.2 Le crible s'applique à d'autres terrains que les précaires flexibles et à d'autres domaines que la mobilité

Application à d'autres terrains Un intérêt de la grille à trois échelles est la possibilité de sa généralisation à d'autres terrains. Nous l'avons certes développée pour répondre à notre problématique puisque nous n'avons pas trouvé de grille d'analyse adaptée satisfaisante. De plus, la prise en compte des horizons spatio-temporels autorise des questionnements pertinents à la fois sur la précarité comme rapport risqué à l'avenir, et sur la flexibilité comme dépassement des limites des territoires de mobilité.

Toutefois, cette perspective temporelle peut s'avérer adaptée à d'autres thématiques, à d'autres problématiques et donc à d'autres contextes que les précaires flexibles, c'est-à-dire les intérimaires et les précaires. La mobilité quotidienne d'autres catégories sociales dans d'autres territoires peut aussi bien être investiguée grâce à cette grille. Enfin, alors que nous nous sommes focalisé sur la mobilité vers le travail, une recherche intégrant les multiples échelles spatio-temporelles pourrait enrichir l'analyse des choix de mobilité liés à d'autres motifs que le travail. En particulier, les tactiques modales complexes observées dans la mobilité pour l'approvisionnement (Clifton, 2004) pourrait être avantageusement prolongées par la diversification des échelles d'observation.

Il faut noter que la grille d'échelles spatio-temporelles est fondée sur une topique des motivations, c'est-à-dire un système théorique d'organisation du psychisme en fonctions hiérarchisées. Celui-ci définit donc un ordonnancement des raisons d'agir, donc l'usage de cette grille contraint fortement au recours à la posture wébérienne d'analyse des rationalités.

Application à d'autres domaines Cette diversification des terrains d'application de notre grille peut même être généralisée à d'autres domaines de recherche que la mobilité. Nous avons, il est vrai, qualifié les trois échelles par rapport à notre questionnement sur la mobilité quotidienne. Mais nous pouvons envisager de reproduire cet effort pour d'autres champs de la vie

quotidienne, que ce soit le travail, l'approvisionnement, la formation et l'information, la sociabilité, entre autres.

En effet, nous avons identifié les logiques génériques aux actions caractérisées par chacune des échelles spatio-temporelles. Les solutions portent sur la performance, les tactiques sur le programme, et les stratégies sur le potentiel. Ces logiques peuvent s'appliquer à différents types d'actions mises en œuvre quotidiennement c'est-à-dire en un programme quotidien d'activités, programme réalisé lors de performances en situation et encadré par des contraintes qui définissent un potentiel de réalisation de ces activités.

Effectivement, ces échelles découlent notamment d'une topique des motivations indépendante de la mobilité. Ce système théorique est fondé sur une tension vers la survie de soi, le soi intégrant éventuellement des dispositifs intermédiaires et correspondant donc à des échelles plus ou moins englobantes.

Performance, programme, potentiel, projet Toutefois, cette topique des motivations définit quatre échelles et non trois, à savoir nos trois échelles auxquelles s'ajoute celle du projet, le très long terme. Cette quatrième échelle semble pertinente puisque notre analyse des choix stratégiques nous a amené à articuler projets et stratégies. En particulier, nous avons distingué les projets signifiants et les objectifs professionnels, ceux-ci étant définis comme l'aboutissement visé des stratégies mises en œuvre.

Finalement, la grille des échelles d'anticipation stratégique de l'action qu'il est possible d'adapter à de nouveaux domaines et terrains consiste en quatre échelles caractérisées par les logiques de performance, de programme, de potentiel et de projet.

La perspective temporelle est nécessaire dans la mesure où *« on ne peut isoler les multiples échelles temporelles, en particulier celle du "temps de travail", celle du "temps de l'emploi" et celle du "temps de la vie de travail" »* (Bouffartigue, 2005, page 13). Le crible que nous avons défini correspond donc à un enjeu épistémologique car il permet de segmenter ces échelles, et pas seulement dans la mobilité ou le travail, mais dans l'ensemble des champs de l'action individuelle qui sont analysables en termes de rationalités.

Croisé avec la grille élaborée grâce à la jauge d'évaluation des précaires flexibles, le crible spatio-temporel a permis une démarche matricielle qui a affiné la construction et l'articulation des typologies.

7.2.3 Le croisement matriciel des grilles d'analyse renforce la puissance de la démarche idéal-typique

La méthode employée se caractérise d'abord par une démarche matricielle.

7.2.3.1 La démarche matricielle de croisement des grilles d'analyse identifie des typologies spécifiques et des schémas causaux complexes

L'élément le plus caractéristique de la méthodologie ne consiste pas en la réalisation d'entretiens mais en leur mode de traitement matriciel. Une double grille permet en effet d'analyser un matériau vaste et divers de façon à la fois fine et systématique.

Grille factorielle La première grille est factorielle, c'est-à-dire qu'elle permet de définir un plan dans lequel est projeté chaque type de choix de mobilité et grâce auquel est évaluée l'action séparée ou conjointe des facteurs sur ce type de choix.

Nous avons choisi de qualifier la mobilité quotidienne des précaires flexibles donc les facteurs sont au nombre de deux : la précarité et la flexibilité. C'est la jauge d'évaluation de ces deux concepts qui caractérise les précaires flexibles et les place dans le plan factoriel.

Plus de deux facteurs pourraient être étudiés. Cela compliquerait toutefois la représentation graphique des actions dans l'espace des facteurs et donc l'identification de leur influence puisque nous nous sommes appuyé dans ce travail sur la représentation planaire.

Grille simplificatrice La deuxième grille est simplificatrice. Elle permet de réduire l'ensemble des éléments à confronter à la grille factorielle en une somme de catégories d'éléments comparables entre eux, selon le principe cartésien de simplification des problèmes en sous-problèmes solubles.

Cette grille a été définie en deux temps. D'abord, les choix de mobilité ont été passés dans le crible des trois échelles spatio-temporelles et ont donc été classés en trois catégories en fonction de leur horizon d'anticipation de l'action. Ensuite, pour chacune des trois échelles, les choix identifiés ont été classés thématiquement, les choix d'activités étant par exemple traités séparément des choix de déplacements, et parmi ceux-ci les choix modaux étant encore distingués, entre autres, des choix d'horaires. Les éléments appartenant à deux catégories sont alors classés et analysés deux fois.

Là encore, nous pourrions envisager diverses méthodes classificatoires aboutissant à un nombre plus ou moins grand de sous-catégories.

Richesse des schémas causaux Cette méthode permet de caractériser l'influence des facteurs sur chaque sous-catégorie de choix de mobilité. Le cas échéant, une typologie peut en être tirée. Ensuite, si les typologies de certaines sous-catégories coïncident, c'est-à-dire si elles ont des structures

similaires dans l'espace des facteurs, elles peuvent être concaténées, c'est-à-dire juxtaposées et intégrées en une typologie décrivant la catégorie englobant ces sous-catégories.

Dans notre étude, nous avons effectivement pu identifier des typologies décrivant sommairement l'effet de la précarité et de la flexibilité pour la plupart des sous-catégories de choix de mobilité. Certaines catégories se sont toutefois avérées rétives, comme les logiques modales ou les réactions aux conditions de travail.

Des typologies cohérentes ont alors pu être élaborées pour chacune des trois échelles spatio-temporelles. Enfin, le rapprochement de ces trois typologies a révélé l'influence de l'horizon d'anticipation sur le rôle des deux facteurs.

La multiplicité des caractérisations typologiques qui découlent de notre démarche matricielle et de sa double grille d'analyse permet d'appréhender un nombre important de variables intermédiaires et donc de questionner des liens causaux beaucoup plus divers qu'une simple recherche de causalité d'un facteur sur une variable. De plus, la richesse des entretiens ouverts nous permet d'éprouver des hypothèses d'effets rétroactifs notamment vers les dimensions de la grille factorielle. Nous aboutissons donc à des schémas causaux multiples et rétroactifs qui affinent l'analyse et permettent même d'identifier les variables les plus déterminantes parmi les variables intermédiaires.

Pertinence du croisement précarité-flexibilité En outre, la démarche matricielle c'est-à-dire l'analyse de l'influence combinée des facteurs révèle des relations que des analyses successives de causalités simples manqueraient. Ainsi, si deux facteurs sont analysés séparément, l'influence forte des facteurs lorsqu'ils sont concomitamment absents ou présents pourrait être caché par un effet contraire lorsqu'un seul facteur agit.

À titre d'illustration, sans analyse matricielle, nous aurions bien constaté que la flexibilité influe sur le rapport à la ponctualité, mais nous n'aurions pas pu voir que cette influence est amplifiée par la précarité. De même, les objectifs et les stratégies professionnelles auraient été médiocrement mis en évidence. Et de manière générale, les types idéaux identifiés dans l'espace factoriel sont plus précisément et plus sûrement caractérisés que ceux issus d'une combinaison incertaine de caractéristiques identifiées dans chacune des dimension factorielle.

La démonstration de la richesse de la démarche matricielle éprouvée par notre recherche constitue donc son apport méthodologique majeur. D'autres enjeux strictement méthodologiques consistent en l'élargissement des méthodes d'appréhension des pratiques de mobilité des précaires flexibles.

7.2.3.2 Des ouvertures méthodologiques peuvent compléter l'entretien ouvert pour étudier les choix stratégiques

Posture wébérienne Les pratiques de mobilité ont été assimilées à des choix réalisés en fonction de principes rationnels. Cela nous a permis de découper les entretiens en éléments descriptifs, argumentatifs et normatifs disjoints à partir desquels le système de rationalité sous-jacent aux pratiques évoquées a pu être mis en évidence. Nous avons alors repris la posture wébérienne précisée par de Coninck (1998) en distinguant notamment les choix identifiés comme tels des contraintes systémiques qui réduisent l'espace des choix possibles, mais également en éprouvant le caractère instrumental en général affiché de ces choix.

Nous avons aussi adopté une posture wébérienne dans la mesure où l'objectif de notre démarche matricielle est l'élaboration de typologies spécifiques à notre terrain et à notre problématique. Ce travail a ainsi permis de réduire la diversité des comportements à des types idéaux qui n'ont pas forcément été observés tels quels, mais desquels nous pouvons rapprocher les pratiques réelles.

Nécessité de l'entretien ouvert La déconstruction des rationalités impose de recourir à l'entretien au moins semi-ouvert comme méthode de recueil des données, afin d'aller au-delà de l'identification des schémas causaux trop hypothétiques que permettrait l'analyse d'un questionnaire.

Nous avons appliqué une méthode pour déterminer les entretiens qui permettraient une analyse des logiques d'action non biaisée par la qualité parfois insuffisante de l'entretien. Elle consiste à déterminer une échelle de qualité d'entretiens, par exemple selon leur durée, puis à ne conserver que le sous-ensemble des entretiens suffisamment bons pour que le degré de qualité de l'entretien ne soit pas corrélé avec les variables observées. Cette méthode nous a conduit à ne conserver que les 30 meilleurs entretiens, dont la durée variait de 30 minutes à trois heures, soit une heure en moyenne.

Méthode éprouvée d'analyse d'un questionnaire Si l'entretien constitue la méthode pertinente pour explorer en profondeur des systèmes de rationalité, l'enquête par questionnaire peut fournir un utile éclairage complémentaire. Nous avons pu expérimenter une méthode d'exploitation de questionnaires sur un échantillon réduit de personnes précaires non flexibles. Elle est fondée sur l'analyse d'un réseau de variables liées par des liens de corrélation probable calculée par le test du khi-carré.

Elle nous a permis de définir des sous-ensembles de pratiques concomitantes ou de capacités associées. Cela nous a permis notamment de retrouver

le rôle structurant de la mobilité liée au travail et de proposer une décomposition des compétences de mobilité assises sur les pratiques plutôt que sur une construction théorique a priori. Nous avons également pu identifier les capacités les plus déterminantes des pratiques de mobilité, en l'occurrence les capacités cognitives.

Intégrer le questionnaire et l'entretien Ainsi, d'autres options méthodologiques que l'entretien sont ouvertes pour enrichir l'étude des choix de mobilité.

Premièrement, il paraît très utile de soumettre également aux personnes rencontrées un questionnaire élargi aux thèmes autres que la mobilité, thèmes dont nous avons révélé les liens forts avec les configurations de mobilité. Cela correspond au champ des stratégies d'accessibilité, et en particulier aux conditions de logement.

Il peut être difficile de combiner le questionnaire fermé et l'entretien ouvert, parce qu'ils suscitent des postures antagonistes de réponse. Cela est envisageable avec des entretiens redondants. Toutefois, le questionnaire préalable permet de cibler les entretiens mais enferme dans son cadre l'entretien qui suivra, tandis que le questionnaire peut sembler incongru après un entretien long. De plus, un intérêt majeur du questionnaire est l'analyse statistique qui impose un nombre élevé d'enquêtés, ce qui est incompatible avec la réalisation d'entretiens approfondis. Une alternative est d'appliquer chaque méthode sur des personnes différentes au sein d'une même population.

Cartes mentales, suivi itinérant et ethnographie Les entretiens peuvent également être complétés par la réalisation de cartes mentales, ce qui a été initié dans cette recherche. Encore une fois, cela impose des entretiens récurrents car la production d'une carte mentale et sa manipulation prennent beaucoup de temps. La réalisation de ces cartes peut d'ailleurs prendre d'autres formes que le dessin, qui exclut ceux qui ne maîtrisent pas sa technique. Nous avons ainsi expérimenté l'usage de papiers collants repositionnables, mais nous pourrions aussi utiliser un jeu de reconstruction spatiale de la ville en miniature (Ramadier et Bronner, 2006). De telles cartes, au sens large, peuvent notamment être analysées conjointement avec une représentation dans l'espace-temps des déplacements (Jirón, 2007), qui peut elle-même s'appuyer sur une géolocalisation des déplacements (Diminescu *et al.*, 2006).

Les choix de mobilité réalisés en contexte, dans le cours du déplacement, sont mal caractérisés par l'entretien. C'est pourquoi des méthodes d'observation in situ, à la manière des études de navigation urbaine, compléteraient l'exploration des choix de plus long terme réalisés en entretien.

Enfin, une approche ethnographique, par laquelle quelques personnes seraient suivies dans la longue durée, permettrait d'aller plus loin dans l'exploration des logiques d'action, tout en dépassant de nombreux problèmes méthodologiques soulevés par le cadre formel de l'entretien, de la carte mentale, ou du questionnaire. Ce qui n'exclurait pas non plus le recours ponctuel à des entretiens formalisés semi-directifs ou à la réalisation d'exercices spécifiques.

*

Les enjeux épistémologiques de cette recherche consistent essentiellement en une validation de la démarche matricielle qui enrichit la méthode idéal-typique. Cette démarche s'est appuyée sur certains outils conceptuels, tels que la jauge d'évaluation des précaires flexibles, et le crible des échelles spatio-temporelles d'anticipation de l'action. De surcroît, ce dernier est généralisable à d'autres terrains et même à d'autres domaines que la mobilité. Ce crible spatio-temporel de l'action individuelle constitue donc un véritable enjeu épistémologique car il caractérise une posture d'appréhension à la fois globale et analytique des rationalités individuelles.

La portée des résultats théoriques de cette recherche nous a amené à souligner ses enjeux méthodologiques et épistémologiques. Les autres enjeux sont d'ordre opérationnel.

7.3 Enjeux opérationnels : garantir un lieu « propre » pour libérer la mobilité des flexibles

Le premier enjeu opérationnel correspond aux services de soutien aux précaires flexibles (cf. 7.3.2), dont une liste exploratoire a été proposée comme aboutissement de cette recherche (cf. 6.2). Le deuxième consiste en l'identification de modèles de comportement fondés scientifiquement (cf. 7.3.1).

Société de la flexibilité et de la précarité Ces apports sont des enjeux parce qu'ils portent sur des catégories de populations dont les caractéristiques coïncident avec celles de la société, telle qu'elle a été décrite par certains chercheurs. Ainsi, Bouffartigue et Bouteiller (2003) soulignent l'émergence de normes de travail flexibles, hétéronomes ou autonomes, qui remplacent la norme fordienne. Cette norme sur laquelle se sont établis de nombreux droits sociaux était vecteur de stabilité, alors que la norme flexible, en particulier la norme flexible hétéronome, correspond à une instabilité et une précarité pour les travailleurs les moins protégés.

Mais la flexibilité dépasserait la sphère professionnelle pour caractériser l'ensemble de la société, que Lipovetsky (2004) qualifie alors *« d'hypermoderne »*. Cette flexibilité découlerait d'un futur devenu flou, privé des grands idéaux, imprévisible, qui exigerait par conséquent une réactivité permanente. Cette imprévisibilité de l'avenir qui pousse à une logique de survie désigne directement une forme généralisée de précarité, autre élément caractéristique de la société. Ce qui ne signifie toutefois pas que tous ses membres la subissent au même degré. La précarité d'ordre sociétal n'est pas aussi tangible que la précarité ancrée dans une fragilité et une instabilité individuelles.

Enfin, l'hypermodernité de Lipovetsky est aussi celle de l'hyperrationalisation. En particulier, l'hédonisme moderne est remis en cause au profit de la prévention dans une *« idéologie de la santé et de la longévité »* : *« Prévoir, anticiper, projeter, prévenir, c'est une conscience jetant en permanence des ponts vers demain et après-demain qui s'est emparée de nos vies individualisées. »*(Lipovetsky, 2004, page 71) Cela valide notre cadre méthodologique et donc notre analyse qui sont fondés sur le postulat selon lequel les individus sont rationnels, quitte à nous interroger sur les incohérences et insuffisances de ces rationalités dans un deuxième temps.

Échelles temporelles de déclinaison de la flexibilité en mobilité Par ailleurs, dans ces descriptions théorisées, la flexibilité est intimement associée aux idées de mouvement, de mobilité, de vitesse, idées dont le caractère strictement métaphorique n'est pas écarté[4]. Ainsi, une confusion est faite entre la flexibilité portée par les transformations du travail et la mobilité géographique qui en découlerait. Notre propre usage du terme flexibilité pour désigner une certaine intensité de la mobilité quotidienne participe d'ailleurs à cet amalgame.

Pourtant, l'augmentation annoncée (Bailly et Heurgon, 2001; Ries, 2003) des mobilités zigzaguantes c'est-à-dire des programmes de déplacements sophistiqués, qui permettraient au travailleur flexible de faire face à des agendas

[4]Extrait de Lipovetsky, 2004, page 55 :

> Partout l'accent est mis sur l'obligation du mouvement, l'hyperchangement délesté de toute visée utopique, dicté par l'exigence d'efficacité et la nécessité de la survie. En hypermodernité, il n'y a plus de choix, pas d'autre alternative qu'évoluer, accélérer la mobilité pour ne pas être dépassé par "l'évolution" : le culte de la modernisation technicienne l'a emporté sur la glorification des fins et des idéaux. Moins le futur est prévisible, plus il faut être mobile, flexible, réactif, prêt à changer en permanence, supermoderne, plus moderne que les modernes de l'époque héroïque. La mythologie de la rupture radicale a été remplacée par la culture du plus vite et du toujours plus : plus de rentabilité, plus de performance, plus de flexibilité, plus d'innovation.

de plus en plus compliqués et contraignants, n'est pas observée (Massot et Orfeuil, 2005). Il semblerait que, confrontés à des exigences temporelles diversifiées, les travailleurs préfèrent renforcer la spécialisation de leurs journées autour d'un seul type d'activités. La flexibilité professionnelle se traduirait donc par une mobilité flexible à l'échelle de la semaine mais pas à l'échelle de la journée.

Marges de manœuvre dans la mobilité face à la flexibilité Nos propres résultats sur la diversité des logiques d'action des précaires flexibles abondent justement dans ce sens : il n'y aurait pas de lien mécanique entre flexibilité professionnelle et mobilité flexible. En effet, les marges de manœuvre des précaires flexibles montrent que des personnes soumises à une même flexibilité professionnelle peuvent arbitrer leur travail-déplacement et réaliser une mobilité quotidienne très ou peu flexible.

De surcroît, la mobilité flexible en question ne prend pas la forme d'une complexification des chaînes de déplacements mais plutôt d'une variabilité des destinations à l'échelle de la semaine, du mois ou de l'année. Il s'agit bien d'une forme de mobilité flexible mais pas de celle qui est attendue de l'exigence généralisée de flexibilité, à l'échelle du programme quotidien de déplacements et d'activités.

La mobilité comme moteur de la flexibilité Par contre, le développement de la mobilité quotidienne flexible rend possible certaines formes de flexibilité qui s'appuient sur cette mobilité flexible. Au-delà, il participe de la définition d'une norme de mobilité, à laquelle s'adapte le fonctionnement urbain et social qui produit alors une injonction à la mobilité. Cette injonction trouve une réponse dans la flexibilité des temps sociaux et en devient ainsi un des vecteurs. Enfin, elle participe à la construction idéologique d'une injonction à la flexibilité par confusion des phénomènes partiellement associés.

Finalement, les évolutions dans le monde du travail et dans la société poussent à davantage de flexibilité et de précarité, ce qui renforce les enjeux opérationnels de notre recherche, même si la flexibilité ne se décline pas complètement dans la mobilité spatiale, ce qui correspond également à nos observations.

7.3.1 Les typologies définissent des modèles de comportement pour les politiques envers les précaires flexibles

7.3.1.1 Les typologies produites par des méthodologies rigoureuses sont davantage pertinentes que les modèles spontanés

L'analyse des systèmes de rationalités sous-jacentes aux comportements de mobilité des précaires flexibles nous a conduit à l'élaboration de typologies de choix de mobilité pour chacune des trois échelles spatio-temporelles d'anticipation de l'action. Or, ces typologies n'ont pas qu'une portée théorique. Elles caractérisent en effet des modèles de comportements qui peuvent être mobilisés dans la détermination des politiques encadrant les choix de mobilité des précaires flexibles et aboutissant par exemple à des services de soutien tel ceux que nous avons envisagés.

Contre la familiarité et la sociologie spontanée Ces modèles ont comme intérêt d'être fondés sur une méthodologie visant à éviter la validation d'arguments en ne s'appuyant que sur leur évidence, c'est-à-dire à éviter la « sociologie spontanée » dénoncée par Bourdieu *et al.* dans le travail du sociologue.

> La familiarité avec l'univers social constitue pour le sociologue l'obstacle épistémologique par excellence, parce qu'elle produit continûment des conceptions ou des systématisations fictives en même temps que les conditions de leur crédibilité. Le sociologue n'en a jamais fini avec la sociologie spontanée et il doit s'imposer une polémique incessante contre les évidences aveuglantes qui procurent à trop bon compte l'illusion du savoir immédiat et de sa richesse indépassable. (Bourdieu *et al.*, 1968, page 27)

Sans dispositifs d'objectivisation, cette évidence révèle seulement la correspondance des arguments défendus aux schémas de pensée préexistants du chercheur.

La familiarité pointée par Bourdieu *et al.* comme obstacle à l'objectivité du sociologue n'est pas complètement neutralisée par la distance sociale. En particulier dans le domaine de la vie quotidienne, la non-précarité de l'analyste ne l'empêche pas de projeter ses propres logiques dans celles des précaires qu'il étudie. En effet, les lieux de la mobilité des précaires flexibles ici étudiés sont insérés dans la ville et ils appartiennent à un type d'espaces familier pour l'analyste même s'il ne les pratique pas. De plus, il est confronté à des problématiques analogues dans son quotidien et l'évocation des tensions

ou projets touchant des domaines génériques comme le travail, la famille, le logement le renvoie à des préoccupations actives.

Modélisation spontanée des responsables de politiques Or, l'effort fait par le sociologue, pour établir un cadre théorique et méthodologique aussi explicite et maîtrisé que possible, n'est pas reproduit par le responsable qui est chargé de l'élaboration de politiques et amené pour cela à se représenter le comportement de cette population. D'une part, la caractérisation de modèles élémentaires de comportements n'est pas forcément réalisée réflexivement. Autrement dit, la modélisation peut se faire de manière automatique et invisible. D'autre part, ces responsables n'ont pas forcément non plus la formation ni les outils pour concevoir des modèles sur l'analyse rigoureuse de la réalité. Enfin et surtout, ils n'en ont tout simplement pas le temps ni les moyens financiers, car ce n'est pas leur fonction.

À défaut de modèles de comportements pertinents, ils mobiliseront donc des modèles simplistes, plus ou moins cohérents avec leur propre expérience condensée en micro-théories sociologiques. Nous en avons examiné des exemples avec celles qui tentent d'identifier le constituant crucial de la mobilité et désignent en particulier la notion polysémique de motivation (cf. 2.2.2.1). De surcroît, l'expérience de ces responsables peut être très éloignée de celle des populations dont ils se représentent les logiques d'action. Dans ce cas, la distance sociale, qui limite avantageusement la familiarité pour permettre une plus grande distance critique du sociologue, devient un handicap qui biaise encore davantage l'effort de modélisation.

Cette recherche, comme les autres recherches à visée typologique, a donc une utilité opérationnelle potentielle, qu'il reste à rendre effective par l'opérationnalisation, la vulgarisation et la diffusion des typologies.

7.3.1.2 Les types idéaux de choix de mobilité sont caractérisés par les degrés de précarité et de flexibilité

Nous pouvons reprendre les typologies élaborées pour chaque échelle d'anticipation de l'action, en les classant cette fois par catégorie de précaires flexibles (tab. 7.1).

Le peu précaire peu flexible Au cours des déplacements, le peu précaire peu flexible est un « vagabond », au sens où il s'oriente avec les ressources qu'il trouve dans l'environnement, sans qu'il ait besoin d'emmener d'outil de mobilité avec lui.

Lorsqu'il programme ses déplacements et donc son agenda d'activités, il est « suffisant prévenant ». Effectivement, il combine une satisfaction vis-à-

	peu précaires	*très précaires*
très flexibles	nomade équipé, virtuose assuré, artisan autonome compagnon	nomade démuni, désinvolte avisé, artisan autonome impétrant ou résistant
peu flexibles	vagabond, suffisant prévenant, enfant dépendant	voyageur, conformiste contrarié, parent aliéné

TAB. 7.1 – Types idéaux de choix de mobilité

Lecture*: Format de chaque cellule : solution de déplacement, tactique de mobilité, stratégie d'accessibilité*

vis de ses modalités de déplacement, qui lui semblent donc suffisantes, et une prévenance vis-à-vis des exigences de ses employeurs, prévenance mêlée de suffisance puisqu'il n'hésite pas à négocier leur application. Les modalités de déplacement en question consistent en une monomodalité, typiquement automobile, en un dénigrement des outils d'aide à la préparation des déplacements, et en un recours à l'abonnement jamais complété par un titre de transport pour aller au-delà de sa zone tarifaire. Sa satisfaction caractérise aussi sa stratégie d'automobilité, à laquelle il a renoncé, ce qu'il justifie en critiquant l'efficacité de la voiture.

Dans le domaine des stratégies à plus long terme, il est « enfant dépendant ». Il bénéficie en effet d'un hébergement familial pérenne qui lui permet d'envisager un ancrage territorial via son ancrage familial tout en le dispensant de chercher un lieu « propre ». Par contre, cela l'empêche d'envisager la fondation d'une famille. Il ne peut pas non plus se projeter vers un avenir professionnel autrement que dans un projet de rupture. Il n'a pas de stratégie pour y parvenir et refuse d'ailleurs les emplois stables s'ils sont éloignés. Son renoncement satisfait à l'automobilité s'intègre dans ce renoncement satisfait à l'émancipation. Son objectif professionnel concret est alors simplement de stabiliser ses emplois, non pas pour mettre en œuvre un projet professionnel, mais simplement pour contrecarrer la fatigue liée à la précarité professionnelle et la mobilité flexible qu'elle impose.

Le très précaire peu flexible Le très précaire peu flexible est plutôt « voyageur » dans l'orientation de ses déplacements même s'il utilise aussi les ressources de vagabond. En effet, afin de requérir l'aide de ses employeurs, il utilise le téléphone portable, qui est un outil de voyageur. Ce qualificatif signifie que cet outil lui permet d'accéder à une ressource située dans

l'environnement, en l'occurence ses employeurs. Plus largement, il sollicite beaucoup les gens, y compris les passants, travailleurs de la rue, chauffeurs de bus ou guichetiers.

À l'échelle du programme quotidien de mobilité, il est « conformiste contrarié ». Il vise en effet à atteindre la norme que représente le suffisant prévenant, mais en étant contrarié dans ses efforts par sa plus grande précarité. Il se contente d'une monomodalité en transports en commun, mais il aspire à l'automobilité. Il préférerait disposer d'un abonnement mensuel voire annuel pour les transports en commun, mais il doit souvent reporter cet achat, à cause de ses difficultés de trésorerie.

Ses stratégies de long terme le qualifient de « parent aliéné ». Il place ainsi au cœur de ses projets la fondation d'une famille, dans un objectif de transmission patrimoniale, mais il n'a pas de lieu « propre » pour cela. Il est en effet logé dans des conditions précaires, dans des logements insalubres ou, provisoirement, chez des amis et parents. Il ne peut donc élaborer de stratégies d'émancipation professionnelle ou de mobilité résidentielle, mis à part l'accès à un lieu « propre » sur le même territoire. Bien qu'il rêve d'automobilité, il n'a pas plus de stratégie pour y parvenir. De même, sa principale stratégie professionnelle est la polyvalence. Elle ne sert ni son projet professionnel en rupture, ni son objectif professionnel, à savoir le respect de sa dignité de travailleur, de citoyen et de chef de famille.

Le peu précaire très flexible Les outils d'orientation nomades, c'est-à-dire portables et autosuffisants, caractérisent le peu précaire très flexible pendant son déplacement. Ce « nomade équipé » ne s'empêche toutefois pas d'utiliser aussi les ressources de vagabond ou de voyageur.

Dans ses programmes de déplacements, il est « virtuose assuré ». Il maîtrise en effet la multimodalité et surtout la voiture, ainsi que les outils de préparation du déplacement. Il utilise à la fois un abonnement et des titres de transport complémentaires. La logique de ses choix modaux est marquée par la recherche de l'efficacité, c'est-à-dire de l'adéquation des modes de transport avec les contraintes du programme d'activités. Enfin, il démontre un détachement moral assuré vis-à-vis de sa dépendance économique à ses employeurs, en particulier parce que cette dépendance est relativement bilatérale grâce à sa qualification professionnelle et à sa grande flexibilité multimodale. Ce qui se traduit aussi par une certaine désinvolture par rapport aux exigences professionnelles de ponctualité.

Le peu précaire très flexible est un « artisan autonome compagnon » vis-à-vis de ses choix de long terme. Son engagement se porte sur son projet professionnel dans le cadre d'une émancipation vis-à-vis de sa famille. La

fondation de sa propre famille est d'ailleurs reportée ou rejetée. Son projet de métier coïncide avec son objectif professionnel car il prolonge son activité actuelle. Ses principales stratégies pour l'atteindre sont la formation, l'acceptation d'emplois stables éloignés, et la mobilité résidentielle qui privilégie l'émancipation et l'accessibilité. Sa capacité stratégique est rendue possible par la possession d'un lieu « propre ».

Le très précaire très flexible Le très précaire très flexible est un « nomade démuni » dans ses déplacements. Il tend à l'utilisation des outils nomades d'orientation, mais en dispose de peu. Il recourt donc davantage aux autres types de ressources que le « nomade équipé ».

Par rapport à la préparation des programmes d'activités et de déplacements, il est un « désinvolte avisé ». Il fait montre d'une maîtrise avisée c'est-à-dire adaptée à son faible niveau de ressources. Il pratique une multimodalité qui privilégie les transports en commun, mode plus économe que la voiture. Comme pour les outils d'orientation, il utiliserait davantage les outils de préparation des déplacements mais en est relativement démuni. Il mobilise donc beaucoup son expérience du territoire pour compenser ce manque. Il choisit les titres de transport de court terme pour en maîtriser le coût dans un contexte de forte instabilité des besoins de déplacement et des revenus. Ce dénigrement assumé de l'abonnement, qui représente pourtant un ordinaire pour les autres précaires flexibles, correspond à un certain anticonformisme. Par rapport aux exigences professionnelles, le très précaire très flexible révèle même de la désinvolture. Ainsi, il se soumet aux propositions de travail-déplacement pénible, parce qu'il a besoin de travailler, mais il affirme sa légitimité à les refuser. De même, il prend des précautions pour ne pas être en retard mais il considère que l'employeur doit assumer ce risque. La ponctualité ne représente donc pas une injonction morale qui pèse sur lui, ni une valeur professionnelle qu'il se serait appropriée.

À l'échelle des choix de long terme, le très précaire très flexible est soit un « artisan autonome impétrant », soit un « artisan autonome résistant ». Les deux reportent ou rejettent les projets familiaux pour s'engager dans leur travail, mais les formes de cet engagement varient ainsi que les stratégies qui permettent de le satisfaire. « L'impétrant » vise la stabilité dans son métier, qui est celui de ses missions actuelles. Pour cela, sa principale stratégie professionnelle est le démarchage des employeurs et l'acceptation des emplois stables même éloignés. Le « résistant », par contre, valorise la flexibilité de ses missions, ce qui s'apparente à un engagement dans le métier de travailleur flexible. Son objectif se réduit d'ailleurs au respect de sa dignité, ce qui se traduit par une stratégie de refus des emplois stables qu'on lui propose. En

effet, le maintien de son instabilité contractuelle lui garantit les allocations de chômage et donc le pouvoir de démissionner des missions humiliantes. Le très précaire très flexible est en tout cas autonome puisqu'il dispose d'un lieu « propre » à partir duquel il élabore, outre ces stratégies professionnelles, une stratégie résidentielle d'émancipation et d'accessibilité, et une stratégie avisée d'accès à l'automobile, outil majeur d'émancipation.

Ces quatre systèmes de rationalités forment quatre types idéaux dont il faut se rappeler qu'ils forment des modèles qui regroupent des traits caractéristiques seulement signifiants les uns par opposition aux autres (Coenen-Huther, 2003). Chaque type ne saurait prétendre à présenter par lui-même une vision condensée des faits observés. C'est la combinaison de ces types virtuels qui permet, exclusivement mais efficacement, une réduction de la complexité du réel. Ceci étant pris en compte, cette typologie à plusieurs échelles peut alors enrichir les politiques agissant sur les précaires flexibles. Nous allons maintenant détailler les enjeux de ces dernières telles que notre recherche les a mises en évidence.

7.3.2 Les services pertinents portent sur le logement et sur les ressources psychologiques

Services identifiés L'identification des ressources mobilisées dans les choix de mobilité tels qu'ils ont émergé dans notre démarche matricielle idéal-typique nous a permis de dresser une liste de possibles services de soutien des précaires flexibles. Ce soutien consiste à renforcer leurs ressources pour les maintenir dans leur configuration de mobilité, ou pour s'y placer s'ils n'y sont pas.

En particulier, nous considérons que la mobilité très flexible traduit une plus grande capacité, donc une plus grande possibilité de choix, et qu'elle peut être valorisée dans cette mesure. Par conséquent, nous nous sommes intéressé, d'une part, aux ressources qui permettraient aux précaires peu flexibles de devenir très flexibles. Il s'agit des ressources déterminantes et discriminantes au sein de l'échantillon. D'autre part, nous avons pris en compte les ressources déterminantes mais non discriminantes, dont nous avons supposé le caractère discriminant par rapport à des configurations de plus faible mobilité, notamment d'insularité.

7.3.2.1 Le « propre » a une place à conquérir dans les politiques du logement

L'analyse des ressources a mis en avant le lieu « propre » et les ressources symboliques, et pas les moyens de transport ou d'aide à la mobilité. Même

les ressources cognitives spécifiques à la mobilité ne semblent pertinentes que pour les précaires non flexibles. Ce résultat contre-intuitif ne décline dans les recommandations opérationnelles.

L'accès à un « propre » au sens d'un logement autonome et décent paraît l'élément le plus crucial. En effet, les ressources symboliques paraissent évoluer en symbiose avec la configuration objective de mobilité. Par conséquent, elles constituent un stabilisateur de la structure de mobilité, et en même temps un frein aux processus de reconfiguration. Cela en fait un improbable levier pour initier de tels changements. Ce serait donc la configuration objective qui devrait surtout être visée, et en l'occurrence, les conditions de logement.

Cette importance du « propre » interroge les politiques du logement. D'une part, cette primauté du logement dans la détermination des choix d'accessibilité et de mobilité élève les questions de régulation du marché du logement en termes d'offre et de qualité dans l'agenda politique. D'autre part, l'hébergement d'urgence exige une insertion sans fournir de lieu « propre ».

Instabilité de l'hébergement des sans-logis contre l'assistanat À côté de l'encadrement du marché privé, de l'offre de logement social et des aides au logement, les politiques sociales du logement consistent à fournir des hébergements très temporaires pour les très précaires, et moins précaires pour les personnes moins précaires. Les hébergements pérennes sont l'exception dans la liste des CHU, CHRS et foyers divers.

La logique institutionnelle sous-jacente est d'offrir ces services d'hébergement au plus grand nombre sans que les places trop peu nombreuses ne soit occupées par une petite fraction du public concerné. De plus, cette assistance sociale veut combattre l'assistanat, c'est-à-dire la pérennisation d'une situation de dépendance institutionnelle. Les bénéficiaires sont donc tenus de respecter un règlement intérieur lorsqu'ils sont hébergés dans un esprit de droits et devoirs partagés, et ils sont censés trouver dans un délai plus ou moins court un hébergement alternatif, mais aussi progresser sur la voie d'une insertion socio-professionnelle.

Vaine insertion sans lieu « propre » Le caractère temporaire de ces hébergements empêche radicalement d'en faire des « propres », en tant que lieux permettant de maîtriser les aléas de l'existence. Or, il apparaît que l'accès à un lieu « propre » est la clé à la mise en œuvre de stratégies d'émancipation. Ces stratégies semblent donc exigées en vain de la part des bénéficiaires de ces dispositifs d'assistance. En sortir serait donc improbable. Effectivement, le rôle de paliers progressifs vers l'insertion est difficilement joué par

ces structures, entre lesquelles le public circule sans parvenir à l'autonomie.

L'argument avancé est souvent le trop court délai de séjour. Il ne donnerait pas le temps aux bénéficiaires de préparer leur insertion qui doit se réaliser dans les différents secteurs de la vie quotidienne : outre le logement, l'emploi, la santé, la sociabilité, et la mobilité (cf. 1.1.2.6). Les contre-mesures avancées consistent en des délais plus longs, car le refus de l'assistanat et les contraintes budgétaires perdurent et maintiennent le caractère temporaire de l'hébergement (Bissuel, 2007).

Nécessité de la pérennité de l'hébergement Or, ces mesures peuvent s'avérer inadaptées. Peut-être les bénéficiaires ont-ils davantage besoin d'un lieu « propre » pour rendre possible leurs stratégies, plutôt que d'un délai supplémentaire pour les réaliser. La pérennité du logement serait dès lors un élément indispensable aux politiques d'assistance par l'hébergement.

Ces politiques devraient, par conséquent, renoncer au primat de l'évitement de l'assistanat, typique des politiques d'assistance (Castel, 1995), par exemple en prévoyant la transformation optionnelle et progressive d'un hébergement gracieux illimité en location illimitée. Ce critère de la pérennité annoncée du logement paraît très contraignant mais serait cohérent avec la mise en place effective du droit au logement opposable. Le mouvement social[5] qui a porté l'émergence de ce droit en fait d'ailleurs le prolongement d'une politique d'hébergement décent, choisi et durable.

Primauté du lieu « propre » Cette reconnaissance dans la sphère politique de l'importance du logement, parmi les seuls autres droits opposables que sont les droits à la santé et à l'éducation, désigne le logement avec le corps comme « propriété privée » minimale, selon notre nomenclature de propriétés (cf. 1.1.2.3), c'est-à-dire comme « propre ». La légitimité de la garantie de ce lieu « propre » par l'État serait qu'il est nécessaire à l'émancipation, donc à l'autonomie et à la pleine citoyenneté. Les autres piliers de l'insertion (cf. 1.1.2.6), y compris l'emploi et la mobilité, se voient dans ce cadre reléguer au rang de facteurs importants mais secondaires.

Caractériser le lieu « propre » Enfin, l'opérationnalisation de ces affirmations sur le rôle discriminant du « propre » impose de poser la question : qu'est-ce qu'un « propre » ? Nous avons entrevu des situations qui nous ont

[5]Lire la charte du Canal Saint-Martin qui rassemble les revendications de l'association *Les Enfants de Don Quichotte*, initiatrice de ce mouvement. `http://www.lesenfantsdedonquichotte.com/v2/charte.php`

fait recourir à la notion de lieu « propre » : maison, appartement en HLM, colocation familiale. Le « propre » ne se réduit certainement pas à la propriété privée individuelle. D'autres statuts d'occupation le permettent, comme des conditions de logement indécentes sont susceptibles de l'annihiler.

De plus, le lieu « propre » n'est pas nécessairement un concept pertinent pour n'importe quel type d'individu ou de population. Ainsi, le simple fait que des personnes puissent à peu près limiter leur territoire de vie à leur appartement, comme nous l'ont rapporté des responsables de structures d'insertion, nous rappelle que le « propre » ne suffit pas à l'établissement d'une mobilité flexible au service de stratégies d'émancipation.

Ces questions autant théoriques qu'opérationnelles restent à explorer.

7.3.2.2 Le rôle des ressources psychologiques suggère une mise en adéquation des précaires flexibles et des services de soutien au projet professionnel ou à la mobilité

Les autres ressources révélées par notre analyse consistent en ressources d'ordre psychologique. Le projet professionnel fait partie des ressources symboliques, et les compétences de mobilité des ressources cognitives. Dans chaque cas, la question est de savoir comment permettre l'adéquation entre les contraintes de travail-déplacement et ces ressources.

Intervention sur le projet professionnel Les ressources symboliques désignent néanmoins la nécessaire prise en compte des activités qui impriment du sens dans la mobilité. La principale activité à intégrer est alors le travail vu son importance à la fois dans la structuration de la mobilité quotidienne et dans l'implication subjective des personnes très mobiles. Le sens qu'on lui donne semble déterminant de l'engagement dans la flexibilité et donc des pratiques de mobilité, ainsi que le concept de travail-déplacement le cristallise. La nature du projet professionnel doit donc être appréhendée, que ce projet porte sur un métier dans la stabilité, un métier dans la flexibilité, ou encore une flexibilité comme métier.

Or, l'appréhension du projet questionne en premier lieu le travail comme métier, donc dans son contenu. Elle interroge aussi l'adéquation des emplois aux projets et la maîtrise accordée aux travailleurs sur les modalités de leur travail, notamment sur les conditions de travail qui peuvent être plus ou moins exigeantes en termes d'investissement subjectif. L'objectif n'est pas seulement d'exiger une implication subjective dans un projet hétéronome. Cela reviendrait à attendre un consentement en plus de la soumission. Or ces postures sont compatibles avec une configuration d'ancrage et de faible mobilité, mais difficilement conciliables avec un projet global d'émancipation. Bien

au contraire, l'enjeu est de donner aux travailleurs précaires les moyens de façonner en partie un projet propre, appropriable, autonome, émancipateur.

Pour l'élaboration de services à la mobilité efficients, la problématique des capacités de déplacement, qui interroge comment on se déplace, doit donc passer au second plan derrière la problématique du métier, qui renvoie à ce vers quoi et pour quoi on se déplace, ainsi qu'à la problématique du lieu « propre », qui questionne ce à partir de quoi on se déplace.

Intervention sur l'aptitude à la mobilité Les conditions de transport semblent non discriminantes des pratiques de mobilité par rapport à des dimensions extérieures à la sphère de la mobilité. Par conséquent, les difficultés éprouvées dans le transport ne seront pas résolues par une approche sectorielle. Les innovations propres à la sphère de la mobilité paraissent certes utiles, dans la mesure où elles s'adaptent à ces populations plus qu'elles n'exigent leur adaptation.

En particulier, les innovations visant l'apprentissage de compétences de mobilité semblent les plus pertinentes pour susciter une posture émancipatrice. Nous avons également noté l'importance des compétences de sollicitation chez les précaires flexibles.

En outre, il est probable que les compétences de mobilité associées aux pratiques des précaires non flexibles, comme la maîtrise de la lecture, soient transmises avec grand bénéfice à une partie des précaires flexibles, comme le suggère l'illettrisme de certaines d'entre elles. Les autres compétences qui jouent un rôle chez les précaires non flexibles peuvent donc être développées, à savoir les compétences d'utilisation des réseaux de transport et de compréhension de ses normes, et les compétences expertes liées au permis de conduire.

Les services à la mobilité qui se focalisent sur l'accession à l'automobilité et donc sur le passage du permis de conduire recouvrent ainsi une ambition plus large, qui est le développement de compétences expertes qui dépassent les exigences de la conduite automobile et qui fondent une assurance à se déplacer et à faire face à l'inconnu.

L'apprentissage des compétences de mobilité notamment par la mobilité assistée puis autonome correspond aux besoins des précaires non flexibles, et l'accompagnement vers l'automobilité semble pertinent dans des contextes ruraux sans alternative modale. Toutefois, le ressort véritable des configurations de mobilité des précaires flexibles franciliens semble se trouver ailleurs. Ce qui augure, pour ceux qui bénéficient des services centrés sur le transport, un obstacle dans l'accès à l'insertion émancipée.

Aptitude commune à la mobilité et à la flexibilité Après nous être intéressé au « propre », la prise en compte des ressources symboliques et cognitives soulève la question d'une aptitude à la mobilité, dans sa dimension psychologique et pas physiologique. Si nous remettons en cause le lien mécanique entre flexibilité et mobilité, nous insinuons toutefois l'existence d'un lien entre aptitude à la flexibilité et aptitude à la mobilité.

Cette relation désigne une double capacité psychologique qui permet, ou pas, à la fois la mobilité géographique comme adaptation des pratiques aux réalités territoriales, et la flexibilité socio-professionnelle comme adaptation des projets au réalités socio-économiques. Elle correspond à la notion de *« mobilité cognitive »* proposée par Briole et Rascol-Boutard (2001), qui permet d'éviter une *« immobilité subjective »* selon l'expression des travailleurs sociaux que ces auteurs citent.

La proximité entre ces deux aptitudes suggère donc l'existence d'un dénominateur commun qui s'exprime en termes cognitifs et symboliques. Dans sa dimension cognitive, l'aptitude commune à la mobilité et à la flexibilité renvoie, d'un côté, à la capacité cognitive d'adaptation aux diverses normes socio-techniques nécessaires au déplacement. De l'autre, cette capacité cognitive permet l'adaptation aux normes des différents milieux socio-professionnels auxquels confronte la flexibilité. Dans sa dimension symbolique, l'aptitude commune désigne la capacité symbolique à maintenir un système de significations cohérent avec une configuration qui imbrique mobilité flexible et émancipation par la flexibilité professionnelle.

La mobilité et la flexibilité se rapportent toutes deux à l'adaptation face au changement. L'analogie des concepts engendre une homologie des schèmes mentaux. Ce qui se traduit par l'existence d'une aptitude cognitive et symbolique commune à la mobilité et à la flexibilité. La proximité conceptuelle suscite également une confusion idéologique qui recommande de développer l'une pour résoudre les contradictions de l'autre. Pourtant, leur similitude et l'existence d'une aptitude commune ne correspond à aucune relation causale simple : la mobilité n'est pas l'effet nécessaire de la flexibilité et l'aptitude à la mobilité n'est pas la solution la plus pertinente pour répondre à l'exigence de flexibilité.

*

La démarche matricielle de mise à jour des types idéaux de choix de mobilité n'aura pas seulement révélé la diversité des modèles de comportement des précaires flexibles franciliens. Elle aura surtout permis de mettre en avant le rôle prépondérant du « propre », c'est-à-dire du logement autonome et décent, sur les pratiques de mobilité et sur les stratégies d'émancipation.

Bien que la mobilité et la flexibilité mobilisent une même aptitude cognitive et symbolique d'adaptation face au changement, la réponse à l'impératif de flexibilité se trouve hors du champ du transport. Le levier d'action pertinent n'est pas tant la capacité de déplacement ou même cette aptitude au changement. Ce levier se trouve bien dans les conditions de logement qui définissent un « propre », c'est-à-dire un lieu autonome d'élaboration des stratégies de long terme, d'engagement dans des projets d'émancipation, et d'instrumentalisation des tactiques de mobilité flexible. Car seule la puissance émancipatrice du projet inscrit dans des stratégies sublime en promesse d'autonomie la flexibilité si exigeante du travail-déplacement de ces personnes précaires et, malgré tout, mobiles.

Annexes

Annexe A

Liste de sigles

AAH Allocation adulte handicapé
AI Association intermédiaire
AME Aide médicale d'État
ANPE Agence nationale pour l'emploi
API Allocation parent isolé
ASS Allocation de solidarité spécifique
ASSEDIC Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce
ASI Allocation supplémentaire d'invalidité
ASV Allocation supplémentaire vieillesse
ATMF Association des travailleurs maghrébins de France
BSR Brevet de sécurité routière
BTP Bâtiment et travaux publics
CAF Caisses d'allocations familiales
CAP Certificat d'aptitude professionnelle
CDD Contrat à durée déterminée
CDI Contrat à durée indéterminée
CERC Conseil de l'emploi, des revenus et de la cohésion sociale
CES Contrat emploi solidarité
CIE Contrat initiative emploi
CI-RMA Contrat d'insertion - revenu minimum d'activité
CMU Couverture maladie universelle
CMUC Couverture maladie universelle complémentaire

COTOREP Commission technique d'orientation et de reclassement professionnel

CV Curriculum vitae

DARES Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques

DUT Diplôme universitaire de technologie

ENT Enquête nationale sur les transports

EGT Enquête globale transport d'Île-de-France

EI Entreprise d'insertion

ETT Entreprise de travail temporaire

ETTI Entreprise de travail temporaire d'insertion

FMQ-SN Fédération des maisons de quartier de Saint-Nazaire

FNARS-IDF Fédération nationale des associations d'accueil et de réinsertion sociale Île-de-France

FO Force ouvrière

FTM Foyer de travailleurs migrants

HLM Habitation à loyer modéré

INSEE Institut national de la statistique et des études économiques

MIPES Mission d'information sur la pauvreté et l'exclusion sociale en Île-de-France

OMI Office des migrations internationales

PME Petite ou moyenne entreprise

RATP Régie autonome des transports parisiens

RER Réseau express régional (RER A : ligne A du réseau express régional)

RMI Revenu minimum d'insertion

SEJE Soutien à l'emploi des jeunes en entreprise

SMIC Salaire minimum interprofessionnel de croissance

TLFi Trésor de la Langue Française informatisé. Site web : http ://atilf.atilf.fr

TRACE Trajet d'accès à l'emploi

Annexe B

Code de lecture des transcriptions d'entretiens

Nota : les prénoms des enquêtés et les noms qu'ils peuvent parfois évoquer en entretien ont été remplacés par des pseudonymes.

, (virgule) Pause dans le flux discursif.

. (point) Intonation de fin de phrase.

? Intonation interrogative.

! Intonation exclamative marquée.

... Phrase en suspens.

- (tiret) Interruption brutale du discours, éventuellement au milieu d'un mot.

(7") Silence de 7 secondes.

[dispendu de oa] Transcription incertaine.

[Gotoré] Le nom prononcé est masqué et remplacé par le pseudonyme.

xxx Transcription impossible.

xxxxxxxx Long extrait impossible à transcrire.

(quelqu'un rentre) Indication contextuelle.

(rire) Le locuteur rit.

(rires) Les deux interlocuteurs rient de concert.

YJ : – Yves Jouffe, l'enquêteur, parle.

(. . .) Extrait non cité. Long extrait non cité avec changements de locuteur si "(. . .)" est seul sur une ligne.

Annexe C

À la recherche des précaires flexibles : exploration de terrains, de méthodes et de grilles de lecture

Pertinence des terrains La recherche des précaires flexibles nous a conduit dans diverses structures accueillant un public supposé précaire et/ou flexible. Il s'agit des structures d'insertion, des foyers de travailleurs migrants et des agences d'intérim. Parmi les premières, il faut distinguer celles qui s'occupent d'insertion par l'activité économique, dont l'objectif est l'insertion professionnelle de leur public dans lesquelles il exerce déjà une activité salariée sous contrôle, de celles qui visent plus modestement une ré-insertion sociale, par des ateliers de « redynamisation » ou de socialisation. L'exposé de la situation du public des différentes structures permet d'estimer la pertinence de chaque terrain par rapport aux problématiques qui nous intéressent, à savoir celles portant sur la mobilité des précaires flexibles.

C.1 Analyse de la mobilité de précaires non flexibles

C.1.1 Exploration des problématiques pertinentes par questionnaire

C.1.1.1 Exploration d'une association de solidarité avec les précaires

L'association nommée « Culture et Solidarité » nous a permis de rencontrer quelques personnes dans un atelier collectif et a diffusé auprès de son public un questionnaire que nous avons conçu (cf. page ci-contre).

A priori précaires mais pas flexibles Cette structure qui se désigne comme association d'éducation populaire fait partie des structures du monde de l'insertion qui ne font pas travailler leur public mais tentent de lui donner les moyens de s'insérer socialement. Même si l'insertion réussie est d'abord caractérisée par l'accès à l'emploi, cet objectif demeure lointain pour une part non négligeable de ce public. Donc, la plupart des personnes susceptibles d'être rencontrées via cette structure seront certainement très précaires, mais peu flexibles, car non soumises aux contraintes de la mobilité liée au travail.

Entretiens exploratoires Nous avons pu rencontrer à plusieurs reprises Mme Machavoine, une animatrice de l'association qui s'occupe en particulier des ateliers du secteur rural. C'est elle qui nous a invité à un de ces ateliers à Mormant et nous a proposé de diffuser le questionnaire dans son association. Nous avons également présenté ensemble les difficultés de déplacement du public de Culture et Solidarité dans les locaux du conseil régional d'Île-de-France le 24 novembre 2005 auprès d'élus et d'acteurs du domaine de l'action sociale qui nous ont fait part de leurs propres expériences. L'ensemble de ces entretiens n'étant pas structuré par un corpus théorique peut être qualifié d'exploratoire.

Diffusion d'un questionnaire Par ailleurs, nous avons eu l'opportunité d'analyser 85 questionnaires décrivant les capacités, pratiques et affects (fig. C.1 et C.2) de personnes participant aux ateliers de l'association Culture et Solidarité. Cette association dite « d'éducation populaire » travaille dans le domaine de l'insertion professionnelle et surtout sociale sur des secteurs urbains (Marne-la-Vallée : Noisy-le-Grand, Torcy, Noisiel, Lognes) et ruraux (Tournan, Mormant) de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis.

Déplacements : habitudes, moyens, besoins

NOM et Prénom :

Moyens	oui	non	mais...
J'ai un arrêt de bus à proximité de chez moi			
J'ai un garage, ou un local pour garer un vélo ou un cyclomoteur			
J'ai des amis ou de la famille qui peuvent me véhiculer en cas d'urgence			
J'ai des tickets de bus			
J'ai un abonnement pour les transports en commun			
J'ai un vélo qui nécessite des réparations			
J'ai un vélo en état de marche			
J'ai un cyclomoteur qui nécessite des réparations			
J'ai un cyclomoteur en état de marche			
J'ai une voiture qui nécessite des réparations			
J'ai une voiture en état de marche, assurée et avec le contrôle technique			

Besoins	oui	non	parce que...
Je dois me déplacer le week-end			
Je dois me déplacer loin avec le RER ou le train de banlieue			
Je dois me déplacer tôt le matin ou tard le soir			
Je dois me déplacer là où il n'y a pas de transports en commun			
Je dois me déplacer dans des endroits que je ne connais pas			
Je dois me déplacer avec de jeunes enfants			
Je dois transporter du matériel			
Dans la même journée, je me déplace dans différents endroits			
J'ai besoin de me déplacer pour mon travail			
J'ai besoin de me déplacer tous les jours			
Je dois me déplacer à plus de 5km de chez moi			
Je dois me déplacer à plus de 15km de chez moi			
J'ai besoin de me déplacer loin pour faire les courses			
Je dois me déplacer loin pour des démarches administratives			
J'ai besoin de véhiculer des proches			
J'ai besoin de savoir lire un plan pour organiser mes trajets			

Capacités physiques	oui	non	mais...
J'ai des problèmes de santé qui me gênent pour marcher			
J'ai des problèmes de santé qui me gênent pour utiliser un vélo ou un cyclomoteur			
J'ai des problèmes d'équilibre			
J'ai des problèmes de santé qui m'empêche de passer le permis de conduire			
Je suis en bon état de santé			
Je fais régulièrement de la marche à pied			
Je suis capable de faire 10 km à pied			
Je fais régulièrement du vélo			
Je suis capable de faire 30 km à vélo			
Je pratique un sport toutes les semaines			

FIG. C.1 – Questionnaire diffusé au sein de l'association Culture et Solidarité (recto)

Connaissances	oui	non	mais...
Je lis sans problèmes les panneaux de direction			
Je connais les principaux panneaux de signalisation			
Je sais me déplacer dans mon quartier			
Je sais me déplacer dans la ville			
Je sais utiliser les transports en commun			
Je sais trouver les horaires et réserver un billet de train			
Je sais utiliser le train (composter un billet, trouver la voie…)			
Je sais faire du vélo			
Je sais faire du cyclomoteur			
Je sais lire un plan de ville			
Je sais lire un plan de bus ou de métro			
Je sais organiser un trajet à partir d'un plan			
Je peux me rendre à un rendez-vous ponctuel à plus de 15 km de mon domicile			
Je peux me rendre tous les jours à un endroit à plus de 15 km de mon domicile			
J'ai suivi une initiation au code de la route pendant ma scolarité			
J'ai mon BSR			
J'ai suivi quelques leçons de code			
J'ai eu mon code			
J'ai mon permis de conduire			

Habitudes	oui	non	mais...
J'aime rester chez moi			
J'ai du plaisir à me promener			
J'ai du plaisir à découvrir des lieux que je ne connais pas			
Je souhaiterais me déplacer plus souvent.			
Je vais régulièrement dans les communes avoisinantes			
Je vais hors du département plusieurs fois par an			
Je vais à Paris plusieurs fois par an			
Je fais régulièrement des trajets en voiture en tant que passager			
J'utilise les transports en commun au moins une fois par semaine			

Peurs	oui	non	mais...
J'ai peur de sortir de chez moi quand il fait nuit			
J'ai peur de monter dans une voiture en tant que passager			
J'ai peur de la vitesse			
J'ai peur d'utiliser les transports en commun			
Je suis incapable d'apprendre à conduire			
Je préfère rester dans mon quartier			
J'ai peur des ponts ou des tunnels			
J'ai peur d'aller dans des endroits que je ne connais pas			
J'ai déjà eu un accident de la route			

FIG. C.2 – Questionnaire diffusé au sein de l'association Culture et Solidarité (verso)

Les questionnaires ont été remplis sur ces deux types de secteurs en Seine-et-Marne pendant les différents ateliers d'insertion : atelier de remotivation, atelier d'insertion socio-professionnelle, jardin d'insertion, atelier d'alphabétisation. À Marne-la-Vallée, il s'agit surtout d'ateliers d'alphabétisation de migrants. Dans les ateliers ruraux se trouvent surtout des populations originaires de l'économie rurale et des périurbains d'origine française.

Le questionnaire permet de réaliser un éclairage sommaire, à utiliser avec beaucoup de précautions étant donné ses limites méthodologiques (cf. C.1.5), sur une population a priori très précaire. Cet éclairage porte sur plusieurs aspects de leur mobilité, qui y ont été nommés comme pratiques, moyens, capacité physique, compétences et affects.

C.1.1.2 Questionnement exploratoire révélateur de problématiques

Cette étude exploratoire nous permet de nous orienter dans le choix des terrains et des questionnements pertinents par rapport à notre problématique générale qui est la spécificité de la mobilité des précaires flexibles.

Observation d'une variété de populations plus ou moins précaires flexibles L'étude qualitative (cf. C.1.2) et quantitative (cf. C.1.3) du public de l'association Culture et solidarité nous permet de légitimer la finesse conceptuelle de la déconstruction de la précarité ainsi que le positionnement problématique sur l'existence de précaires flexibles, en les confrontant à la variété observée des catégories de populations plus ou moins précaires et plus ou moins flexibles.

De plus, la caractérisation des degrés de précarité et de flexibilité nous aide à identifier les terrains où il est possible ou pas d'enquêter les précaires flexibles.

Expérimentation de méthodes Cette première recherche (cf. C.1.4) est, d'autre part, l'occasion d'expérimenter l'étude des pratiques de mobilité par questionnaire fermé, et finalement de justifier le choix d'enquête par entretiens.

En particulier sera expérimentée l'efficacité d'une enquête par questionnaire pour appréhender plusieurs thèmes de questionnement potentiellement fructueux comme la dimension cognitive ou affective.

Résultats sur les précaires non flexibles comme population de référence Cette étude a également pour intérêt de produire des résultats de recherche sur une population de précaires non flexibles. D'une part, ils

se rajoutent aux études sur la mobilité des pauvres immobiles et des insulaires recensées supra (cf. 1.2.3). D'autre part, en caractérisant la mobilité des précaires non flexibles et ses déterminants, ils fournissent des éléments de comparaison pour un questionnement centré sur notre problématique qui est la spécificité de la mobilité des précaires flexibles, notamment par rapport aux précaires non flexibles.

Questionnement spécifique à l'enquête par questionnaire Enfin, cette population plus ou moins précaire et plus ou moins flexible reste a priori assez proche de celle que nous visons, bien qu'elle soit globalement moins flexible. Donc, si les résultats ne peuvent être strictement étendus aux précaires flexibles, ils permettent néanmoins d'identifier les dimensions dans lesquelles rechercher les caractéristiques intéressantes de la mobilité des précaires flexibles, à savoir les caractéristiques structurantes, déterminantes, spécifiques.

Le questionnement choisi pour cette étude quantitative est l'identification des déterminants des différentes pratiques de mobilité. Ces déterminants sont assimilés à une capacité de mobilité à quatre dimensions dont il s'agit de reconnaître l'importance respective. Les quatre dimensions découlent des représentations et des catégories d'analyse des responsables de structure d'insertion, puisque les catégories de questions sont produites à partir du questionnaire d'une de ces structures (cf. C.1.5). La capacité de mobilité ainsi reconstruite est composée des moyens de mobilité, y compris l'accessibilité aux réseaux de transports, et de trois capacités incorporées, à savoir physique, cognitive, et affective.

Ce questionnaire permet ainsi d'appréhender les pratiques de mobilité, les différentes composantes de la capacité de mobilité, et l'effet de ces dernières sur les premières. L'importance de telle composante par rapport aux autres désigne alors le thème vers lequel focaliser les questionnements suivants qui portent sur la mobilité des précaires flexibles.

Affects et capacités affectives Dans l'analyse qui suit comme dans le questionnaire original, le terme d'affects a été utilisé pour désigner une série de questions sur les sentiments –peurs, plaisirs et envies– que suscitent certaines pratiques de mobilité et qui caractérisent un certain rapport au territoire. Ces questions définissent ce que nous appelons des capacités affectives, parce qu'elles révèlent des éléments de capacité de mobilité qui s'expriment en termes d'affects. En pratique, les capacités affectives correspondent au moins en partie à une forme de confiance en soi c'est-à-dire en sa capacité et en sa légitimité de déplacement, qui se traduit par une forme de volonté de

déplacement, ce que Le Breton (2005a) évoque comme un *« enhardissement de soi »*.

Nous avons précisé et articulé ces différentes composantes dans le cadre de la déconstruction de la notion de compétence (cf. 2.1). Pour signifier l'imprécision de ces notions simplement définies à partir d'une liste de questions et la nécessiter de les dépasser grâce à un cadre conceptuel consistant, nous conserverons pour cette étude les termes d'affects et de capacités affectives.

Avant d'entamer l'analyse du questionnaire, nous revenons sur l'évaluation qualitative puis quantitative de la précarité et de la flexibilité du public de l'association enquêtée.

C.1.2 Précarité et flexibilité du public de l'association

Le public des associations qui réalisent un travail d'insertion est considéré comme précaire. Néanmoins, cette qualification confond pauvreté, dépendance et précarité, et ne correspond a priori pas à la façon dont nous avons défini cette notion. De même, son immobilité supposée doit être vérifiée. Nous allons donc discriminer les différentes populations qui composent le public des structures d'insertion, ou plus exactement celui de l'association Culture et Solidarité, en qualifiant leur degré de précarité et de flexibilité. L'objectif est, d'une part, de déterminer si la population que nous avons rencontrée appartient ou pas aux précaires flexibles, et d'autre part, de repérer d'éventuelles populations précaires flexibles que nous pourrions effectivement rencontrer.

Avant d'avoir recours au questionnaire, nous pouvons mobiliser les informations de notre interlocutrice à l'association Culture et Solidarité, Mme Machavoine, ainsi que nos discussions et observations lors d'un atelier, complétées par une connaissance du territoire et des réseaux de transport seine-et-marnais. Nous reprenons, en les précisant, certaines dichotomies de cette responsable, catégories qui correspondent aux types d'activités menées par sa structure, et éprouvées par de nombreuses années d'expérience.

Cette première évaluation de la précarité et de la flexibilité du public de l'association révèle en fait une diversité de situations. Ce qui nous rappelle, dans le prolongement du chapitre 1 qui déconstruit ce concept, que les pauvres sont loin de former une catégorie homogène malgré cette dénomination englobante qui tend à réduire la variété de la vie humaine à la seule dimension économique (Marcuse, 1964).

C.1.2.1 Ateliers d'insertion ou d'alphabétisation

La précarité du public des ateliers organisés par l'association d'insertion apparaît d'abord dans la participation même à ces ateliers mais aussi dans les caractéristiques constitutives d'handicaps personnels qui sont relevées par les membres de l'association qui les suivent.

Précarité des érémistes La population enquêtée l'a été dans le cadre de deux types d'ateliers : d'une part, les stages d'insertion sociale et pré-professionnelle, ou stage de redynamisation, pour les érémistes qui n'ont pas encore de structure qui les aide dans ce sens, et, d'autre part, les ateliers d'alphabétisation et de « français langue étrangère » qui désignent les ateliers d'apprentissage du français respectivement pour les immigrants qui ne furent jamais scolarisés, et pour ceux qui le furent dans une autre langue que le français. Les érémistes sont précaires en tant qu'assistés a priori dépendants de l'assistance a priori précaire dans laquelle s'intègre l'action de l'association.

Illettrisme révélateur d'une distance culturelle précarisante Les personnes en ateliers d'apprentissage du français ne peuvent être considérées comme assistées et dépendantes, pauvres au sens de G. Simmel (cf. 1.1.1.3), puisqu'ils peuvent a priori se passer de cette aide, mais celle-ci trahit néanmoins une incompétence handicapante étant donné la place de l'écrit dans notre société, dans le travail, la vie quotidienne, les affaires administratives. À ce handicap se rajoutent la distance culturelle des migrants surtout primo-arrivants, leurs éventuelles non-maîtrise du français oral, sous-qualification et déqualification, ainsi que de possibles discriminations. De ce point de vue, ces populations sont donc pauvres et, par conséquent, susceptibles d'être précaires.

Handicaps : faible qualification et addictions précarisantes De manière générale, l'ensemble du public de l'association serait concerné par divers handicaps. L'absence de qualification et surtout l'absence d'expérience professionnelle des jeunes seraient les principaux facteurs d'exclusion du marché du travail et donc de précarité. L'alcoolisme et le tabagisme constitueraient des facteurs supplémentaires assez répandus, notamment à Tournan. Néanmoins, si ces dépendances sapent leurs maigres revenus, leur santé, et leur possibilité de travailler, le tabagisme susciterait la socialisation des fumeurs entre eux pendant les ateliers, ces groupes étant des ressources sociales potentielles. Ces addictions constituent des handicaps précarisants surtout parce qu'elles empêchent l'intégration stable sur le marché du travail.

C.1.2.2 Ville ou campagne

Les différences importantes des contextes spatiaux qui déterminent l'accessibilité des aménités urbaines influent sur les formes de la pauvreté et de la précarité, en contraignant les pratiques et besoins de mobilité. La faible densité d'urbanisation se cumule à une plus faible qualité de la desserte en transports en commun et génère les conditions d'une dépendance automobile, ou d'une dépendance locale pour les non-motorisés (cf 1.2.3.6). Toutefois, le seul contexte urbain ne permet pas d'évaluer la précarité et la flexibilité des personnes mais seulement de préparer cette évaluation.

Accessibilité dans la ville nouvelle Torcy, Noisiel et Lognes sont trois communes adjacentes qui appartiennent au même secteur 2 de Marne-la-Vallée, le Val Maubuée, bien desservi par des bus, à 20 km et à 20 minutes en RER A (ligne A du réseau express régional) de Paris. Outre les nombreux services et emplois présents dans ce secteur et le long de la ligne accessible du RER A, de nombreuses administrations y siègent. Ainsi, la sous-préfecture de Meaux a été transférée à Torcy en janvier 2006.

Inaccessibilité dans les communes rurales Tournan et Mormant se situent par contre dans des zones rurales mal desservies entre l'axe de Marne-la-Vallée le long du RER A et l'axe du RER D qui aboutit à la ville nouvelle de Sénart et à Melun. Tournan bénéficie toutefois du terminus du RER E, qui est deux fois moins cadencé que le RER A, et Mormant dispose d'une gare de trains de banlieue mais leur fréquence est encore trois fois moins importante que celle du RER E. Paris se situe à environ 40 minutes de train ou de RER de ces deux villes.

À la différence de Marne-la-Vallée, les habitants des communes voisines de Tournan et Mormant ne peuvent bénéficier de rabattement en bus vers leurs gares. Il leur faut donc disposer d'un véhicule, d'un ami véhiculé ou bien être en capacité de marcher sur plusieurs kilomètres. Des bus financés par le conseil général de Seine-et-Marne, bus scolaires et bus express, assurent néanmoins une desserte, régulière à défaut d'être fréquente, à l'intérieur du département notamment vers Melun. Or, les services de l'aide sociale (ANPE, ASSEDIC, CAF, préfecture) sont éclatés entre les différentes villes de cette zone rurale, distants de plus de 10 km les uns des autres et mal desservis surtout autour de Mormant. Cette zone rurale n'est pas non plus très dense en services et emplois.

Inégalité d'accessibilité Alors que les habitants des secteurs urbains de Marne-la-Vallée bénéficient de la proximité des emplois, des services notam-

ment sociaux, et de transports en commun efficaces, ceux des secteurs ruraux pâtissent d'un déficit d'accessibilité dans tous ces domaines.

C.1.2.3 Solidarité urbaine et autarcie rurale

À ces contextes territoriaux contrastés correspondent effectivement des rapports également contrastés au territoire, c'est-à-dire à la fois à la mobilité, à l'emploi et à l'aide institutionnelle.

Urbains solidaires moins précaires À Torcy apparaîtrait une « dynamique de quartier » selon les termes de notre interlocutrice, avec participation associative, à la différence de Tournan où s'observeraient des difficultés particulières dues à une vie en autarcie, communautaire de surcroît qui empêcherait la solidarité entre les communautés, turque et maghrébine par exemple. La solidarité modère donc plus la précarité à Torcy qu'à Tournan.

Ruraux pauvres mais pas dépendants Le public issu de Tournan ne serait donc pas des « quémandeurs » mais vivraient en autarcie et par la solidarité, c'est-à-dire en se contentant de ce qu'ils ont. Ainsi, les personnes démunies vivant à Gretz n'iraient pas chercher les dons alimentaires des Restos du Cœur à Tournan à 2 km de Gretz. Cette autarcie peut être considérée comme entretenue, notamment par refus de la dépendance, ou bien générée par des difficultés de mobilité importantes. Mais, quelle que soit leur volonté de préserver ou pas leur autarcie, la précarité des personnes rurales se fonde moins sur une dépendance à l'aide institutionnelle, même si elles bénéficient du RMI et de la CMUC, que sur une grande pauvreté liée à l'autarcie. Elles paraissent donc plus pauvres que précaires.

Grande précarité d'emploi des ruraux Une autre dimension de la précarité des habitants de Tournan est leur grande précarité d'emploi. Ces personnes sont érémistes donc a fortiori sans emploi, et seule une minorité a effectué des emplois autres que précaires : ménage, travail dans des serres en horticulture, dans le bois, coups de mains sur des marchés mais pas la vente de leurs produits, nourrice à temps partiel, etc. Elles ne sont pas inscrites comme demandeurs d'emploi et ne font pas de démarche pour en trouver, d'après notre interlocutrice. Cet état d'esprit contraste avec les femmes de Torcy qui vont travailler à Bobigny et même Saint-Quentin-en-Yvelines, faisant ainsi preuve d'une grande flexibilité.

Deux populations s'opposent donc, définies par leur localisation ou plutôt par la qualification de leur territoire : les urbains et les ruraux, ces derniers

étant plus précaires que les premiers, mais plutôt plus pauvres que précaires. En fait, cette dichotomie est insuffisante, puisque deux groupes doivent être distingués parmi les ruraux, à savoir les autochtones et les ouvriers, attachés respectivement à Tournan et Mormant, et qu'un quatrième groupe existe, détaché du territoire, celui des gens du voyage.

C.1.2.4 Autochtones pauvres mais pas précaires

Dans la région de Tournan, les pauvres ruraux sont des pauvres attachés et limités à leur territoire. Le degré d'accessibilité des emplois et services participe de cette différence du public rural par rapport au public urbain de l'association d'insertion, mais c'est toute une configuration territoriale, sociale, économique et culturelle qui suscite leur existence.

Autarcie immobile En effet, une explication culturaliste est envisageable étant donné leur faible engagement pour modifier leur configuration de vie. À l'autarcie économique et sociale des ruraux peut correspondre une autarcie culturelle et une sous-culture qui renforcerait l'enfermement de ces populations dans leur autarcie. Celle-ci perdurerait donc de génération en génération, en particulier au travers d'une inadaptation des enfants à l'école, et perpétuerait une dépendance à un système économique local construit autour de la famille Rothschild mais qui ne peut plus leur assurer du travail.

Ces familles continuent à vivre du travail saisonnier dans les exploitations agricoles et à glaner le bois et les champignons, manifestement sans rechercher d'emploi ailleurs ni de moyens de mobilité. Ainsi, ces personnes ne veulent pas de voiture et ne demandent pas de carte « Solidarité transport » qui offre un demi-tarif dans les transports en commun d'Île-de-France. L'hypothèse d'un blocage dû au dossier administratif à remplir est invalidée car les dossiers en question sont prêts à être envoyés, et à titre de contre-exemple, ces personnes ont fait aboutir la démarche pour obtenir la CMUC afin de protéger leur santé. Alors que la santé tend à être négligée par les familles en situation précaire (Millet et Thin, 2005), cette différence de traitement souligne l'importance de l'inhibition des capacités de mobilité.

Avec ou sans interprétation culturaliste, la faible flexibilité de ces populations découle donc à la fois d'une faible accessibilité des emplois, d'une faible capacité de mobilité, et d'une forme de blocage psychologique à sortir du territoire et à bouleverser leur configuration de vie et de travail. Certes, leur ancrage s'appuie sans doute aussi sur leur maîtrise des ressources de leur territoire et donc sur une certaine dépendance locale. Mais ce n'est pas tant une dépendance locale qu'une dépendance à une structure économique locale passée qui suscite leur ancrage et leur pauvreté actuelle.

Pauvreté stable Pourtant, s'ils semblent complètement inadaptés au système économique local qui n'a plus besoin de main-d'œuvre agricole régulière, ils survivent à peu près indépendamment de celui-ci. Ils n'ont pas de problèmes administratifs particuliers, pas de problème de surendettement, bénéficient de la CMUC et les professeurs renouvellent les demandes de bourses pour leurs enfants. Ces familles sont donc désormais dans une très grande pauvreté stable qui a suivi une époque de pauvreté sans doute moindre mais de plus grande précarité étant donné leur dépendance à une structure économique de facto instable. Elles sont donc pauvres mais stables, et en ce sens peu précaires.

Autochtones Nous pouvons reprendre la dénomination « d'autochtones » proposée par Mme Machavoine. Cette appellation semble doublement pertinente. Elle désigne en effet quelqu'un *« originaire du lieu (pays, contrée, région, par affaiblissement ville, village) où il habite et que ses ancêtres ont également habité »* (d'après le TLFi[1]). Mais ce terme renvoie aussi par un sens plus rare à ce *« qui est issu, sorti de la terre (même), du sol »* (ibid.). Il semble que c'est bien l'attachement à la terre qui les caractérise le plus, terre de leurs aïeux mais aussi terre dont le travail permet et justifie leur insertion sociale, et enfin terre nourricière, par les jardins, la cueillette et le glanage.

Non flexibilité Leur degré de flexibilité de cette population dite « autochtone » peut être précisé. Elle fait preuve d'une capacité hors-normes de marcheur, capacité nécessaire pour des déplacements sans voiture entre communes « proches » de quelques kilomètres, mais aussi parfois sur les quelques itinéraires où le RER offre une alternative à la marche, par exemple entre Tournan et Gretz pourtant distants de 3 km. La marche sur 10 km est alors pour eux une modalité routinière de déplacement.

Cette mobilité piétonne associée à un très fort ancrage dans le territoire correspond parfaitement à la mobilité *« paysanne »* des insulaires décrits par Le Breton (2003a). Cette autochtonie est consubstantiellement un enracinement total qui détermine l'impossibilité de la mobilité au-delà d'un horizon limité.

Ces personnes sont donc pauvres, peu précaires et peu flexibles.

C.1.2.5 Insulaires ouvriers ruraux

La deuxième catégorie de populations rurales est associée au milieu ouvrier de Mormant.

[1]Trésor de la Langue Française informatisé. Site web : http ://atilf.atilf.fr

Insulaires ouvriers Autour de cette ville, le sous-sol riche en pétrole a donné naissance à un complexe pétrochimique et à une population ouvrière. Les participants des ateliers de l'association, pour moitié français, pour moitié étrangers, se caractérisent tous par des problèmes de ruptures familiales et professionnelles et s'avèrent plus adaptés à la société du travail que les « autochtones » de Tournan. La précarité passée et présente de ces populations est donc celle de leur histoire de vie : pauvreté à cause de ruptures, précarité car risque de nouvelles ruptures. Cette précarité ancrée dans la pauvreté se concrétise dans l'absence de voiture ou, pour deux personnes, dans la possession de véhicules également très précaires.

Précaires ou bien pauvres Nous retrouvons encore la description des insulaires de Le Breton, mais ces insulaires de milieu ouvrier semblent paradoxalement moins pauvres mais plus précaires que les autochtones. De plus, ils semblent plus flexibles, notamment susceptibles d'être mobiles-malgré-tout (cf. 1.2.3.4) si on leur en donne les moyens, de façon à changer radicalement de situation alors que les autochtones ne souhaitent pas abandonner leur style de vie. La pertinence de la distinction (cf. 1.1.2) entre précarité et pauvreté apparaît bien ici, et suggère l'existence d'une problématique spécifique centrée sur la mobilité des précaires plutôt que sur celle des pauvres en général.

C.1.2.6 Gens du voyage précaires mais mobiles

Gens précaires Enfin, les gens du voyage forment une catégorie particulière. En effet, ils s'avèrent très débrouillards mais parfois aux limites de la légalité, notamment pour l'assurance et le contrôle technique de leurs véhicules, ce qui constitue une forme de précarité, une menace latente de répression des institutions. Leur mode de vie nomade marqué par les contrôles et les expulsions condense d'ailleurs les effets de la précarité institutionnelle qui se décline dans les autres formes de la précarité, dans l'emploi, l'éducation, la santé.

Voyages flexibles Mais cette précarité s'accompagne d'importantes pratiques et compétences de mobilité. Ainsi, notre interlocutrice a pu éprouver les capacités étonnantes de repérage et d'autonomie d'une femme du voyage sans permis de conduire à qui elle ouvrait la route. Elle raconte ainsi comment elle a cru l'avoir perdue sur le chemin du retour alors que cette femme n'avait au contraire pas manqué la bifurcation discrète que sa guide avait laissée passer. La non-possession du permis n'empêche donc pas une grande maîtrise des repères spatiaux. Les gens du voyage seraient donc des précaires

très mobiles, dont la mobilité extrêmement flexible est précisément au fondement de leur précarité. Mme Gachelin de Saint-Nazaire nous a d'ailleurs désigné de la même façon les gens du voyage comme des personnes à la fois très précaires et très flexibles tout en soulignant les grandes difficultés que leur rencontre présentait étant donné la fermeture de ces communautés.

C.1.2.7 Quatre populations dans le public de l'association

La population de l'association Culture et Solidarité est constituée d'une population globalement pauvre et précaire notamment par rapport à l'emploi, mais quatre groupes peuvent être distingués.

D'une part, les urbains de la ville nouvelle font preuve d'un plus grand dynamisme et paraissent donc un peu précaires et très flexibles, au moins pour une partie d'entre eux. D'autre part, les insulaires de milieu ouvrier sont très précaires et très peu flexibles. Leur situation correspond à la configuration décrite par Le Breton (2005a), menacée par de nouvelles ruptures et l'enfermement, mais susceptible d'évoluer en une mobilité-malgré-tout. Ensuite, les autochtones sont attachés à leur terre, plus pauvres, sans doute moins précaires, et encore moins flexibles. Enfin, les gens du voyage ont un mode de vie qui détermine à la fois leur grande précarité et leur grande flexibilité.

Les deux premiers groupes respectent le lien entre pauvreté et faible mobilité qui caractérise aussi bien l'insularité que l'intégration socio-professionnelle. Les deux derniers constituent par contre des groupes atypiques, pauvres mais pas précaires, et précaires mais très mobiles.

Cette classification nous servira dans l'identification des terrains pertinents (cf. C.2) et nous permet de donner un cadre concret aux réponses au questionnaire diffusé au sein du public de l'association, qui est donc globalement précaire et peu flexible.

C.1.3 Précarité et flexibilité du public enquêté par questionnaire

C.1.3.1 Précarité d'emploi

Les réponses au questionnaire nous fournissent des indices du niveau de précarité de la population enquêtée via les questions qui ne portent que sur la mobilité. La moitié (48%) des personnes disent devoir se déplacer pour se rendre à leur travail. Le taux de réponse à cette question respectivement pour les ateliers d'insertion et ceux d'apprentissage du français, ne présente pas de différence significative. Donc, même les érémistes et autres allocataires de minima sociaux des ateliers d'insertion disent avoir un travail. Si ce taux

est relativement important pour des populations a priori massivement au chômage, il faut noter que l'existence d'un travail ne dit rien sur la fréquence et la nature des emplois, aidés, précaires ou interrompus par la personne elle-même, et alternant avec des périodes de chômage plus ou moins longues. Car une réponse positive à cette question n'exclut même pas une période de chômage relativement longue pour peu que la personne se considère toujours active et susceptible de reprendre un emploi. Sans parler du fait qu'être hors du marché du travail n'empêche pas de considérer qu'on travaille, à l'instar des sans domicile fixe qui demandent l'aumône à lieu et horaire fixes en le considérant comme un travail posté (Lanzarini, 1998). Les réponses au questionnaire confrontées au statut du public suggèrent qu'une moitié subit une précarité d'emploi alors que l'autre moitié est complètement sans emploi.

C.1.3.2 Peu de moyens de mobilité

Marginale motorisation Un tiers (36%) des personnes possèdent une voiture en état de marche, assurée et avec le contrôle technique. Ce taux est très inférieur au taux de motorisation en grande couronne parisienne qui était en 2001 de 85% (EGT, enquête globale de transport d'Île-de-France) et même inférieur au taux de motorisation des 7% de ménages français les plus pauvres qui était en 1994 de 44% (Orfeuil, 2004a). En fait, sur ce total des personnes motorisées, 9 des 10 personnes ayant une voiture qui nécessite des réparations, soit 39% des propriétaires de voitures, disent aussi posséder une voiture en état de marche. Cela suggère qu'ils mentionnent la même voiture et donc qu'une part importante des automobilistes n'ont qu'une voiture en mauvais état. C'est ainsi le cas d'une personne rencontrée en atelier et qui a fait cette double réponse. De plus, le tiers des personnes motorisées (soit 9 sur 25) disent ne pas posséder le permis de conduire. Finalement, il n'y a probablement que 16% (9 sur 58) des personnes interrogées qui disposent d'un permis et d'une voiture qui ne nécessite pas de réparations.

Étant donné que la non-possession du permis et le mauvais état de sa voiture n'empêche pas son utilisation, le taux de motorisation effective varie sans doute entre 16% et 36%. Ce faible taux est le premier signe de précarité dans un contexte urbain où l'automobile domine les autres modes et n'a parfois pas d'alternatives modales. 3 des 4 personnes équipées d'un cyclomoteur possèdent aussi une voiture donc le terme « motorisé » se rapportera à la disposition d'une voiture, qui nécessite ou pas des réparations.

Préférence pour les tickets 81% des personnes se trouvent à proximité d'un arrêt de bus mais 18% possèdent un abonnement et 49% seulement des tickets de bus. La préférence pour les tickets peut être le signe direct d'une

précarité, précarité de ressources financières ou précarité des activités justifiant un déplacement, notamment précarité des temps de travail. Ainsi, les personnes ayant moins de moyens surconsomment des tickets et en particulier des tickets achetés à l'unité et non pas en carnets de dix (Madre, 1981, cité in Rosales-Montano *et al.*, 2002).

Faible utilisation des transports en commun des non-motorisés D'autre part, le taux d'abonnement aux transports en commun (18%) est légèrement inférieur au taux moyen en grande couronne. En 2001 (EGT), 23% des Franciliens de plus de 6 ans ont un abonnement. Ce taux est équivalent au taux de notre enquête, d'autant plus que peu de scolaires appartiennent a priori à notre échantillon. Leur très faible motorisation justifierait pourtant une utilisation plus importante des transports en commun. Or, les taux d'utilisation des tickets et d'abonnement sont à peu près les mêmes pour les personnes non motorisées (18% et 45%). Cela traduit une relativement faible utilisation des transports en commun par les non-motorisés.

Celle-ci peut aussi découler d'une mauvaise desserte en transports en commun dans les zones où vivent les enquêtés. Autour des communes rurales de Tournan et Mormant, seules deux personnes sur 13 possèdent des titres de transport. Dans les ateliers des communes urbaines, 22% des personnes n'ont ni ticket ni abonnement et 58% utilisent les tickets à la place d'un abonnement. Si l'on se restreint aux 32 personnes non-motorisées des communes urbaines, qui auraient donc à la fois besoin et accès aux transports en commun, ces proportions sont de 25% et 75%.

Nous pouvons en conclure que, pour les communes urbaines, la faible utilisation des transports en commun par les non-motorisés reflète soit des emplois du temps trop précaires pour la rigidité des transports en commun dès lors délaissés pour des alternatives autres que la voiture personnelle, soit de faibles besoins de mobilité c'est-à-dire des emplois du temps vides, éventuellement rendus vides par l'absence de moyen de mobilité adéquat. Pour les communes rurales, la sous-utilisation encore plus marquée découle soit de l'inefficacité encore plus grande des transports en commun qui suscite un plus grand report vers des alternatives modales, soit d'une plus grande rareté de l'activité socio-professionnelle de ce public (cf. C.1.2.4) découlant entre autres facteurs d'insularité ou d'enfermement de l'inefficacité des transports en commun.

Peu de moyens de mobilité Finalement, sauf dans le cas de faibles besoins de mobilité, probables pour les personnes très peu actives, le questionnaire trahit le manque de moyens de mobilité, à savoir de voitures, ou de

transports en commun efficaces, c'est-à-dire accessibles, fréquents et adaptés aux besoins.

C.1.3.3 Handicaps physiques, cognitifs et psychologiques

Du point de vue des ressources incorporées, au sens d'inscrites dans le corps et non dans des accessoires ou dans l'environnement, c'est-à-dire dans des moyens externes (cf. 2.1.1.4), autrement dit du point de vue des ressources cognitives, physiologiques et psychologiques, les personnes enquêtées pâtissent de divers handicaps. Le tiers (35%) ne sait pas lire les panneaux de direction et peut être qualifié, via ce critère sommaire, d'illettré. Ce taux semble important par rapport au taux d'illettrisme en France. Selon l'enquête *Information et vie quotidienne* de l'INSEE menée en 2002, 12% des adultes ont des difficultés à l'écrit, c'est-à-dire pour lire des mots, écrire, ou comprendre des textes simples (Murat, 2004).

D'autre part, le tiers (33%) se déclare comme n'étant pas en bonne santé. En particulier, autant (29%) déclare avoir des problèmes pour marcher. Enfin, aux questions sur les affects en rapport avec la mobilité, une majorité reconnaît avoir peur de l'inconnu (66%), peur de la vitesse (55%) et peur de la nuit (57%). De même, un quart à un tiers déclarent avoir peur des tunnels ou des ponts (36%), peur des transports en commun (27%), peur comme passager dans une voiture (24%). Étant donné la spécificité de ces questions, il est difficile de comparer ces chiffres à ceux décrivant d'autres populations. Néanmoins, nous pouvons considérer que la fragilité physiologique et psychologique ainsi que la pauvreté en ressources cognitives sont susceptibles de constituer des dimensions de la précarité d'une part importante des personnes enquêtées.

C.1.3.4 Une faible mobilité

La mobilité moyenne de cette population peut aussi être estimée. La moitié (44%) ne doit pas se déplacer tous les jours. Une plus grande proportion encore ne doit pas aller à plus de 5 (51%) ou 15 (60%) km de leur domicile. Chez les personnes non-motorisées, la moitié (44%) ne prend pas les transports en commun chaque semaine. Ce taux semble confirmer ce qui apparaissait au travers des taux d'utilisation des titres de transport.

C.1.3.5 Échantillon précaire peu mobile

Le manque de nombreux moyens et capacités de mobilité constitue à la fois un signe de précarité et une source de faible mobilité, faible mobilité par

ailleurs directement suggérée et elle-même source de précarité. Que l'on dispose ou non d'indicateurs auxquels comparer les réponses au questionnaire, celui-ci esquisse donc globalement le portrait d'une population précaire et peu mobile, donc peu flexible, même si des précaires flexibles et des personnes peu précaires sont susceptibles de s'y trouver. Il importe en tout cas de bien souligner la spécificité de la population enquêtée par rapport à la population française, francilienne ou de grande couronne.

Le questionnaire a servi à compléter l'exploration qualitative de l'association d'insertion pour confirmer l'appartenance de son public aux précaires non flexibles. Il va maintenant permettre une analyse précise des pratiques et capacités de mobilité de cette population précaire et non flexible.

C.1.4 Pratiques et capacités de mobilité du public enquêté par questionnaire

C.1.4.1 Questionnement et modalités d'analyse

Questionnement L'objectif de l'analyse du questionnaire est de déterminer si la capacité de mobilité influe sur la mobilité. Plus précisément, il s'agit de savoir lesquelles des quatre composantes de la capacité de mobilité sont déterminantes et discriminantes pour les pratiques, c'est-à-dire lesquelles différencient les pratiques de mobilité telles qu'elles sont appréhendées par le questionnaire.

Le sens de la causalité entre capacité et pratiques est également interrogé, puisque la capacité détermine la possibilité de la pratique, mais que la pratique fait aussi évoluer la capacité, par renforcement ou au contraire par usure.

Enfin, nous nous intéresserons aux relations entre différentes capacités afin de déterminer si certaines capacités jouent le rôle de variables cachées entre un type de capacité et un type de pratique qui seraient statistiquement corrélés.

Hypothèses En particulier, nous cherchons à caractériser le rôle des compétences de mobilité par rapport à celui des moyens de mobilité. Nous pouvons aussi poser les hypothèses qui orientent notre déconstruction de la capacité de mobilité.

Nous supposons d'abord que les moyens de mobilité sont déterminants étant donné qu'il n'y a pas de déplacement sans moyen de déplacement.

D'autre part, nous faisons l'hypothèse que les capacités physiques, cognitives et affectives sont aussi déterminantes car la population enquêtée correspond aux insulaires rencontrés par Le Breton (2003a) dans des structures

d'insertion similaires. En effet, ceux-ci cumulent des handicaps dans le domaine économique et social mais aussi dans leur propre corps, à savoir une santé précaire, des difficultés face au français écrit voire oral, et des troubles psychologiques qui peuvent se traduire par une appréhension à traverser de nombreux territoires.

Modalités d'analyse des formes de la mobilité En prenant en compte les multiples limites méthodologiques (cf. C.1.5) telles que l'assimilation des besoins de mobilité à des pratiques, nous identifions les combinaisons multiples de pratiques et de ressources de mobilité afin de caractériser ce que nous appelons ici les formes de la mobilité.

Pour cela, nous évaluons les dépendances statistiques deux à deux des variables du questionnaire, et nous réalisons une analyse des dépendances très ou juste significatives (cf. C.3). Les liens de dépendance statistique entre deux variables, de pratiques par exemple, indiquent simplement qu'un nombre assez grand de personnes signalent réaliser ces deux pratiques ou bien aucune des deux. Cette population incarne le lien entre ces pratiques et les définit comme pratiques relativement co-occurrentes, c'est-à-dire comme pratiques proches au sens de socialement proches. C'est la même approche pour les éléments de capacité de mobilité.

Cette proximité entre deux variables suggère qu'un lien de causalité existe de l'une vers l'autre, voire de l'autre vers l'une, ou encore qu'elles ont un facteur déterminant en commun, correspondant éventuellement à une troisième variable du questionnaire. Or, nous recherchons à identifier les schémas causaux liant les capacités aux pratiques de mobilité. Il est donc intéressant de prendre cette proximité comme outil d'analyse.

Nous étudions par ailleurs la structuration interne de plusieurs catégories de variables. Elle désigne l'absence ou l'existence d'un ou plusieurs réseaux connexes de liens statistiques entre des variables à l'intérieur d'une même catégorie. À titre d'exemple, la structuration de la catégorie des pratiques de mobilité correspond au regroupement de certaines d'entre elles dans des groupes de pratiques liées entre elles, c'est-à-dire co-occurrentes, directement ou indirectement.

Des schémas explicatifs apparaissent dans ce cadre. Trois pratiques proches suggèrent ainsi une similarité des capacités mobilisées ou des logiques sous-jacentes. Deux pratiques seulement proches au travers d'une troisième peuvent par ailleurs être supposées structurées par l'effet de cette troisième. Plus généralement, l'analyse en groupes de variables connexes permet d'identifier des agencements globaux dans le fouillis des relations deux à deux, et oriente l'analyse vers certains liens en suggérant des faisceaux d'effets causaux cohé-

Graphes de relations significatives Nous avons étudié la corrélation des variables deux à deux au moyen du khi-carré de Pearson. Celui-ci donne la probabilité de ne pas se tromper lorsqu'on estime que deux variables qualitatives sont indépendantes. Étant donné les nombreuses limites du questionnaire, nous avons considéré que deux variables étaient liées lorsque l'erreur probable était inférieure à un seuil assez bas de 1%. Un deuxième seuil de 5% nous donne des relations plus nombreuses mais moins avérées entre les variables. Ce test nous donne à la fois la probabilité d'une liaison et l'intensité de cette probable liaison. Nous considérons trois types de relations entre variables : la dépendance peu probable qu'on assimilera à l'indépendance, la dépendance faible et probable, et la dépendance forte et très probable.
Traitements logiciel et manuel Cette méthode manuelle se rapproche du traitement du logiciel *Réseau lu* utilisé par Bonvalet (2002) pour étudier les liens familiaux à partir de représentations cartographiques des relations entre variables socio-démographiques. Le logiciel élimine certaines relations (30% dans le cas de l'article cité) dont la significativité est inférieur à un seuil choisi de khi-carré. La principale différence de notre méthode avec ce logiciel est le double seuil donc le double type de dépendance qui offre une souplesse d'interprétation utile pour un traitement manuel aux seuils moins aisément adaptables.
Construction des graphes Nous analysons les graphes représentant des sélections de relations de dépendance. Nous choisissons une variable, quelques-unes, ou bien une catégorie de variables, et intégrons aux graphes les variables qui leur sont fortement ou faiblement liées, éventuellement en ne considérant que les variables d'une certaine catégorie. Nous pouvons alors représenter aussi les dépendances faibles qui lient les variables du graphe et les regrouper avec ou sans perte d'information afin de rendre lisible le graphe. Nous précisons pour chaque graphe le mode de sa construction. La légende des graphes (fig. C.4) explicite le code utilisé par défaut dans les graphes.
Limites statistiques Une dépendance statistique même forte laisse intacte la possibilité de l'existence de variables cachées et ne détermine pas un hypothétique sens de causalité entre les variables dépendantes. La dépendance statistique calculée par le khi-carré ne prend même pas en compte l'effet des variables intermédiaires présentes dans le questionnaire. Une analyse factorielle aurait pu fournir les facteurs les plus discriminants. Mais la petitesse de notre échantillon pour ce type d'analyse censée être effectuée sur une population dix fois plus importante que le nombre de variables, ainsi que le mauvais renseignement des principales variables socio-économiques et la difficulté à interpréter la signification des facteurs, nous a incité à ne pas recourir à ce type d'outil.

Fig. C.3 – Méthode de construction et d'analyse des graphes

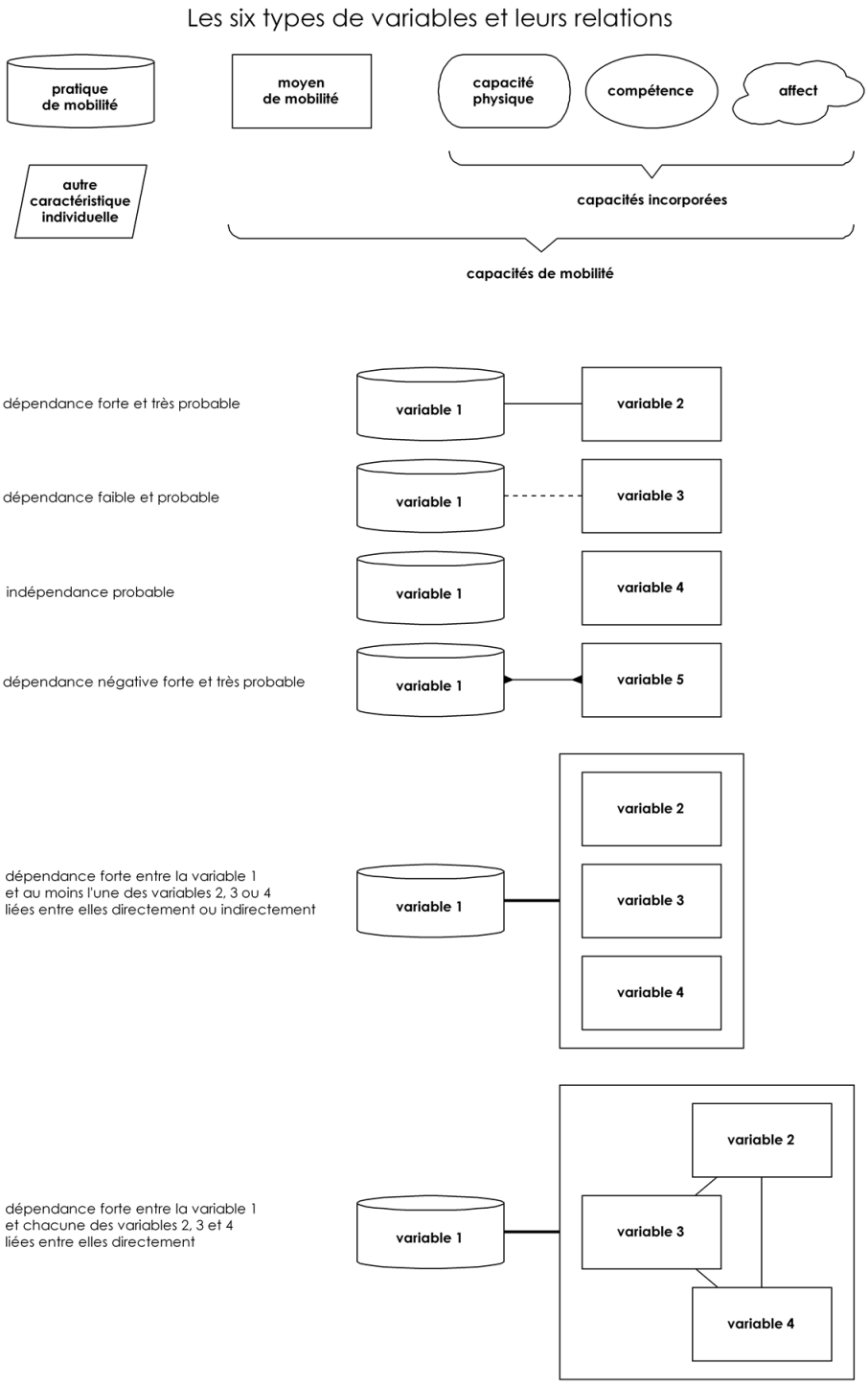


FIG. C.4 – Légende des graphes

rents, c'est-à-dire intégrables dans un schéma déterminé par un seul principe causal.

Plan d'analyse Nous allons étudier les relations liant les cinq catégories de variables composant le questionnaire, à savoir les pratiques de mobilité et les quatre types de capacités de mobilité que sont les moyens, les capacités physiques, les compétences, et les affects. Chacune des cinq catégories de variables sera analysée de deux points de vue : sa structuration interne et ses relations aux autres catégories.

Nous commencerons par identifier la structure propre des pratiques de mobilité. Puis nous analyserons successivement chacun des quatre types de capacités de mobilité. D'une part, nous identifierons d'éventuelles sous-catégories de capacités. D'autre part, nous interrogerons ce type de capacité comme un facteur explicatif des autres capacités et surtout des diverses pratiques de mobilité, en tentant de déconstruire la dépendance statistique en termes de causalité possible.

Nous prendrons aussi en compte à la fin de l'analyse les variables importantes mais mal renseignées car reconstruites en marge du questionnaire, à savoir le genre, la localisation, l'origine.

C.1.4.2 Principes de co-occurrence des pratiques de mobilité

Ensembles disjoints de pratiques Les pratiques de mobilité peuvent être structurées en trois ensembles disjoints de variables connexes c'est-à-dire liées fortement entre elles directement ou indirectement (fig. C.5). Au centre de l'ensemble le plus important se trouve notamment les déplacements vers le travail. Le deuxième ensemble le plus important comprend les variables d'étendue de l'espace de mobilité : fréquentation régulière des communes proches, fréquentation occasionnelle de Paris et sortie occasionnelle de la Seine-et-Marne. Celles-ci sont effectivement très liées par le fait que 33 personnes sur 68 (49%) disent pratiquer les trois types de territoires et que chacune des autres combinaisons de territoires de mobilité ne comprend que de 3 à 8 personnes (4 à 12%). Le dernier ensemble de pratiques de mobilité ne regroupe que deux variables qui désignent des longs déplacements pour des motifs particuliers, les courses et les démarches administratives.

Mobilité du travailleur Nous pouvons extraire du premier ensemble de pratiques les déplacements vers le travail et les pratiques qui lui sont directement liées (fig. C.6). Celles-ci semblent cohérentes avec un emploi du temps et une mobilité contraints par un emploi : les personnes qui doivent se déplacer pour leur travail doivent souvent se déplacer tous les jours et à plus de

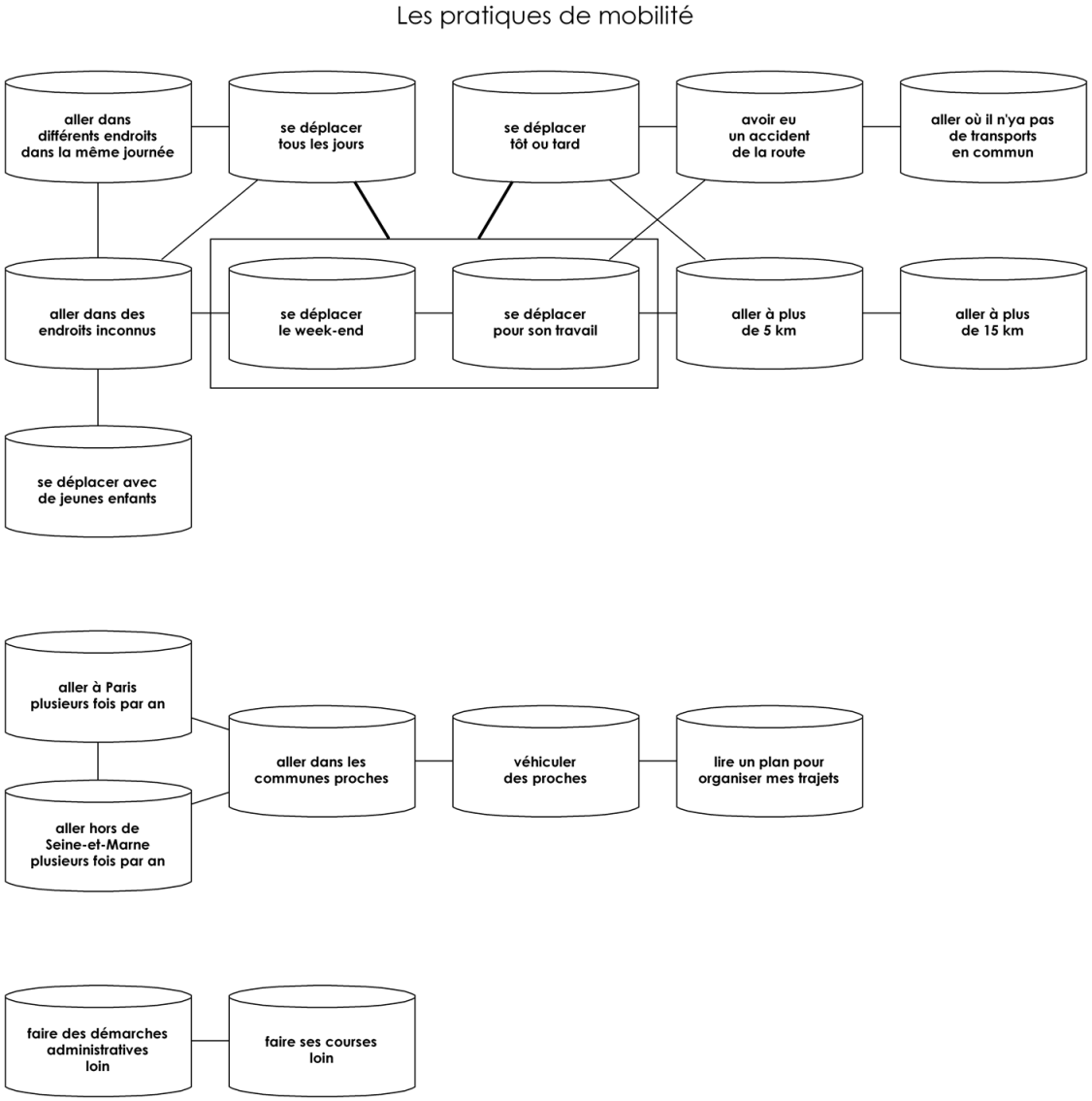


FIG. C.5 – Les groupes de pratiques de mobilité

Lecture*: Ont été représentées les pratiques liées fortement à au moins une autre pratique. Les liens faibles ne sont pas représentés.*

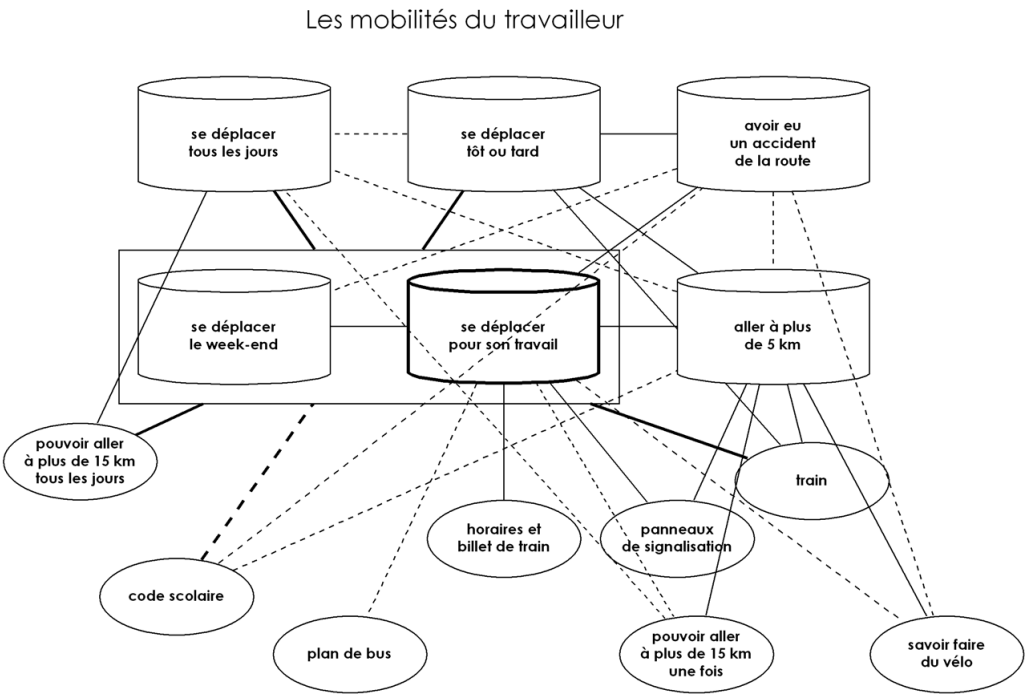


FIG. C.6 – Les mobilités du travailleur

Lecture*: Ont été représentées les variables de tout type liées aux déplacements vers le travail. Les liens entre toutes les variables ont été représentés, sauf ceux entre les compétences par souci de lisibilité, en général interconnectées.*

5 km de leur domicile, ce que justifie un emploi, tôt ou tard dans la journée, ce qui correspond à des horaires de travail pendant la journée, et aussi le week-end, ce qui est logique lorsque les courses ou loisirs ne peuvent être réalisés pendant la semaine de travail. Enfin, le fait d'avoir eu un accident de la route est aussi lié aux déplacements vers le travail. Cette variable est l'indice d'une mobilité automobile (cf. C.1.4.4) même si ni la possession de la voiture, ni celle du code ou du permis ne sont liées aux déplacements vers le travail. Nous pouvons aussi observer les autres variables dépendantes des déplacements vers le travail. Il s'agit exclusivement de compétences de mobilité. Ces relations seront analysées plus avant (cf. C.1.4.8) mais nous suggèrent d'ores et déjà que les compétences peuvent constituer un facteur déterminant pour les pratiques liées au travail, à moins que ce ne soit les déplacements liés au travail qui entretiennent et développent les compétences de mobilité.

C.1.4.3 Analyse à partir des moyens de mobilité

Hiérarchie des effets Pour comprendre l'effet des capacités sur les pratiques de mobilité, la première hypothèse est l'importance des moyens disponibles, les capacités incorporées n'intervenant que dans un deuxième temps. Car sans moyen de mobilité, il n'y a pas de mobilité du tout. En fait, il n'y a qu'une mobilité piétonne donc a priori réduite, même dans le cas de grands marcheurs comme les autochtones de Tournan. Le lien entre la faible motorisation et la faible mobilité des pauvres (cf. 1.2.3.1) correspond ainsi apparemment à un effet prédominant de la possession des moyens de mobilité sur la mobilité.

Émergence des difficultés Les structures d'insertion enquêtées par Le Breton (2003b) témoignent à leur façon de cette hiérarchie implicite entre effet des capacités matérielles et effet des capacités incorporées. Les structures rurales et leur public se plaignent surtout de l'absence de moyens de transport alors que les structures urbaines bien desservies par les réseaux de transport en commun soulignent surtout les incompétences et les peurs. Cela révèle qu'il existe plusieurs dimensions aux capacités de mobilité et que les dimensions matérielles sont prises en compte avant les dimensions incorporées. C'est d'ailleurs d'autant plus vrai pour les institutions en charge des transports publics qui se préoccupent essentiellement de l'accès aux réseaux en négligeant les obstacles à son usage qu'ils comportent (Harzo et Couty, 2000).

Hiérarchie des apparences Mais l'hypothèse inverse de non-supériorité des moyens sur les autres capacités peut être défendue. Cet ordonnancement des priorités par les structures d'insertion ne préjuge en effet pas de l'effectivité de la hiérarchie. Certes, ne pas avoir de bus à proximité de chez soi ni de véhicule obère significativement les chances de se déplacer loin du domicile. Mais la disposition de tels moyens n'est pas nécessairement suffisante pour réaliser ces déplacements. Le manque de capacités incorporées, physiques, cognitives ou affectives, peut être rédhibitoire. Les moyens seraient donc les capacités dont le manque est le plus visible et empêche la révélation des autres capacités ou de leur absence. Ils ne constitueraient a priori pas une catégorie supérieure de capacités dont la disposition déterminerait un certain niveau de mobilité. Nous allons éprouver ces deux hypothèses à partir de notre questionnaire.

Relations entre moyens et pratiques Nous en avons extrait toutes les relations fortes et faibles avec chacune des grandes catégories de moyens de mobilité, arrêt de bus (fig. C.7), véhicule c'est-à-dire voiture (fig. C.8),

mobylette (fig. C.9), ou vélo (fig. C.10), ou enfin amis (fig. C.11). Aucune de ces catégories n'est liée fortement aux pratiques de mobilité, sauf la proximité avec un arrêt de bus qui est liée aux déplacements à plus de 5 km de chez soi. Si l'on prend en compte les dépendances faibles, la proximité avec un arrêt de bus est aussi liée aux déplacements décalés, tôt ou tard et le week-end. D'autre part, la disposition d'une voiture est liée aux déplacements de week-end et vers les lieux inconnus, et la disposition d'une mobylette est liée aux courses lointaines.

Moyens non discriminants sur la mobilité Peu de liens apparaissent donc entre les moyens et les pratiques, l'arrêt de bus étant le moyen ayant le plus de liens avec la mobilité effective. Ce questionnaire suggère donc que les moyens de mobilité ne forment pas une variable discriminante vis-à-vis des pratiques de mobilité. Autrement dit, disposer ou non de moyens de mobilité influe peu sur les pratiques de mobilité recensées dans le questionnaire.

Limites méthodologiques de l'analyse à partir des moyens Ce résultat contre-intuitif doit évidemment être modéré. D'une part, il ne vaut, avec les réserves méthodologiques liées au questionnaire (cf. C.1.5), que pour notre échantillon très spécifique et en particulier globalement dépourvu de moyens de mobilité. D'autre part, des pratiques effectivement dépendantes des moyens peuvent ne pas avoir être interrogées ou correctement renseignées dans notre questionnaire. Enfin, si un effet existe, il peut être caché par la nécessité d'une interaction avec d'autres variables pour réaliser la mobilité. Par exemple, les liens entre la disposition d'une voiture et les pratiques qu'elle permet sont affaiblis par la présence parmi les personnes motorisées de non-automobilistes. Le faible taux de motorisation effective rend finalement invisible l'effet de l'automobilité.

Complémentarité des moyens Peu de liens forts existent entre les pratiques et les moyens, par contre ces derniers sont liés les uns aux autres, et liés aux compétences. La disposition d'un véhicule est en effet lié à la disposition d'un autre type de véhicule. On observe donc une complémentarité entre les moyens plutôt qu'une substituabilité : les personnes qui disposent d'un vélo ont presque toutes (22 sur 24) des amis pour les véhiculer alors que c'est le cas pour deux tiers des personnes sans vélo. Les personnes sans vélo sont en général (78%) sans voiture, alors que la moitié (57%) des cyclistes sont motorisés. 3 personnes sur 4 avec mobylette ont aussi une voiture à réparer et un vélo.

Il n'y a apparemment pas de complémentarité entre l'accès aux réseaux de

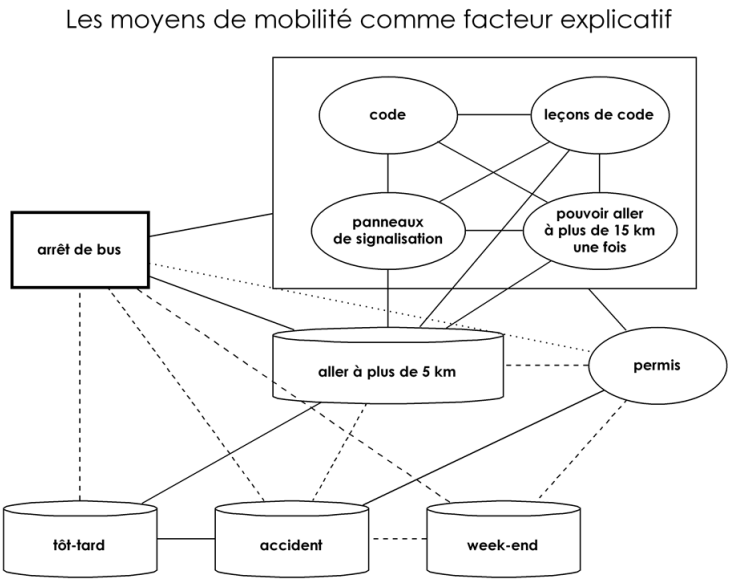


FIG. C.7 – La proximité à un arrêt de bus comme facteur explicatif
Lecture*: Ont été représentées les variables de tout type liées à la proximité à un arrêt de bus et les liens entre toutes ces variables.*

transport en commun et les autres moyens, véhicules et amis. Mais il ne s'agit pas encore de substituabilité puisqu'il n'y a pas de corrélation négative mais simplement une corrélation positive peu significative. En effet, les personnes non motorisées ont deux fois plus de chances d'être loin des arrêts de bus (26% contre 12% pour les personnes motorisées).

Les capacités matérielles de mobilité se cumulent et se complètent donc au lieu de se substituer les unes aux autres. D'un autre point de vue, les handicaps matériels se cumulent. Cela s'explique par le fait que la proximité avec les réseaux de transports publics exige autant de capital, en particulier économique, que la possession d'une automobile et d'un permis de conduire qui sont les conditions d'accès aux réseaux routiers.

Disposition des moyens et maîtrise de leurs codes Enfin, les moyens sont liés à plusieurs compétences. Mis à part le vélo lié à la compétence d'utilisation du vélo, il s'agit en fait de la disposition d'une voiture et de la proximité d'un arrêt de bus qui sont à la fois liées d'une part à la possession du code de la route et du permis de conduire ainsi qu'à la connaissance des panneaux de signalisation, d'autre part à la maîtrise des horaires, billets de train et plans, et enfin à la capacité à se déplacer exceptionnellement à 15 km de chez soi.

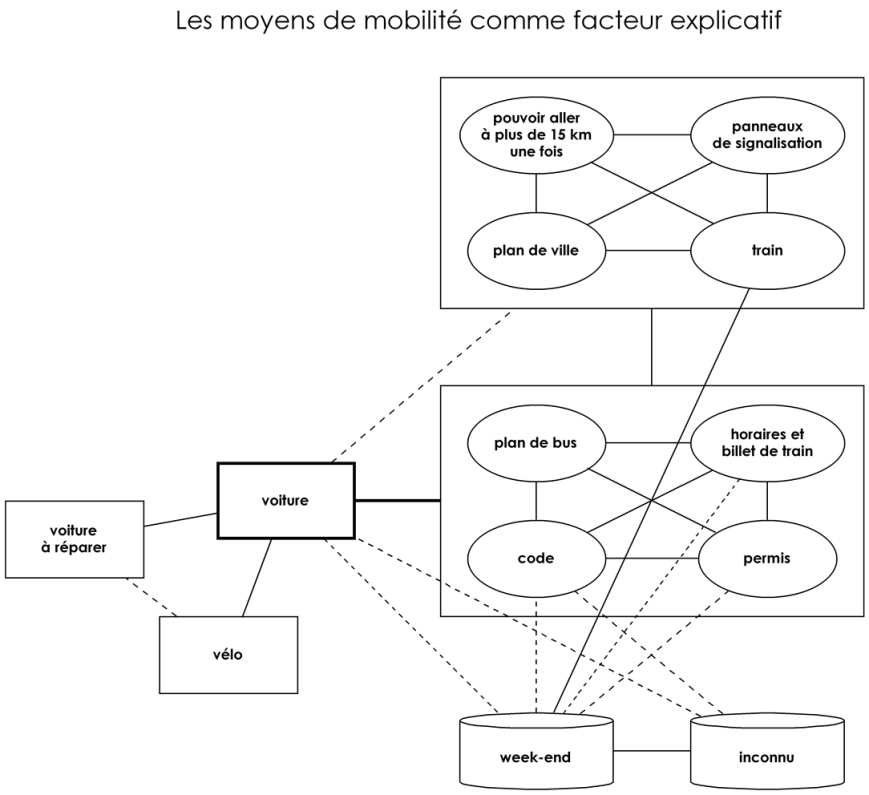


FIG. C.8 – La voiture comme facteur explicatif

Lecture*: Ont été représentées les variables de tout type liées à la possession d'une voiture en état de marche et les liens entre toutes ces variables.*

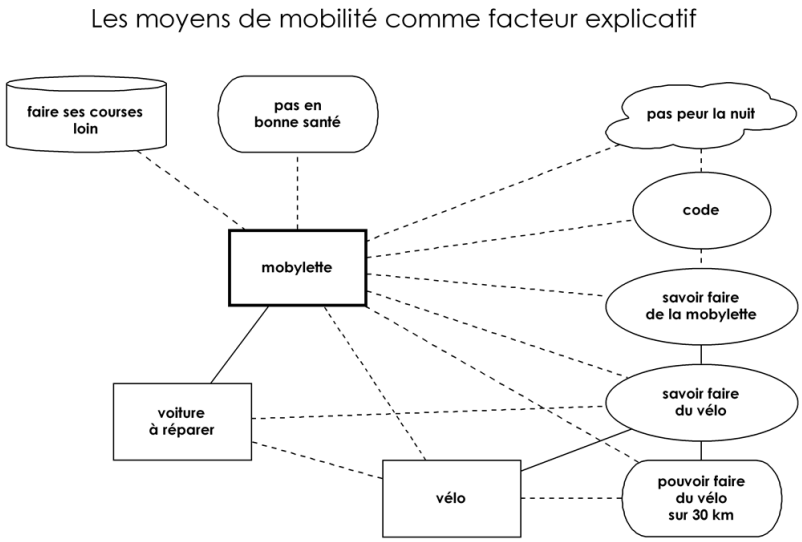


FIG. C.9 – La mobylette comme facteur explicatif

Lecture*: Ont été représentées les variables de tout type liées à la possession d'une mobylette et les liens entre toutes ces variables.*

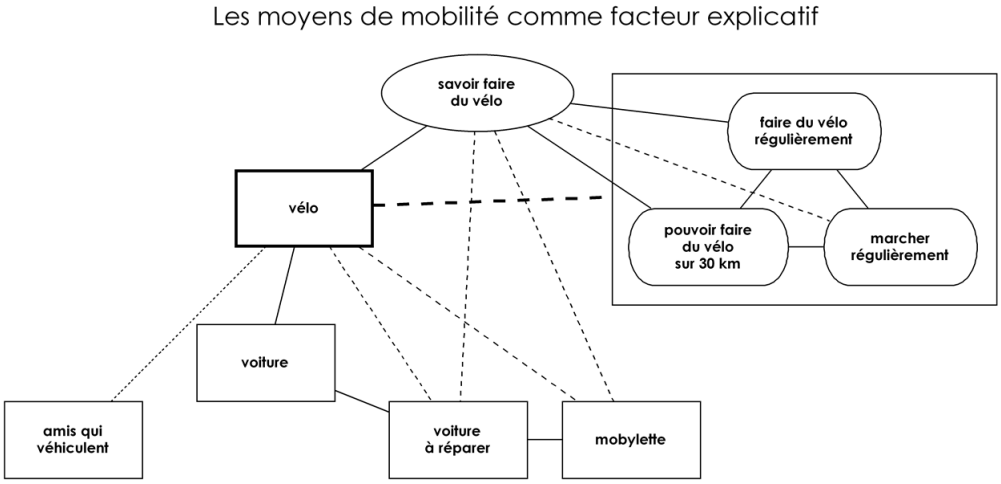


FIG. C.10 – Le vélo comme facteur explicatif

Lecture*: Ont été représentées les variables de tout type liées à la possession d'un vélo et les liens entre toutes ces variables.*

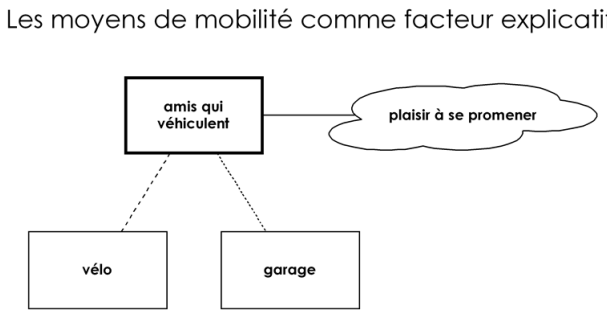


FIG. C.11 – Les amis susceptibles de véhiculer comme facteur explicatif
Lecture*: Ont été représentées les variables de tout type liées au fait d'avoir des amis susceptibles de véhiculer Ego et les liens entre toutes ces variables.*

Les deux principaux moyens de longs déplacements sont donc associés à une maîtrise minimale des longs déplacements et à la maîtrise non seulement de leurs codes respectifs mais aussi de leurs codes réciproques. Ce fait trouve sans doute son origine dans la relative complémentarité relevée ci-dessus entre ces deux moyens de transport, mais aussi dans la proximité cognitive de ces divers codes effectivement tous dépendants les uns des autres.

C.1.4.4 Formes de la mobilité automobile

Critères d'automobilité Parmi les moyens de transport, le plus discriminant est a priori la voiture surtout dans les zones rurales mal desservies en transport en commun. Pour identifier sa spécificité au-delà de la motorisation étudiée supra, nous observons les variables fortement dépendantes de la possession du code et du permis de conduire (fig. C.12).

Compétences des automobilistes Ces variables sont liées à la possession d'une voiture et à la proximité d'un arrêt de bus comme nous l'avons vu, ainsi qu'à la plupart des compétences de mobilité. En effet, le permis de conduire est l'équivalent d'un diplôme certifiant la maîtrise de hautes compétences de mobilité mobilisables également pour d'autres modes notamment pour l'utilisation des systèmes techniques des transports collectifs. Dans notre questionnaire, entre les trois-quarts et la totalité des détenteurs d'un permis maîtrisent aussi chacune des autres compétences de mobilité, sauf le maniement du vélo et de la mobylette, ainsi que le code scolaire. Le code et le permis sont enfin associés au fait d'avoir eu un accident de la route qui est lié à des compétences mais aussi à certaines pratiques de mobilité.

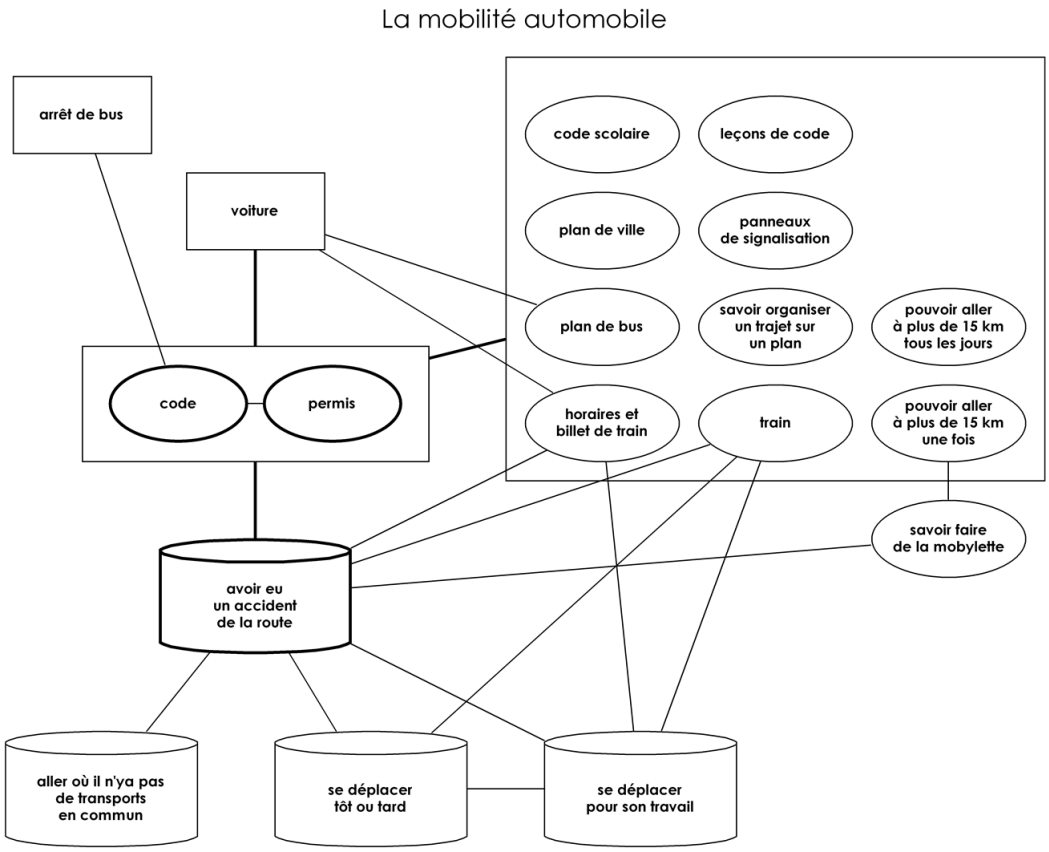


FIG. C.12 – La mobilité automobile

Lecture*: Ont été représentées les variables de tout type liées fortement au fait d'avoir le permis de conduire, le code de la route ou d'avoir eu un accident de la route. Les liens forts entre toutes les variables ont été représentés, sauf ceux entre les compétences liées au permis qui sont regroupées dans un cadre par souci de lisibilité.*

Critère de l'accident Alors que la possession d'une voiture, du code ou du permis n'est liée à aucune pratique, nous pouvons estimer les pratiques des automobilistes au travers de cette dernière variable : avoir eu un accident de la route. Elle trahit en effet, non une pratique actuelle comme les autres variables, mais une pratique passée éventuellement révolue mais qui aura a priori duré assez longtemps et intensément pour générer un accident. Il peut certes s'agir d'une pratique de l'automobile comme passager mais la corrélation plutôt négative de cette variable avec le fait d'avoir eu un accident nous fait minorer cette hypothèse.

D'autre part, les liens exclusivement positifs entre le fait d'avoir eu un accident et les compétences de mobilité en font plus l'indice d'une maîtrise que d'une non maîtrise de la mobilité, en l'occurrence automobile.

Automobilité du travailleur Les pratiques d'automobilité identifiées par le critère de l'accident sont, d'une part, les déplacements hors des transports en commun, ce qui est compréhensible, et d'autre part, les déplacements pour le travail, et ceux qui sont décalés tôt ou tard, que nous avons associés (cf. C.1.4.2) dans la mobilité du travailleur. Effectivement, la mobilité des actifs franciliens est majoritairement automobile et c'est encore plus marqué en grande couronne. En 2001 (EGT), 71% des déplacements des actifs de grande couronne ayant un emploi se font en voiture, contre 59% en moyenne francilienne. En effet, l'automobilité permettrait l'accès à l'emploi qui générerait les revenus nécessaires à l'automobilité.

Automobilité passée du travailleur Il faut relativiser cette relation pour notre échantillon puisque la mobilité vers le travail n'est pas lié à la détention du permis. Le travail serait donc surtout lié à une automobilité passée. Peut-être que la possession conjointe d'un travail et d'une automobile serait justement un critère de sortie des situations très précaires, caractéristiques de notre population enquêtée, et donc un critère d'entrée dans la normalité des franciliens actifs et motorisés.

L'automobilité serait donc associée à une maîtrise des compétences de mobilité au travers de celles certifiées par le permis de conduire, à des déplacements hors des zones desservies par les réseaux de transport en commun bien que le domicile soit localisé près de ces mêmes réseaux, et aux travailleurs.

C.1.4.5 La mobilité polarisée des transports en commun

Indices d'une mobilité en transports en commun De la même façon que différentes variables nous ont fourni des indices sur la mobilité automo-

bile, trois variables nous permettent d'identifier les formes de la mobilité en transports en commun. Il s'agit de la pratique hebdomadaire des transports en commun et de la détention de titres de transports en commun, tickets de bus ou abonnement. Nous étudions alors l'ensemble des variables liées à ces trois variables (fig. C.13). Nous prenons en compte les liens faibles car seules trois autres variables leur sont fortement liées.

Tickets ou abonnement La pratique hebdomadaire des transports en commun est liée à la possession de tickets et pas aux abonnements, et les deux titres de transport sont indépendants. Cela renforce ce que nous avons déjà noté, à savoir la préférence pour les tickets de bus et la substituabilité des tickets et des abonnements, ou plutôt leur faible complémentarité.

Les trois variables caractérisant la pratique régulière ou occasionnelle des transports en commun ne sont pas liées fortement à beaucoup d'autres variables. Ainsi, cette pratique ne peut être expliquée que par peu de facteurs décrits par des variables du questionnaire. En particulier, la variable de proximité d'un arrêt de bus ne lui est pas significativement liée. Effectivement, la possession de tickets de bus ainsi que la pratique hebdomadaire des transports en commun en sont complètement indépendantes. Toutefois, tous les détenteurs d'un abonnement sont à proximité d'un arrêt. La proximité d'un arrêt de bus semble donc être une condition nécessaire pour investir dans un abonnement, mais ne détermine pas les autres usages des transports en commun qui obéissent bien à d'autres logiques.

Enfermement spatial Les variables liées fortement à la pratique de transports en commun sont la compétence d'utilisation des transports en commun, ce qui n'est pas surprenant, la peur de la vitesse et le fait de préférer rester dans son quartier, ce qui reflète un enfermement spatial des utilisateurs des transports en commun. Les liens statistiques faibles renforcent cette idée du côté des affects, peur des ponts et tunnels et absence de plaisir à découvrir des lieux inconnus, mais aussi du côté des capacités physiques et cognitives, incapacité à utiliser un deux-roues et problèmes d'équilibre, aucune leçon de code. Parmi les pratiques de mobilité qui sont faiblement liées aux variables de pratiques des transports en commun, les territoires de mobilité sont les communes proches et Paris, et pas les espaces hors de Seine-et-Marne. Cela rappelle la polarisation autour de Paris des réseaux de transports en commun.

L'incapacité affective, physique et cognitive à la mobilité se conjugue donc avec la pratique d'un espace limité au sein des réseaux de transports en commun qui devient l'horizon des déplacements possibles. Nous retrouvons chez la population enquêtée le fait que l'usage des transports en commun et

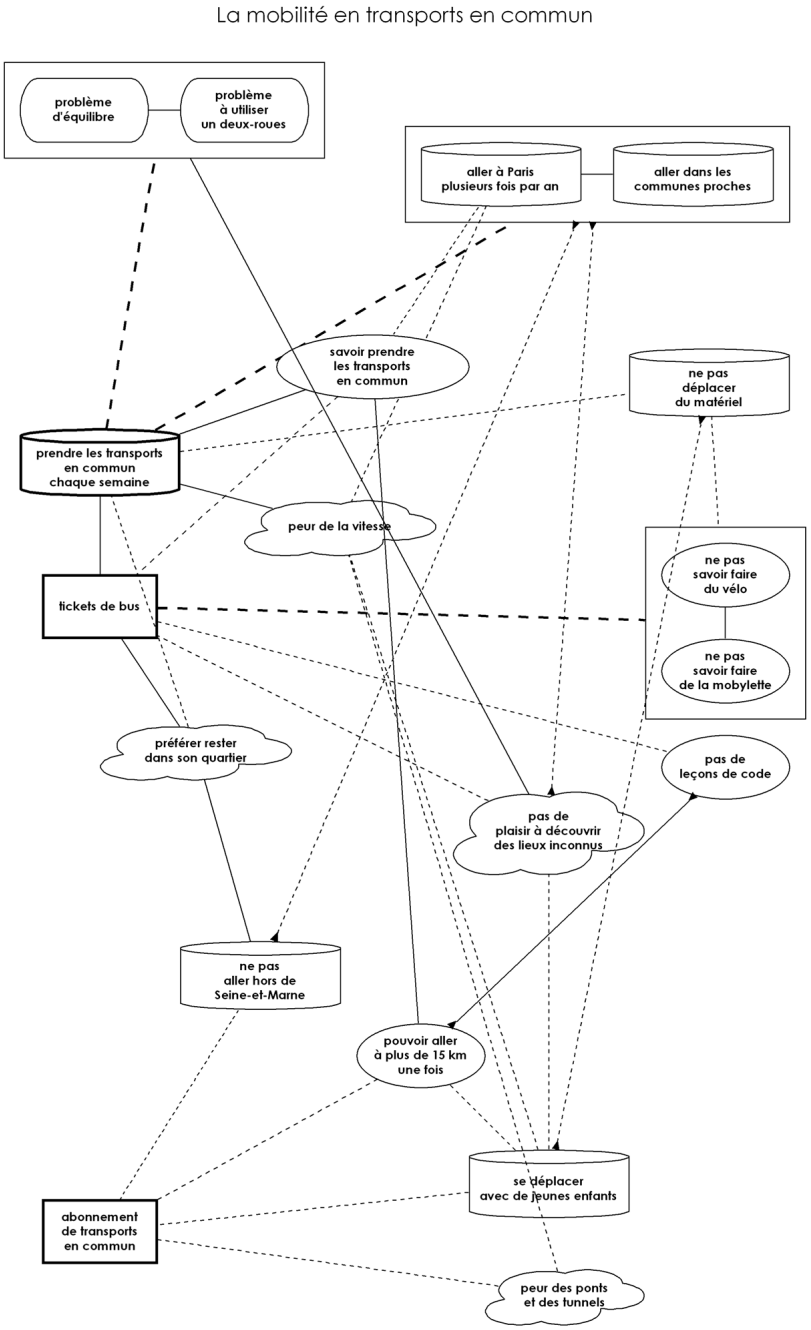


FIG. C.13 – La mobilité en transports en commun

Lecture*: Ont été représentées les variables de tout type liées à l'utilisation hebdomadaire des transports en commun, au fait d'avoir des tickets de bus ou un abonnement pour les transports en commun. Les liens entre toutes les variables ont été représentés.*

la mobilité dans un horizon limité sont associés comme chez les populations pauvres évoquées supra (1.2.3.3).

C.1.4.6 Les capacités physiques et affectives et les mobilités exigeantes ou éprouvantes

Après avoir étudié les mobilités caractérisées par des moyens de transport, nous nous intéressons aux autres capacités, à savoir les capacités incorporées. Nous nous focaliserons donc successivement sur les capacités physiques, affectives puis cognitives.

Spécificité des capacités incorporées Néanmoins, les rapports des capacités incorporées aux pratiques de mobilité sont plus complexes que ceux des moyens de mobilité. En effet, comme les moyens, leur présence rend possible la pratique tandis que leur absence l'interdit. C'est pour cela que nous désignons moyens et capacités incorporées comme des éléments de la capacité de mobilité. Mais, les capacités incorporées peuvent aussi être directement renforcées par la pratique, alors que les moyens ne peuvent l'être qu'indirectement, via le revenu issu du travail permis par la mobilité. Il s'agit de l'entraînement des capacités physiques, de l'habitude des affects, et de l'apprentissage des compétences. Réciproquement, l'absence de pratique peut susciter l'usure des capacités physiques et affectives, et le désapprentissage des compétences. Ces effets peuvent être appréhendés par la notion générale d'effet de renforcement utilisée en neurobiologie, psychologie et intelligence artificielle.

Spécificité des capacités physiques et affectives Ces action et rétroaction positives se doublent d'une rétroaction négative dans le cas des capacités physiques et affectives. En effet, celles-ci peuvent aussi être affaiblies, fatiguées, éprouvées par la pratique, sous la forme de la fatigue physique ou du traumatisme affectif. Cette usure n'existe pas dans le cas des compétences et marginalement dans le cas des moyens, même si un véhicule personnel pâtit inévitablement de son usage, comme il peut aussi pâtir de son non-usage.

Cette spécificité nous conduit à étudier ces deux types de capacités séparément des compétences, car les dépendances statistiques entre variables seront interprétées différemment. En effet, la rétroaction négative des pratiques sur les capacités brouille l'analyse de la corrélation mise en évidence par le test du khi-carré.

Interprétation d'une dépendance positive entre capacité et pratique Le seul critère de l'existence d'un lien statistique entre deux variables permet

	mobilité	non-mobilité
capacité	1	
incapacité	0	1

Tab. C.1 – Lien statistique positif entre capacité et mobilité. Cas où la mobilité détermine la capacité. Hypothèse de la mobilité exigeante ou renforçatrice.

Lecture*: Le tableau est un tableau de contingence, où le 0 représente un effectif significativement inférieur à chacun des effectifs représentés par des 1, eux-mêmes non nécessairement équivalents. Quel que soit l'effectif de la case vide, la dépendance statistique positive entre capacité et mobilité est déterminée par les trois autres cases.*

	mobilité	non-mobilité
capacité	1	0
incapacité		1

Tab. C.2 – Lien statistique positif entre capacité et mobilité. Cas où la capacité détermine la mobilité. Hypothèse de la capacité déterminante.

de formuler seulement trois hypothèses cumulables. Soit la première variable détermine la deuxième, éventuellement via des variables intermédiaires ; soit la deuxième détermine la première ; soit une troisième variable à identifier les détermine toutes les deux. Nous ne détaillons pas cette dernière alternative.

Dans le cas d'un lien entre une capacité et une pratique, on ne formule en général qu'une des deux premières hypothèses, à savoir que la pratique détermine la capacité, mais de deux manières. D'une part, on suppose que seule la capacité a permis la pratique, c'est-à-dire que la pratique exige la capacité. On parle donc de mobilité exigeante. D'autre part, on suppose ensuite que la pratique a renforcé la capacité. On parle alors de mobilité renforçatrice (tab. C.1). Ces deux sous-hypothèses sont indépendantes et peuvent se cumuler.

L'hypothèse réciproque selon laquelle la capacité détermine la pratique revient à dire que avoir la capacité empêche de ne pas exercer la pratique. Cette hypothèse n'est que rarement formulée puisqu'on suppose en général qu'une plus grande capacité correspond à une plus grande capacité de choix : pouvoir marcher n'oblige pas à marcher. En fait, des capacités déterminantes sont envisageables (tab. C.2).

Par exemple, la personne capable de porter de lourdes courses sera contrainte de le faire, parce qu'elle est la seule à pouvoir réaliser cette tâche obligatoire. Il s'agit d'une capacité contraignante. Autre exemple, la capacité de conduire une voiture peut permettre de toujours choisir la pratique de la voiture parce

	mobilité	non-mobilité
capacité	0	1
incapacité	1	

TAB. C.3 – Lien statistique négatif entre capacité et mobilité. Cas où la mobilité détermine l'incapacité. Hypothèse de la mobilité éprouvante.

qu'elle est toujours préférable à la non-pratique, c'est-à-dire l'immobilité ou les autres modes. Il s'agit alors d'une capacité libératoire, au sens où elle libère des contraintes qui empêche une pratique avantageuse.

Interprétation d'une dépendance négative entre capacité et pratique La prise en compte la rétroaction négative de la pratique sur la capacité (l'usure) à la place de la rétroaction positive (le renforcement) n'aide pas à expliquer un lien statistique positif entre capacité et pratique. Supposer un effet d'usure est simplement contradictoire avec la conjonction de la capacité et de la pratique.

Par contre, un lien statistique négatif entre capacité et pratique invalide les hypothèses de mobilité exigeante et renforçatrice ou de capacité déterminante de cette mobilité. La rétroaction négative semble la seule hypothèse formulable. Quelqu'un marche intensément mais souffre de problèmes pour marcher : on supposera que la marche intensive a sapé ses capacités de marcheur, et on invalidera à la fois l'importance des capacités de marcheur pour pouvoir marcher, et le fait que la marche entraîne à la marche. On parlera ici de mobilité éprouvante (tab. C.3).

Une contradiction peut apparaître s'il y a un lien négatif entre capacité et pratique alors que l'effet positif de la capacité sur la pratique est avéré. Une explication consiste à distinguer la capacité usée par la pratique et la capacité qui permet la pratique. Par exemple, les personnes qui ont des problèmes pour marcher vont là où il n'y a pas de transports en commun. Or, une incapacité à marcher invalide a priori la capacité à aller où il n'y a pas de transports en commun, qui est une mobilité exigeante. En fait, il suffit de distinguer ces deux capacités pour pouvoir désigner le fait d'aller loin des réseaux de transports en commun comme une mobilité éprouvante.

Enfin, si l'on considère le cas où la mobilité est déterminée par l'incapacité, ou bien que la non-mobilité détermine la capacité, les schémas causaux avancés ci-dessus ne fonctionnent plus. On peut alors considérer que l'incapacité cache en fait une capacité, ou que, de manière générale, les variables désignent autre chose que ce qu'elles semblent désigner (tab. C.4).

	mobilité	non-mobilité
capacité		1
incapacité	1	0

Tab. C.4 – Lien statistique négatif entre capacité et mobilité. Cas où l'incapacité détermine la mobilité. Hypothèse par défaut de la fausse incapacité.

	mobilité	autre mobilité
capacité		1
incapacité	1	0
	autre mobilité	mobilité
capacité	1	0
incapacité		1

Tab. C.5 – Lien statistique négatif entre capacité et mobilité. Cas où l'incapacité détermine la mobilité. Reformulation en lien positif entre capacité et autre mobilité, où l'autre mobilité détermine la capacité. Hypothèse de la mobilité moins exigeante ou moins renforçatrice que l'autre pratique.

Multiplicité des schémas causaux Les schémas causaux construits à partir des liens positif ou négatif entre capacité et pratique sont antinomiques et bien identifiés. Mais, un lien négatif entre une capacité et une certaine pratique peut être reformulé en lien positif entre cette capacité et les autres pratiques, c'est-à-dire entre cette capacité et les pratiques qui peuvent se substituer à la première pratique. Dans ce cas, les schèmes d'explication mobilisés pour les dépendances positives sont valables. En particulier, on peut effectuer cette reformulation, c'est-à-dire considérer les pratiques de substitution plutôt que la pratique, dans le cas où l'incapacité détermine la mobilité, cas qui n'avait pu être associé à aucune hypothèse riche (tab. C.4). Les pratiques de substitution peuvent dans cette situation être exigeantes ou renforçatrices. On considérera alors que la pratique, par exemple la mobilité, est moins exigeante ou moins renforçatrice, que ses substituts (tab. C.5). Enfin, la capacité peut aussi être déterminante de ces autres pratiques, à savoir contraignante ou libératoire (tab. C.6).

Réciproquement, si un lien positif existe entre une capacité et une pratique, on peut le considérer comme un lien négatif entre la capacité et la pratique de substitution, et décrire cette autre pratique comme éprouvante (tab. C.7). Cette situation correspond d'ailleurs au désapprentissage des compétences et à l'affaiblissement des capacités incorporées en général par une pratique que l'on peut qualifier de débilitante, notamment l'immobilité.

Dans le cas où la mobilité détermine la capacité, aucun hypothèse intéres-

	mobilité	autre mobilité
capacité	0	1
incapacité	1	

	autre mobilité	mobilité
capacité	1	0
incapacité		1

Tab. C.6 – Lien statistique négatif entre capacité et mobilité. Cas où la mobilité détermine l'incapacité. Reformulation en lien positif entre capacité et autre mobilité, où la capacité détermine l'autre mobilité. Hypothèse de la capacité déterminante de l'autre pratique.

	mobilité	autre mobilité
capacité	1	
incapacité	0	1

	autre mobilité	mobilité
capacité		1
incapacité	1	0

Tab. C.7 – Lien statistique positif entre capacité et mobilité. Cas où la capacité détermine la mobilité. Reformulation en lien positif entre capacité et autre mobilité, où l'autre mobilité détermine l'incapacité. Hypothèse de l'autre mobilité éprouvante.

	mobilité	autre mobilité
capacité	1	
incapacité	0	1

	autre mobilité	mobilité
capacité		1
incapacité	1	0

Tab. C.8 – Lien statistique positif entre capacité et mobilité. Cas où la mobilité détermine la capacité. Reformulation en lien positif entre capacité et autre mobilité, où l'incapacité détermine l'autre mobilité. Hypothèse par défaut de la fausse incapacité déterminante de l'autre pratique.

sante n'apparaît en considérant le lien négatif entre la mobilité de substitution et la capacité (tab. C.8).

Comme l'avait montré Durkheim (1895), nous constatons donc qu'il paraît difficile de déterminer à partir de la seule connaissance d'une dépendance statistique les schémas causaux sous-jacents. Il est possible de tenter cet exercice mais il faut alors s'appuyer sur d'autres informations qui permettent de jauger les hypothèses causales concurrentes, en particulier d'estimer le caractère effectivement éprouvant ou pas des pratiques.

Capacité physique Mis à part les problèmes de santé qui empêchent d'avoir le permis de conduire, l'ensemble des capacités physiques est connexe (fig. C.14). Autrement dit, avoir un problème d'ordre physiologique rend probable le fait d'avoir un autre problème du même ordre. Les capacités physiques sont donc relativement équivalentes et peuvent être confondues dans une seule et même capacité physique de mobilité.

Mobilités liées aux capacités : exigeantes ? Les liens de ces variables avec les pratiques de mobilité permettent d'identifier deux types de mobilités : les mobilités liées (positivement) aux capacités physiques et celles liées aux incapacités physiques. Notre analyse théorique des liens de dépendance statistique nous suggère les schémas causaux possibles. Les premières mobilités, liées aux capacités, sont le transport de matériel, les déplacements longs, ou quotidiens, dans des endroits inconnus ou dans les communes proches du domicile. Une hypothèse est qu'elles sont des mobilités exigeantes ou renforçatrices. Mais ce sont peut-être les capacités qui sont déterminantes, ou bien la non-pratique de ces mobilités qui est éprouvante. L'analyse des tableaux de contingence associée à celle de la nature des mobilités et des capacités en question pourrait aider le choix des hypothèses crédibles.

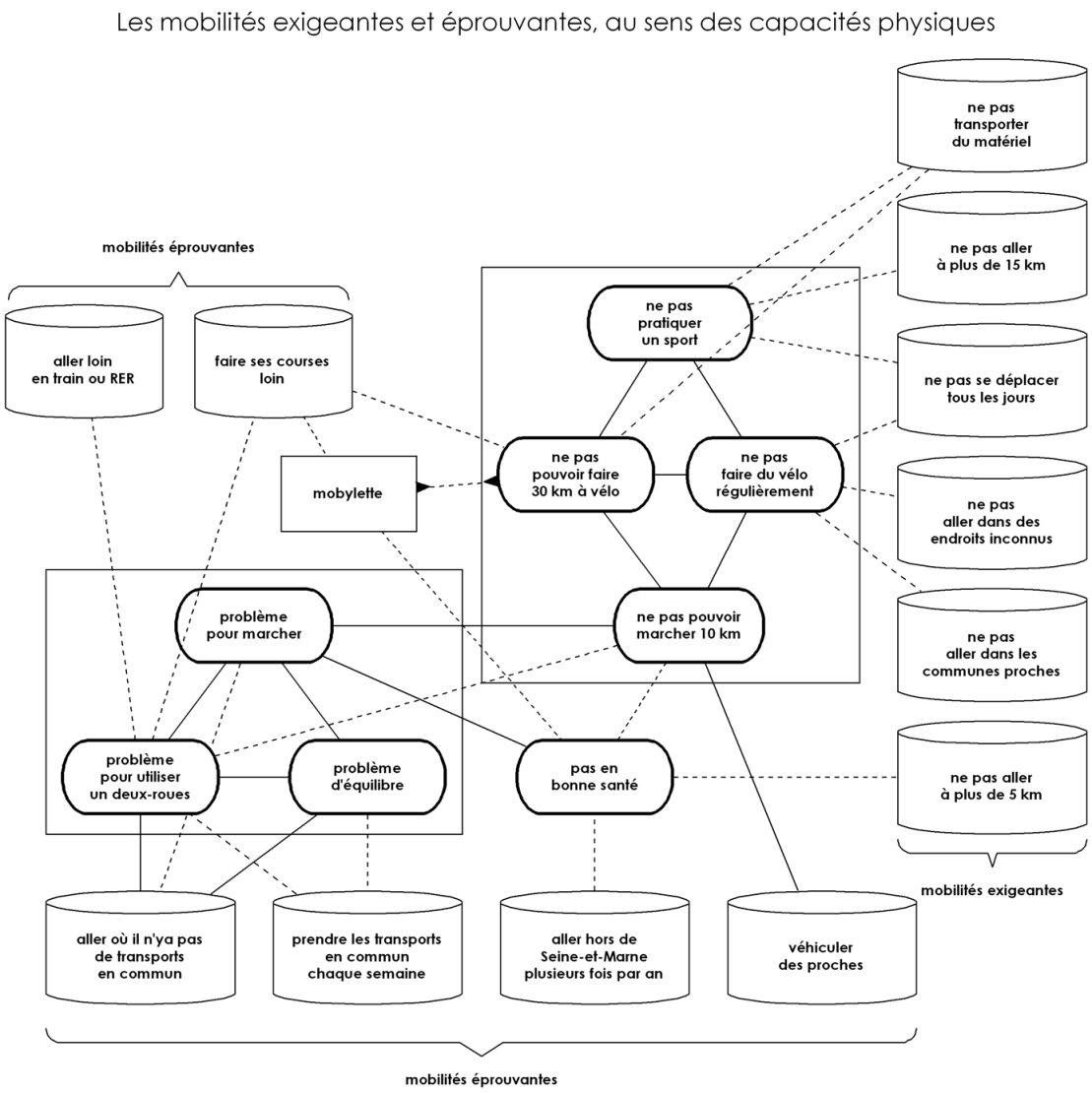


FIG. C.14 – Les mobilités exigeantes et éprouvantes en termes de capacités physiques

Lecture*: Ont été représentées les capacités physiques liées fortement entre elles, c'est-à-dire toutes sauf le fait d'avoir des problèmes de santé qui empêchent de passer le permis. Les deux cadres qui les entourent facilitent la visibilité de leur structure interne. Ont aussi été représentées les pratiques de mobilité liées aux capacités physiques. La possession d'une mobylette a été rajoutée et liée aux variables représentée comme indice d'une pratique de la mobylette.*

Mobilités liées aux incapacités : éprouvantes ou moins exigeantes ? De même, les mobilités liées positivement aux incapacités physiques peuvent être éprouvantes ou bien moins exigeantes ou moins renforçatrices que des pratiques alternatives. Pour sélectionner les hypothèses, il faut notamment déterminer quels déplacements semblent effectivement éprouvants.

Les mobilités en question sont : d'abord les mobilités automobiles à savoir les déplacements hors des zones desservies par les transports en commun et le fait de véhiculer des proches, et dans une moindre mesure l'utilisation hebdomadaire des transports en commun, le déplacement occasionnel hors de Seine-et-Marne, les longs déplacements en train ou RER ou pour faire les courses. Parler de mobilités automobiles est peut-être abusif car les déplacements loin des réseaux de transports en commun peuvent être effectués à pied ou en deux-roues et nous avons déjà relevé (cf. C.1.5.2) le faible taux de motorisation des personnes qui affirment véhiculer des proches. Il faut rajouter à cette liste l'utilisation de la mobylette indiquée par la possession d'un tel engin même si très peu de personnes enquêtées sont dans ce cas. En effet, les trois propriétaires d'une mobylette ayant répondu à cette question ont signalé ne pas être en bonne santé même si deux disent être capables de faire 30 km en vélo.

Le recours à l'automobile et l'usage fréquent des transports en commun peuvent être ou ne pas être éprouvant a priori, et en tout cas peuvent être moins exigeant que des mobilités alternatives, grâce à des modes de transport de substitution. Par contre, les déplacements longs ou en mobylette ne sont pas susceptibles d'avoir un substitut plus exigeant. Ces mobilités peuvent donc être éprouvantes. Mais le très faible nombre d'usagers et le caractère contradictoire de leur capacité cycliste relativise toute remarque sur la mobilité en mobylette.

Capacité physique et affects Les liens forts entre capacités physiques et affects se réduisent à une dépendance entre l'absence de problème d'équilibre ou d'utilisation des deux-roues et le plaisir ou l'absence de peur à découvrir des lieux inconnus. Autrement dit, la capacité physique, et plus précisément les capacités psychomotrices, sont liées à la capacité affective à explorer les lieux inconnus (fig. C.15).

Le lien entre ces deux types de capacités peut être interprété comme le fait qu'une des deux capacités permet la mobilité qui renforce l'autre capacité. Le lien de causalité peut aussi être plus direct : la conscience ou le sentiment d'avoir des capacités psychomotrices peut susciter une confiance en soi et en ses capacités de mobilité qui se transforme en capacité affective de déplacement, notamment vers des lieux inconnus où ces capacités affectives

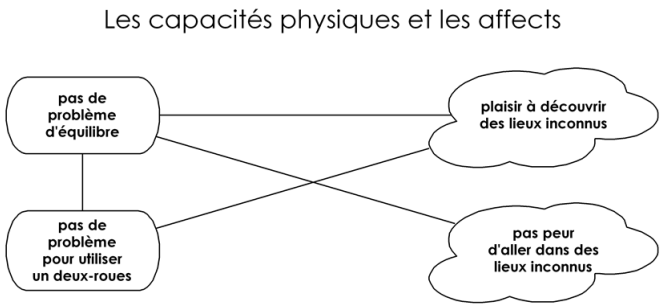


FIG. C.15 – Les liens entre capacités physiques et affectives

Lecture*: Ont été représentés les liens forts entre les capacités physiques et les affects.*

sont plus discriminantes que sur des trajets routiniers. L'effet direct des capacités affectives sur les capacités psychomotrices est également concevable. D'autres hypothèses sont envisageables notamment le fait que la causalité s'exerce entre incapacités et non entre capacités : par exemple, l'absence de capacités physiques peut être inhibiteur de la mobilité, surtout si elle est risquée.

Affects et pratiques exigeantes Les rares liens forts entre les affects et les pratiques déterminent aussi des mobilités apparemment exigeantes et renforçatrices, c'est-à-dire qu'elles exigent et renforcent des capacités affectives au sens d'affects incitant à la mobilité (fig. C.16). C'est le cas des déplacements vers les communes proches ou vers Paris, et des déplacements multiples la même journée. Les autres hypothèses causales devraient être aussi discutées.

Affects et pratiques moins exigeantes Par contre, la fréquentation hebdomadaire des transports en commun est liée à la peur de la vitesse. Il ne s'agit sans doute pas d'une mobilité éprouvante, c'est-à-dire d'une pratique qui suscite une incapacité affective qu'est la peur de la vitesse. En effet, les transports en commun sont souvent décrits voire choisis comme des modes sécurisants par opposition à la voiture et aux deux-roues notamment motorisés. Il s'agirait plutôt d'une mobilité moins exigeante en capacité affective de « non-peur de la vitesse ». Les personnes pourvues de cette capacité vont délaisser la pratique régulière des transports en commun au profit d'autres modes de transport comme des véhicules individuels, voiture ou deux-roues, plus performants mais plus exigeants en « non-peur de la vitesse ». Les personnes dépourvues de cette capacité vont préférer le mode moins exigeant. D'où une corrélation entre les usagers des transport en commun et les per-

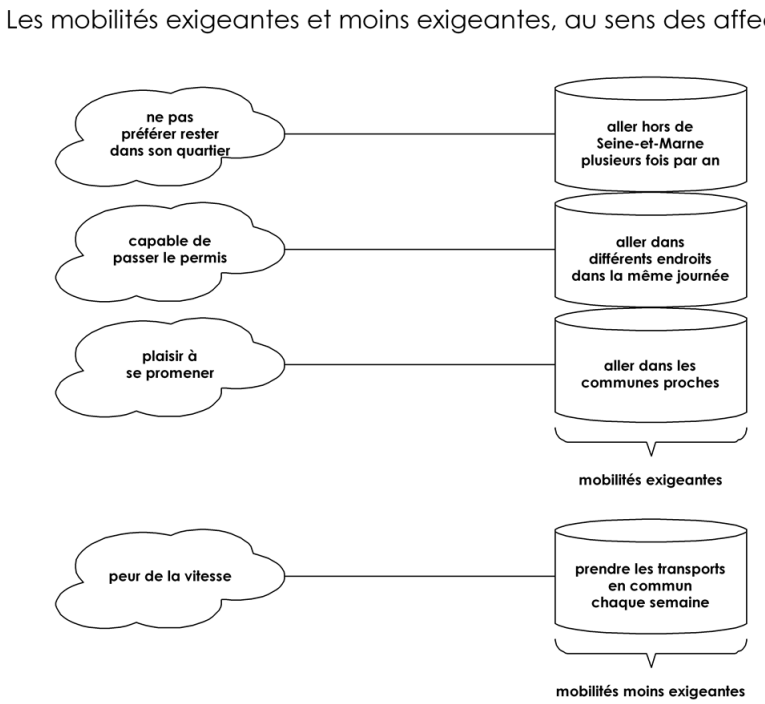


FIG. C.16 – Les mobilités exigeantes et éprouvantes en termes de capacités affectives

Lecture*: Ont été représentés les liens forts entre les affects et les pratiques de mobilité.*

sonnes qui ont peur de la vitesse. Les transports en commun seront donc désignés comme un mode moins exigeant en capacités affectives, sous-entendu moins que les modes mécanisés individuels, bien que ce mode soit tout à fait exigeant du point de vue des compétences de navigation (Harzo et Couty, 2000) (cf. 2.1.2).

Accidents non traumatisants Il faut ici noter qu'un facteur pressenti comme un déterminant des affects ne semble pas jouer un tel rôle. Il s'agit du fait d'avoir eu un accident de la route qui, comme la plupart des pratiques de mobilité, s'avère n'être pas du tout lié aux variables d'affects. Avoir eu un accident est donc un signe de mobilité passée et présente et non l'indice de traumatismes incapacitants.

Limites des résultats sur les capacités La possibilité d'une usure due à la pratique de mobilité sur les capacités physiques et affectives rend plus ardue l'analyse de leur dépendance statistique. Si certaines hypothèses sont

préférées, comme les mobilités exigeantes et renforçatrices, moins exigeantes, ou éprouvantes, il paraît difficile de les sélectionner et de les valider. Pour aboutir à de tels résultats avec un questionnaire fermé, la préparation des items doit intégrer la résolution des nombreuses ambiguïtés. Mais un entretien retraçant l'évolution diachronique des pratiques et des capacités et de leurs effets réciproques permet plus sûrement de valider les nombreuses hypothèses soulevées.

C.1.4.7 Les trois blocs de compétences

Connexité des compétences Après l'analyse des capacités physiques et affectives reste parmi les capacités incorporées celle des capacités cognitives, ou compétences. Les compétences sont très interconnectées entre elles. Cela pose la question de la pertinence de la notion même de compétence si chaque compétence est liée à toutes les autres. Un seul niveau de compétence suffirait alors à décrire la dimension cognitive de la capacité de mobilité : il n'y aurait plus qu'une compétence, la compétence de mobilité.

Trois groupes de compétences Néanmoins, la structuration des compétences par leurs interdépendances fortes met en évidence trois groupes de compétences, ou plutôt permet d'isoler deux groupes de compétences de l'ensemble des compétences fortement interconnectées. Ces deux groupes sont la lecture, ou plus précisément la lecture des panneaux de direction, et la maîtrise de l'espace local, à savoir le quartier et la ville (fig. C.17).

Maîtrise de l'espace local Le groupe le plus déconnecté de l'ensemble des autres compétences est ce dernier. Néanmoins, cette relative indépendance repose essentiellement sur le déséquilibre des réponses aux questions correspondantes. En effet, seules 3 et 6 personnes ont répondu qu'elles ne savaient pas se déplacer respectivement dans leur quartier et dans leur ville. Nous négligerons ce groupe de compétences par la suite.

Maîtrise de la lecture Par contre, la lecture, c'est-à-dire la lecture des panneaux de direction, est statistiquement relativement déconnectée tout en ayant des réponses équilibrées. 26 personnes déclarent ne pas savoir lire les panneaux de direction contre 48 déclarant l'inverse. La lecture n'est associée qu'à deux types de compétences : la lecture et l'utilisation des plans d'une part, et l'initiation scolaire au code d'autre part. Il s'agit effectivement dans le premier cas d'un exercice requérant notamment une compétence de lecture de noms de lieux, et dans le deuxième cas d'une trace d'un passage à l'école

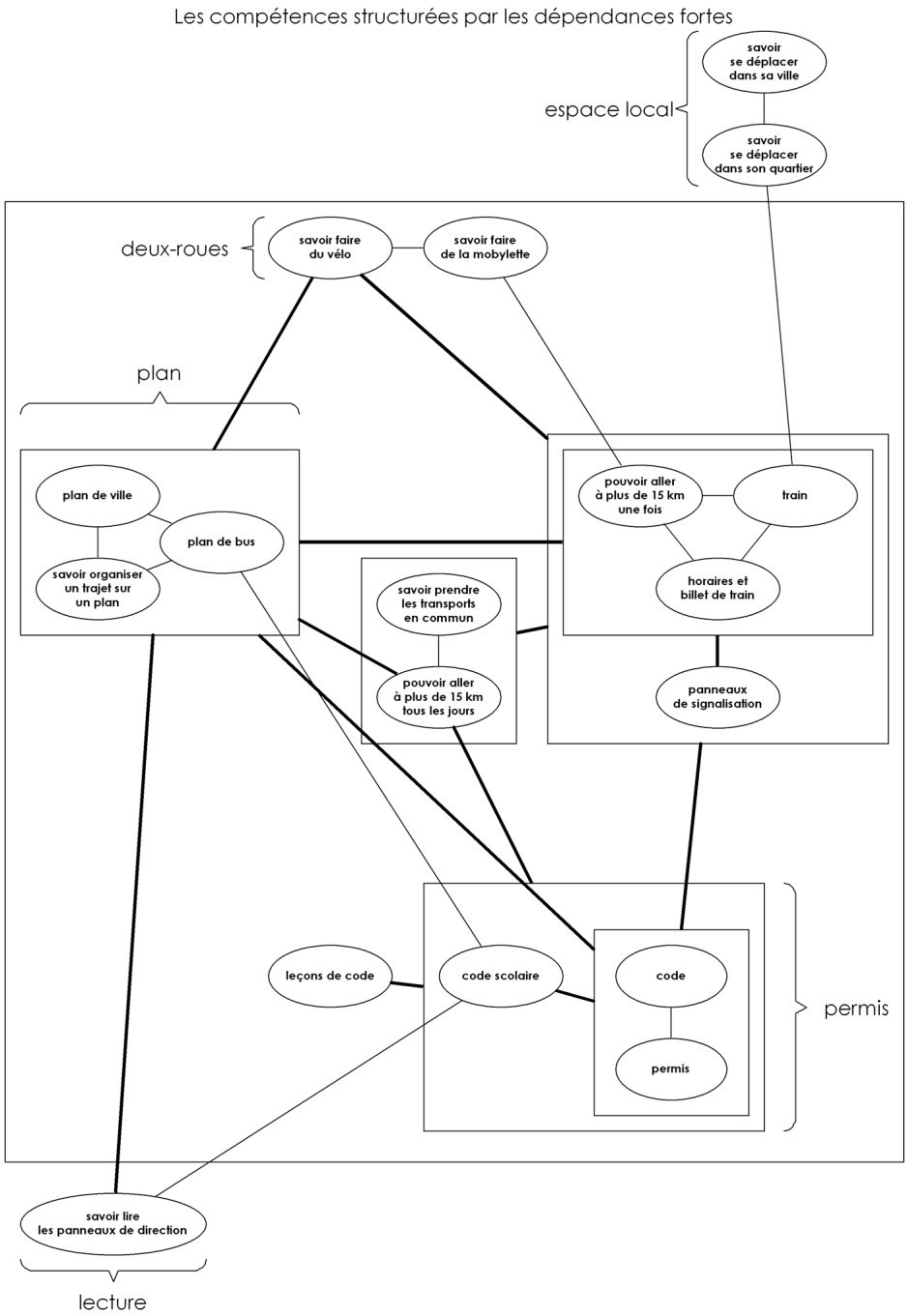


FIG. C.17 – Les liens forts entre les compétences de mobilité

Lecture*: Ont été représentés les liens forts entre compétences de mobilité. Le plus grand cadre entourant la plupart des compétences permet de distinguer les deux groupes de compétences isolées du troisième groupe des compétences très interconnectées.*

qui garantit en partie la compétence de lecture. Toutes les personnes sauf une (13 sur 14) qui ont eu une initiation scolaire au code de la route savent lire. Les trois quarts des personnes qui savent lire savent lire un plan de bus ou de ville et réciproquement, et deux tiers des personnes qui savent lire savent utiliser un plan pour organiser un trajet alors que 83% des personnes sachant ainsi utiliser un plan savent lire. Les compétences de lecture et de lecture de plan sont donc aussi discriminantes les unes que les autres mais moins discriminantes que la compétence d'utilisation d'un plan pour préparer un trajet.

Permis de conduire En dehors de ces deux groupes plus ou moins isolés, dans le troisième groupe c'est-à-dire dans l'ensemble fortement interconnecté des compétences de mobilité, nous pouvons en distinguer certaines plus ou moins discriminantes. En particulier, la détention du permis de conduire qui traduit une compétence de mobilité automobile, bien que les personnes qui n'utilisent jamais leur voiture puissent la désapprendre tout en conservant leur permis, semble la plus discriminante. Posséder le permis détermine la maîtrise de nombreuses autres compétences : entre les trois-quarts et la totalité des détenteurs du permis maîtrisent aussi les autres compétences notamment celle d'utilisation des transports en commun, sauf la maîtrise des deux-roues. Il semblerait donc que le permis soit un indice fort d'une maîtrise des normes socio-techniques qui régulent et ainsi contraignent l'usage tant du système automobile que des réseaux des transports en commun. La détention du permis, évidemment toujours associée à celle du code de la route, serait donc le signe d'une compétence experte des grands systèmes techniques.

Maîtrise des deux-roues Dans ce troisième groupe, les capacités de maîtrise des deux-roues, vélo et mobylette, apparaissent relativement isolées, ou plus précisément éloignées des compétences liées au permis de conduire. Elles pourraient donc constituer un pôle spécifique de compétence.

Lecture sans permis La détention du permis de conduire est autant associée à la capacité de lecture des panneaux de direction (pour 17 personnes sur 23 soit 74%), qu'à la capacité d'organisation d'un trajet sur un plan (pour 16 personnes sur 21 soit 76%). Mais, alors que seules 38% des personnes sans permis savent ainsi utiliser les plans, 62% savent lire des panneaux. La lecture n'est donc pas particulièrement liée à la détention du permis de conduire. Autrement dit, les automobilistes en puissance que sont les détenteurs du permis de conduire savent en général lire les panneaux de signalisation mais pas plus que les autres. Ce fait déconcertant pour celui qui considère l'omnipré-

sence de ces panneaux dans le dispositif de guidage des automobilistes peut s'expliquer de diverses manières, par la relative faiblesse des compétences de lecture des automobilistes et par la relative diffusion de la compétence de lecture chez les non-automobilistes.

Permis sans lecture Premièrement, plusieurs raisons justifient le fait que de nombreux possesseurs du permis de conduire ne sachent plus lire les panneaux de direction. D'une part, il peut s'agir de personnes n'utilisant plus leur voiture et ayant désappris cette compétence de lecture avec les autres compétences nécessaires au passage de l'examen du permis de conduire. D'autre part, il peut s'agir d'automobilistes utilisant d'autres repères géographiques que les panneaux de direction, dont ils désapprennent la compétence associée. C'est le cas des personnes immigrées dont le permis a été obtenu à l'étranger et qui ne lisent pas le français. C'est aussi le cas des personnes se déplaçant depuis longtemps dans un territoire et possédant de nombreux repères familiers qui leur permettent une navigation routinière. Lynch (1976) en a détaillé les différents types, notamment du point de vue du regard de l'automobiliste, dans *L'image de la cité*. La capacité de lecture des panneaux de navigation serait donc mobilisée plus pour les trajets inhabituels vers des lieux inconnus que pour les trajets routiniers qui seraient un facteur de son désapprentissage.

Lecture comme compétence générique Deuxièmement, la lecture est une compétence très répandue dans notre société où l'écrit s'insinue dans la plupart de nos activités quotidiennes, qu'il s'agisse des courses, de la gestion des papiers administratifs, du travail, des déplacements avec ou sans voiture. Ainsi, les panneaux et messages foisonnent dans les transports en commun, pour aider la navigation, pour renseigner l'usager ou pour lui interdire certains comportements. Cette diffusion de l'écrit rend difficilement substituable la compétence de lecture, induit sa mise en œuvre, donc la réactive c'est-à-dire garantit son ré-apprentissage permanent et finalement sa diffusion. Nous pouvons parler de compétence générique puisqu'elle fait partie des compétences exigées dans de très nombreuses activités humaines.

Pôles de compétences À défaut de sous-ensembles disjoints, plusieurs pôles émergent de l'analyse de l'ensemble connexe des compétences, et d'autant plus connexe lorsque nous considérons les dépendances faibles comme des dépendances fortes (fig. C.18). Néanmoins, même en considérant les liens faibles comme des liens forts, la structure des compétences ne change pas beaucoup et reste identifiable.

FIG. C.18 – Les liens forts ou faibles entre les compétences de mobilité
Lecture*: Ont été représentés les liens forts et faibles entre compétences de mobilité. Les liens faibles ont été considérés comme étant des liens forts pour simplifier le graphe.*

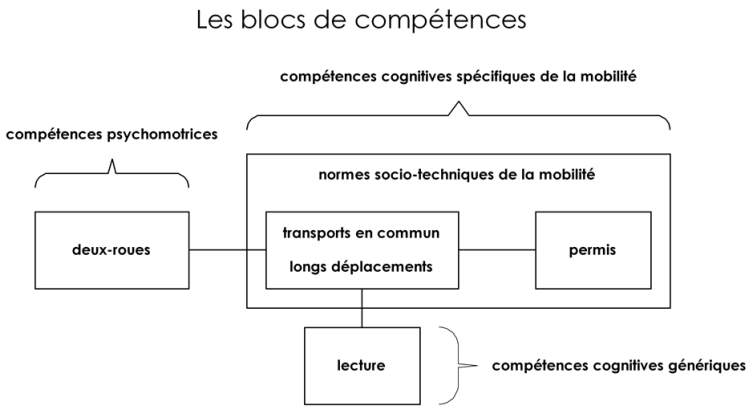


FIG. C.19 – Les blocs de compétences de mobilité

L'indépendance relative de la maîtrise de l'espace local est surtout un artefact statistique dû au fait que ce type de compétence est trop commun. Nous la négligerons. La lecture semble avoir un rôle spécifique comme compétence très répandue mais largement indépendante des autres. Elle constituerait donc un des pôles de compétence identifiables. Nous avons vu la spécificité des compétences de maîtrise des deux-roues par rapport au permis. Elles mobiliseraient des capacités qui ne sont pas associées au permis, certainement les compétences psychomotrices de conduite d'un engin en équilibre sur deux roues. Le permis représente quant à lui le pôle des compétences de maîtrise experte des normes socio-techniques. Enfin, les compétences restantes sont à la fois les plus interconnectées entre elles et aux autres pôles. Elles semblent surtout associées à l'usage des transports en commun et aux longs déplacements donc a priori motorisés. Elles constituent avec le pôle du permis de conduire les compétences cognitives de maîtrise des normes socio-techniques de la mobilité caractéristiques de la mobilité motorisée.

Trois blocs de compétences Nous identifions donc trois blocs de compétences : la maîtrise des deux-roues, la maîtrise des codes de la mobilité motorisée où le permis joue le rôle d'un pôle d'expertise, et la lecture. Nous en déduisons trois types généraux de compétences mis à jour par notre questionnaire : les compétences psychomotrices, les compétences socio-techniques de la mobilité, et les compétences cognitives non spécifiques à la mobilité (fig. C.19).

C.1.4.8 Les compétences comme facteurs explicatifs des pratiques de mobilité

À partir de cette analyse intrinsèque des compétences en blocs, nous pouvons étudier leur pertinence par rapport à leurs liens avec les pratiques de mobilité et les autres dimensions de la capacité de mobilité. Nous allons donc voir successivement les relations des compétences avec les moyens, les capacités physiques et affectives, et enfin les pratiques.

Compétences et moyens Nous avons déjà vu les liens entre les moyens de mobilité et les compétences. Nous ne relèverons ici que l'absence de liens forts (ou faibles d'ailleurs) entre les moyens et la compétence de lecture, alors que la possession d'un vélo est liée à sa maîtrise, et que les moyens de la mobilité motorisée sont liés au bloc de leurs compétences d'usage (fig. C.20).

Compétences et capacité physique Les liens forts entre les capacités physiques et les compétences se réduisent d'une part au lien entre la marche régulière et l'utilisation des horaires et billets de train, d'autre part, à ceux avec les compétences d'utilisation des deux-roues (fig. C.21).

Le premier lien peut se rapporter au lien général entre pratiques de mobilité et capacités de mobilité. La marche régulière est en effet d'abord une pratique, et ensuite un signe de capacité physique. De plus, comme dans le cas des liens entre capacités physiques et affectives évoqué supra (cf. C.1.4.6), l'hypothèse principale est que les deux types de capacité favorisent la mobilité qui les renforce en retour.

Le deuxième type de lien confirme que les compétences d'utilisation des deux-roues comprennent une part de psychomotricité. Cela justifie leur séparation des autres compétences de mobilité et leur rapprochement des capacités physiques.

De même que les quelques liens entre moyens et leurs compétences d'usage, les rares liens entre compétences et capacité physique n'apportent donc que peu d'informations.

Compétences et affects Les liens forts ou faibles entre les capacités affectives et les compétences montrent que la maîtrise de la mobilité est antinomique de la peur de cette mobilité, c'est-à-dire que la maîtrise des compétences suscite une confiance en soi et en sa mobilité ou que la confiance permet la mobilité et le développement des compétences (fig. C.22).

Lecture et affects Quatre compétences ont des liens forts avec les affects. Il s'agit d'abord de la compétence de lecture qui est notamment liée

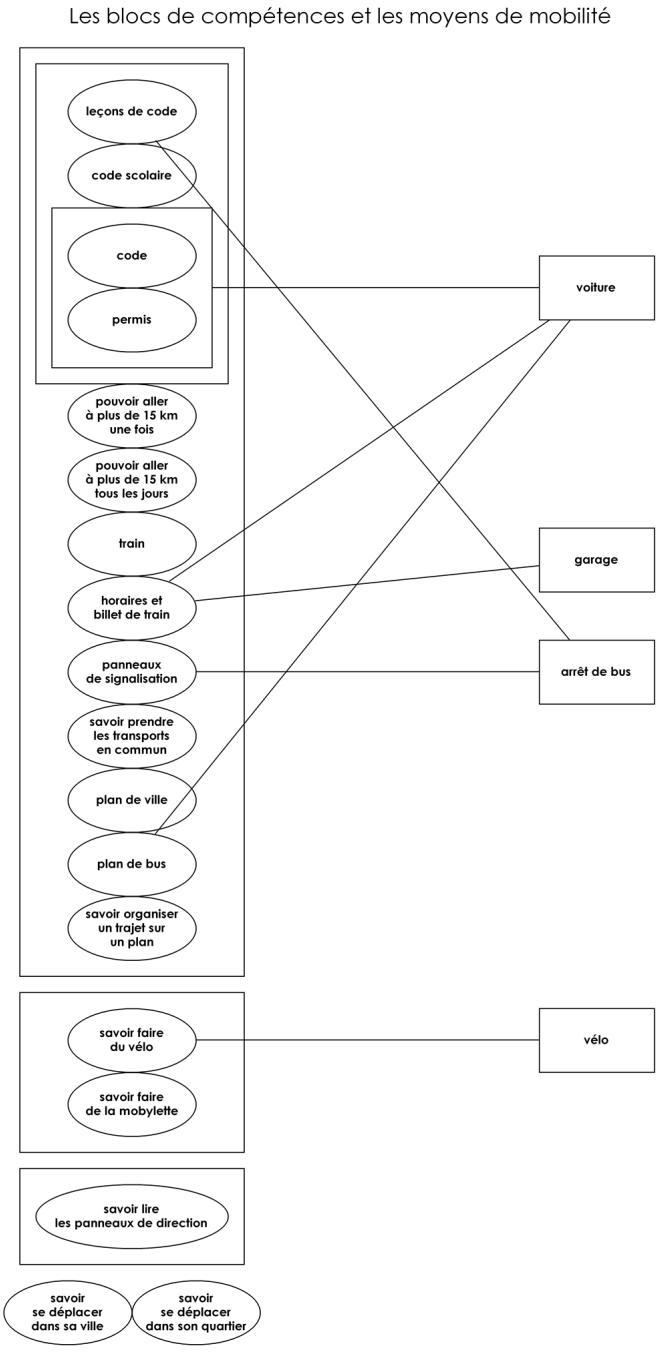


FIG. C.20 – Les blocs de compétences et les moyens de mobilité

Lecture*: Ont été représentés les liens forts entre les compétences de mobilité et les moyens de mobilité. Toutes les compétences ont été représentées et regroupées en trois blocs de compétence, le pôle du permis et du code étant aussi encadré.*

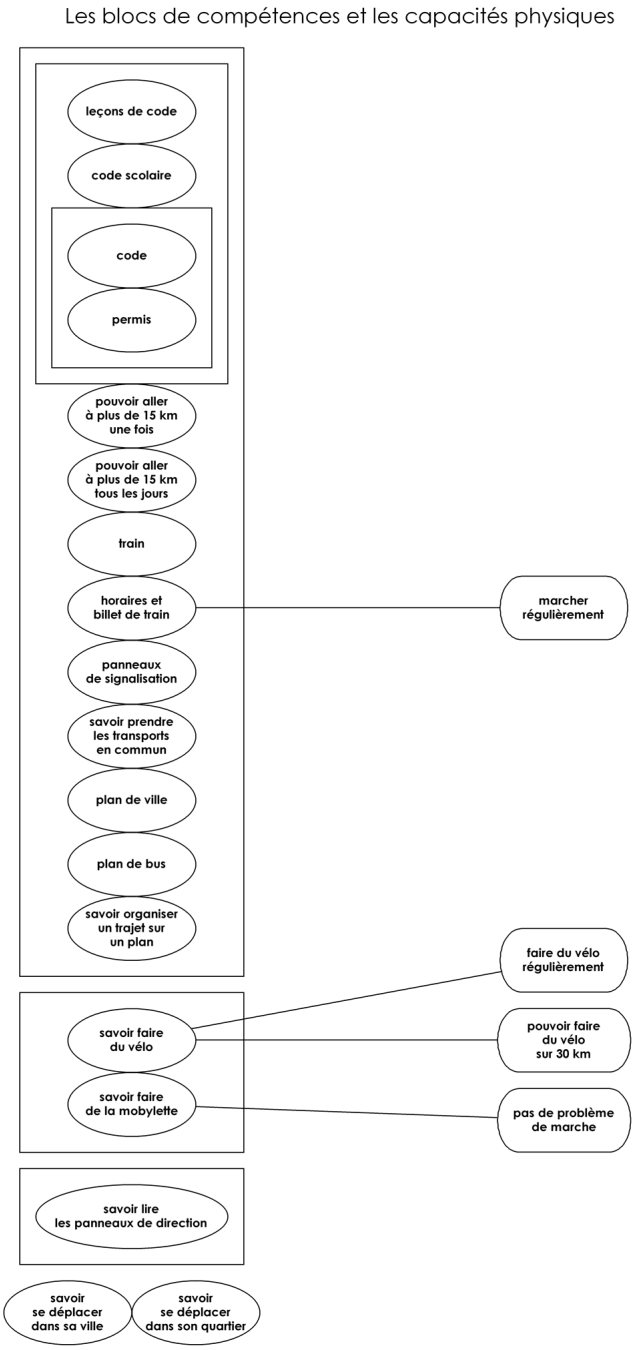


FIG. C.21 – Les blocs de compétences et les capacités physiques de mobilité
Lecture*: Ont été représentés les liens forts entre les compétences de mobilité et les capacités physiques de mobilité. Toutes les compétences ont été représentées et regroupées en trois blocs de compétence, le pôle du permis et du code étant aussi encadré.*

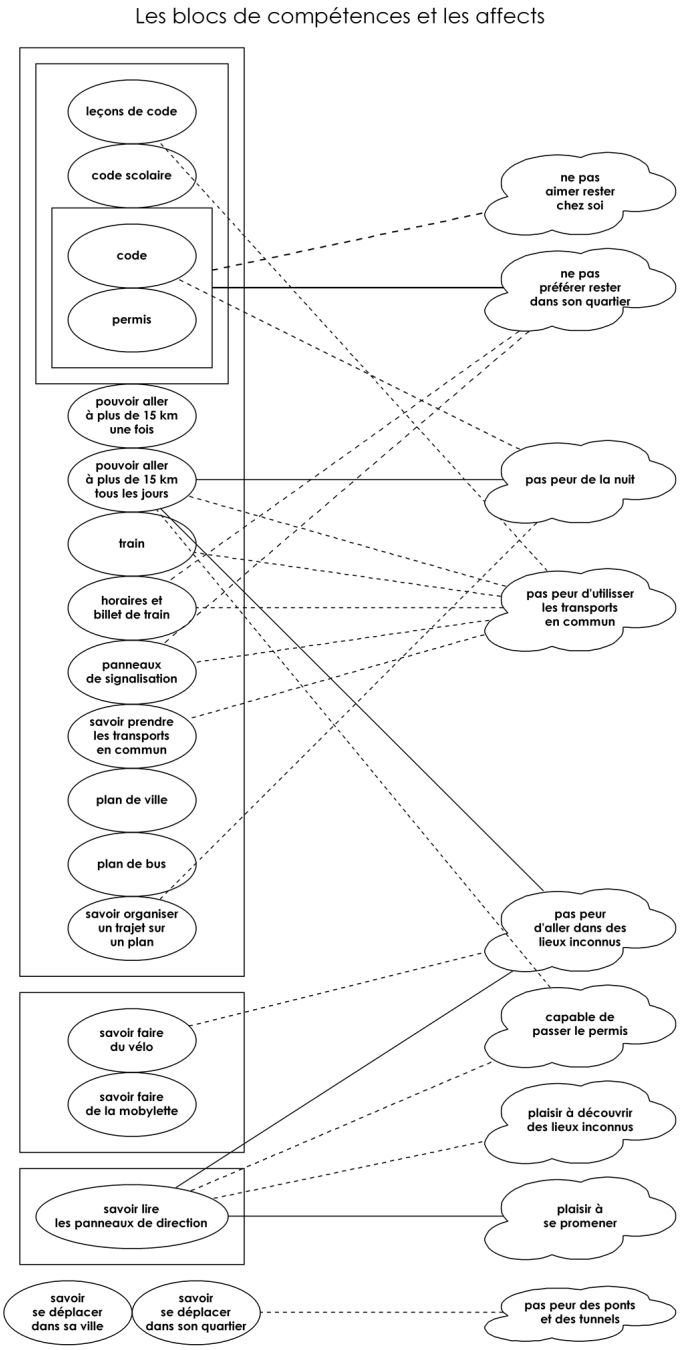


FIG. C.22 – Les blocs de compétences et les capacités affectives de mobilité
Lecture*: Ont été représentés les liens entre les compétences de mobilité et les capacités affectives de mobilité. Toutes les compétences ont été représentées et regroupées en trois blocs de compétence, le pôle du permis et du code étant aussi encadré.*

à l'absence de peur des lieux inconnus et au plaisir de les découvrir. Cela nous renvoie à l'analyse réalisée supra (cf. C.1.4.7) des automobilistes qui n'utilisent pas les panneaux de direction, ce qui suggérait que la lecture de ceux-ci ne servait que pour les déplacements dans les lieux inconnus. Réciproquement, la maîtrise de cette compétence détermine la capacité à aller dans de tels lieux, c'est-à-dire peut-être la capacité cognitive et en tout cas la capacité affective. La similarité supposée de la compétence de latéralisation acquise avec l'apprentissage de la lecture et celle d'orientation dans l'espace suggère une voie d'explication de cette corrélation. Enfin, la confiance en ses capacités, confiance au fondement des capacités affectives, se renforce par le simple fait de maîtriser une capacité de mobilité, a fortiori une compétence générique donc potentiellement utile voire nécessaire dans les lieux inconnus et surtout face aux codes des grands systèmes techniques de transport.

Compétences expertes et affects Les trois autres compétences liées aux affects sont d'une part la réussite à l'examen du code de la route et la détention du permis de conduire, toujours associées dans le pôle des compétences expertes, et d'autre part la capacité à se déplacer tous les jours à plus de 15 km de son domicile. Cette compétence a la caractéristique d'être très discriminante donc très exigeante comme la détention du permis. Elle est plus discriminante que toutes les compétences sauf celles liées aux deux-roues ou au permis. Cela signifie que les compétences de mobilité les plus élevées déterminent plus fortement les capacités affectives de mobilité, ce qui renforce l'hypothèse d'une relation causale entre les compétences et les affects.

Relations entre pratiques et compétences La mise en correspondance des pratiques de mobilité et des compétences révèle surtout une dépendance entre les mobilités liées au travail et les compétences socio-techniques (fig. C.23). Cela suggère que l'emploi constitue l'élément caractéristique d'un mode de vie exigeant une mobilité importante, et donc exigeant ou développant des compétences de mobilité. Autrement dit, la mobilité liée à l'emploi est une mobilité exigeante ou renforçatrice des compétences.

Les deux autres pratiques liées aux compétences sont l'usage hebdomadaire des transports en commun, lié à leur compétence d'usage, ainsi que le déplacement comme passager, lié à la capacité à aller à plus de 15 km de son domicile. Le premier lien est trivial et le deuxième obscur.

Permis et mobilité La détention du permis n'est par contre pas liée aux pratiques de mobilité. En considérant qu'il s'agit d'un diplôme, cela peut s'expliquer par le fait que l'expérience de la mobilité n'aboutit qu'au

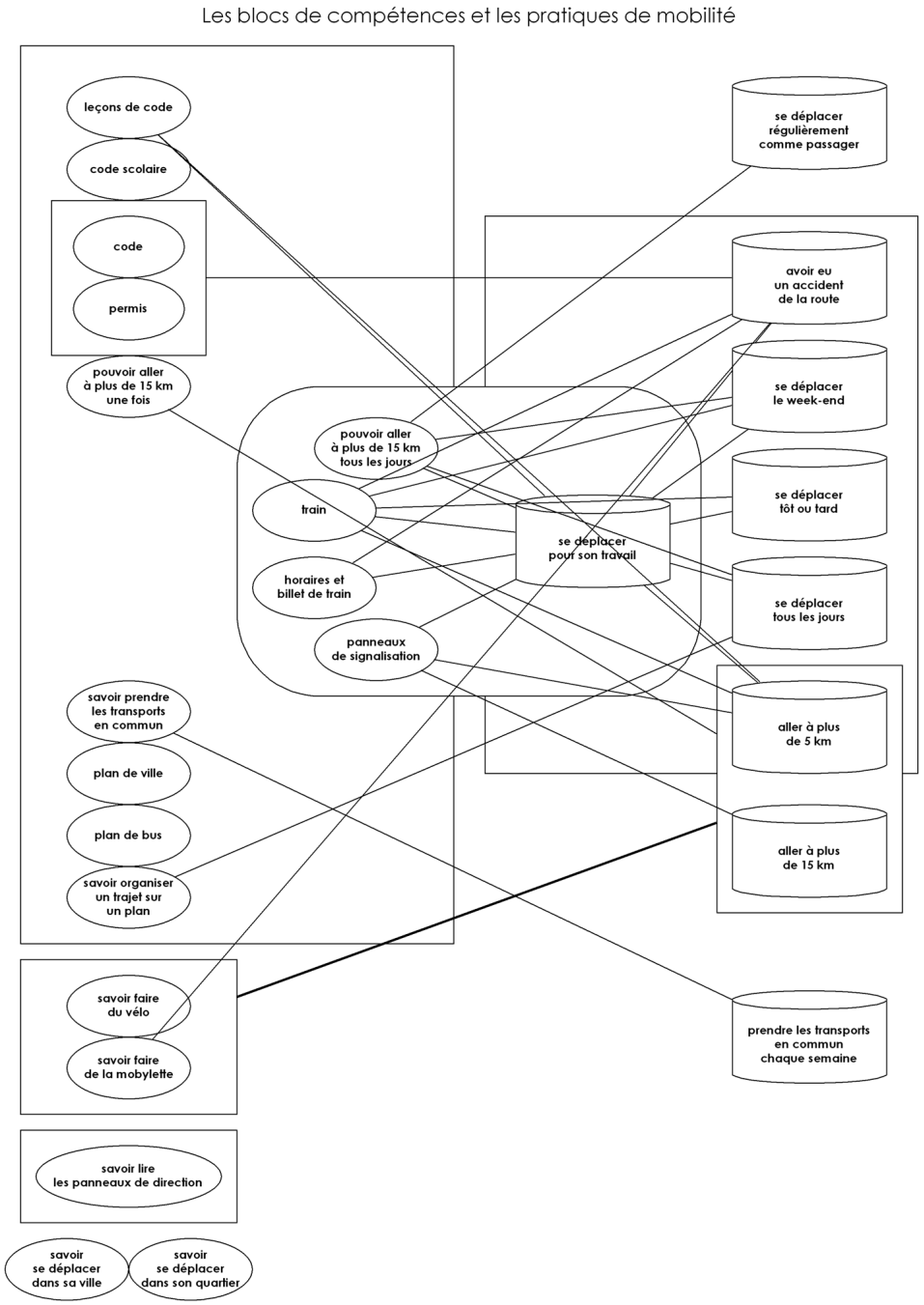


FIG. C.23 – Les blocs de compétences et les pratiques de mobilité

Lecture*: Ont été représentés les liens forts entre les compétences et les pratiques de mobilité. Ont aussi été représentés les liens entre les déplacements vers le travail et les autres pratiques, qui forment l'ensemble des mobilités du travailleur, encadrées par souci de lisibilité. De même, les déplacements vers le travail et les compétences qui lui sont directement liés ont été isolés dans un cadre aux angles arrondis en tant que cœur des liens entre pratiques et compétences.*

développement de compétences incrémentales, acquises peu à peu, mais pas à l'obtention d'un diplôme qui dépend surtout d'un examen formel validant une formation spécifique difficilement substituable par d'autres expériences que la conduite d'une voiture. Ce fait invaliderait l'hypothèse selon laquelle les compétences de mobilité rendent possibles les déplacements vers le travail au profit de l'hypothèse selon laquelle la mobilité renforce les compétences. Mais la structure de notre population nous empêche sans doute d'observer des personnes à la fois occupées et détentrices du permis. Donc les deux hypothèses doivent être conservées.

Cette difficulté est soulignée par les auto-écoles sociales qui enseignent à des publics dépourvus de nombreuses capacités pré-requises dans la plupart des auto-écoles marchandes (Urbanisme, 2006). Certaines de ces auto-écoles souhaitent ainsi la mise en place d'un examen facilité pour leur public afin de leur permettre de bénéficier plus facilement d'une automobilité cruciale pour l'accès à l'emploi et de parachever leur formation par la conduite après l'examen, la formation étant trop longue et coûteuse sinon. Plusieurs auto-écoles utilisent d'ailleurs systématiquement le dispositif de la conduite accompagnée, ou « apprentissage anticipé de la conduite », conçu pour l'enseignement de la conduite automobile aux mineurs, grâce auquel leurs candidats peuvent conduire en compagnie d'un bénévole et ont tout le temps de développer les compétences spécifiques et exigeantes nécessaires pour réussir l'examen du permis de conduire.

Néanmoins, l'absence de dépendance entre la détention du permis et les pratiques de mobilité peut étonner puisqu'un permis est l'indice de l'automobilité et que celle-ci est censée faciliter grandement les déplacements notamment vers le travail. Les réserves méthodologiques évoquées supra (cf. C.1.4.3), notamment le faible taux de motorisation effective, doit être rappeler. Effectivement, une dépendance faible existe entre la détention du permis et les déplacements de week-end et les longs déplacements, les corrélations avec les autres variables liées au travail étant également positives mais encore moins significatives.

Maîtrise du vélo et longs déplacements sans vélo Une autre dépendance associe la maîtrise des deux-roues et les longs déplacements à plus de 5 ou 15 km du domicile (fig. C.23). Cela nous suggère que les deux-roues ne devraient pas être considérés comme des modes de proximité à cause de leur pénibilité. Pourtant, le lien entre la compétence d'usage du vélo et la pratique des déplacements à plus de 5 km de chez soi est encore plus fort parmi les personnes qui ne possèdent pas de vélo et donc ne l'utilisent pas. Effectivement, il n'y a pas de lien entre la possession d'un deux-roues et les

longs déplacements. Nous pouvons donc pas dire s'il s'agit ou pas de modes de proximité. Par contre, les compétences d'usage des deux-roues seraient les indices d'une capacité à se déplacer indépendante de la pratique de ces deux-roues. Nous pouvons rapprocher cette capacité du lien faible entre savoir faire du vélo et ne pas avoir peur d'aller dans des endroits inconnus, mais elle demeure indéterminée pour l'essentiel.

Lecture et mobilité Enfin, la compétence de lecture n'est liée fortement à aucune pratique de mobilité. En fait, elle est liée faiblement à la pratique de Paris et des territoires situés hors de Seine-et-Marne. Plus précisément, cette dépendance apparaît surtout chez les personnes qui déclarent ne pratiquer aucun de ces deux territoires : 9 sur 11 (82%) ne savent pas lire les panneaux de direction alors que les personnes qui pratiquent au moins un des territoires ne sont que 17 sur 59 (29%) à être dans ce cas. Ceci nous renvoie à l'importance de la lecture dans les lieux non routiniers, que les lieux situés hors du département sont en général, surtout pour la population en précarité d'emploi qui est ici enquêtée.

Compétences et pratiques renforçatrices et exigeantes Les dépendances statistiques avec les compétences n'ont révélé que deux types de liens. D'une part, les compétences expertes et la compétence générique de lecture sont associées aux capacités affectives, notamment pour l'exploration des lieux inconnus. D'autre part, les pratiques de mobilité des travailleurs et les compétences sont très liées, dans le sens de mobilités renforçatrices des compétences plutôt que de mobilités exigeantes, sans que l'on puisse éliminer la causalité associée. Ces liens sont d'autant plus remarquables que les liens statistiques forts entre pratiques et autres capacités sont rares. Il semblerait donc que, parmi le public de l'association d'insertion, ce soit les déplacements vers le travail qui discriminent le plus à la fois les pratiques et les compétences de mobilité.

C.1.4.9 La mobilité des femmes

Le questionnaire ne comporte pas de question sur le sexe de la personne interrogée mais le prénom souvent mentionné ou parfois la qualité (« M. » pour Monsieur) nous ont permis d'identifier 42 femmes et 16 hommes. Grâce à cela, nous pouvons dressé un inventaire des variables associées aux femmes et ainsi esquissé un portrait des femmes interrogées du point de vue de leur pratiques de mobilité et de leurs compétences.

Globalement, les femmes apparaissent moins mobiles que les hommes (fig. C.25). Elles n'ont qu'un élément de surcapacité par rapport aux hommes :

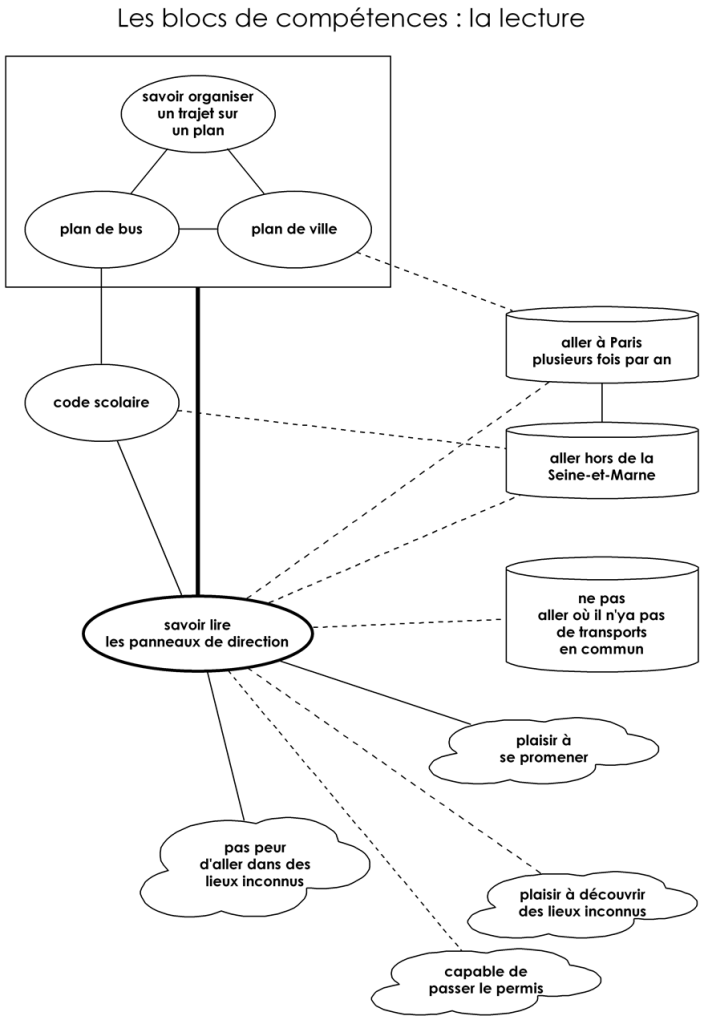


FIG. C.24 – La lecture et les formes de mobilité associée

Lecture*: Ont été représentées les variables de tout type liées à la compétence de lecture des panneaux de direction, et les liens entre toutes ces variables.*

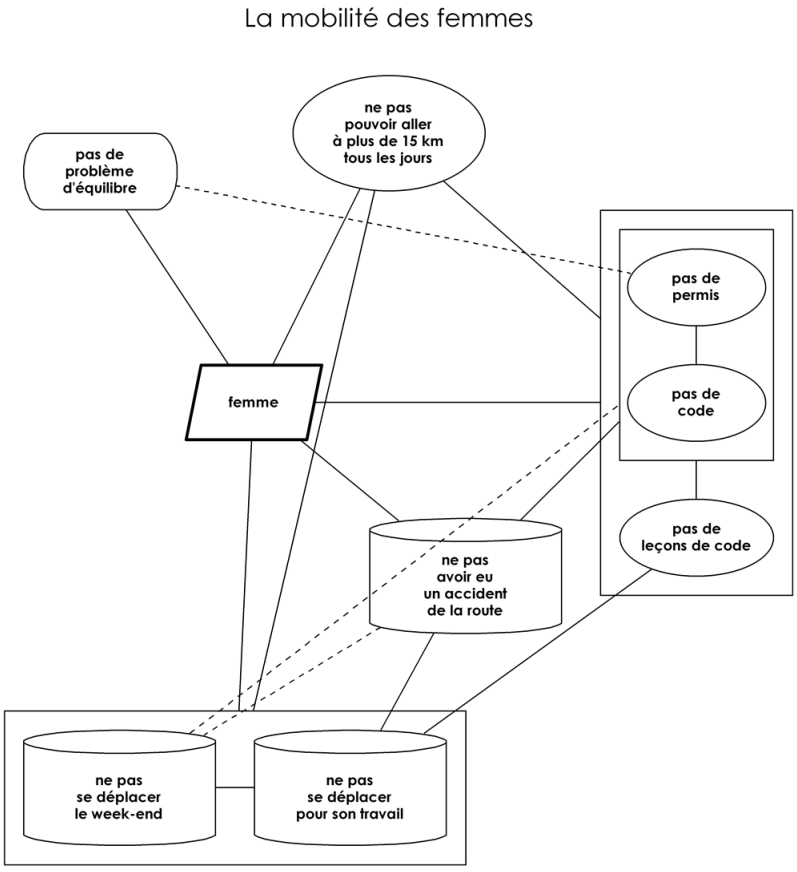


FIG. C.25 – Les liens forts de la mobilité des femmes

Lecture*: Ont été représentées les variables de tout type liées fortement au fait d'être une femme, et les liens entre toutes ces variables.*

elles ont moins de problèmes d'équilibre. Par contre, plus de femmes (26 femmes sur 37 contre 2 hommes sur 14) n'ont ni le permis de conduire, ni eu d'accidents de la route, ce qui signifie que les femmes conduisent moins souvent des voitures. Elles n'ont pas la mobilité des travailleurs, c'est-à-dire les déplacements pour le travail et les déplacements le week-end. Ces deux aspects, faible automobilité et faible emploi, se traduisent par une incapacité à aller à plus de 15 km de chez soi tous les jours.

Nous retrouvons le fait que les femmes ont un plus faible taux d'emploi et un plus faible usage de l'automobile. En grande couronne en 2001 (EGT), 55% des déplacements des femmes se font en voiture contre 59% pour l'ensemble des franciliens.

Si nous prenons en compte les relations faibles (fig. C.26), nous retrouvons l'incapacité à utiliser un véhicule, qu'il s'agisse des vélos, des mobylettes ou des voitures, qu'elles utilisent par contre en tant que passager. Enfin, elles ont plus peur des tunnels et des ponts.

La mobilité des femmes semble donc moins intense, moins liée à la voiture et aux véhicules individuels, moins liée au travail.

C.1.4.10 La mobilité des immigrés et des urbains

À partir de la localisation (Mormant, Tournan ou Marne-la-Vallée) et de l'identification (insertion ou alphabétisation) des ateliers, nous avons déterminé l'environnement (urbain ou rural) des personnes enquêtées, leur type d'atelier qui peut correspondre à un niveau de précarité (les personnes en insertion étant a priori plus précaires que celles qui apprennent le français), ainsi que leur origine géographique (immigré ou pas), corrigée par l'identification de leur patronyme ce qui est loin d'être fiable.

Nous obtenons une forte corrélation des trois variables « immigré », « urbain », « en alphabétisation », qui découle de leur dépendance commune à la variable d'appartenance aux différents groupes d'ateliers. Toutes les personnes immigrées sauf une vivent en ville. C'est aussi le cas de toutes les personnes en atelier d'apprentissage du français, qui sont par ailleurs immigrées à 89%.

Immigrés urbains Les trois variables sont fortement liées à la possession de tickets de bus et aux déplacements dans les communes proches (fig. C.27). Les tickets de bus sont effectivement d'abord associés à la desserte en bus qui est bien meilleure dans les zones urbaines de Marne-la-Vallée, ce qui est confirmé par le lien entre le fait d'être en ville et la fréquentation hebdomadaire des transports en commun.

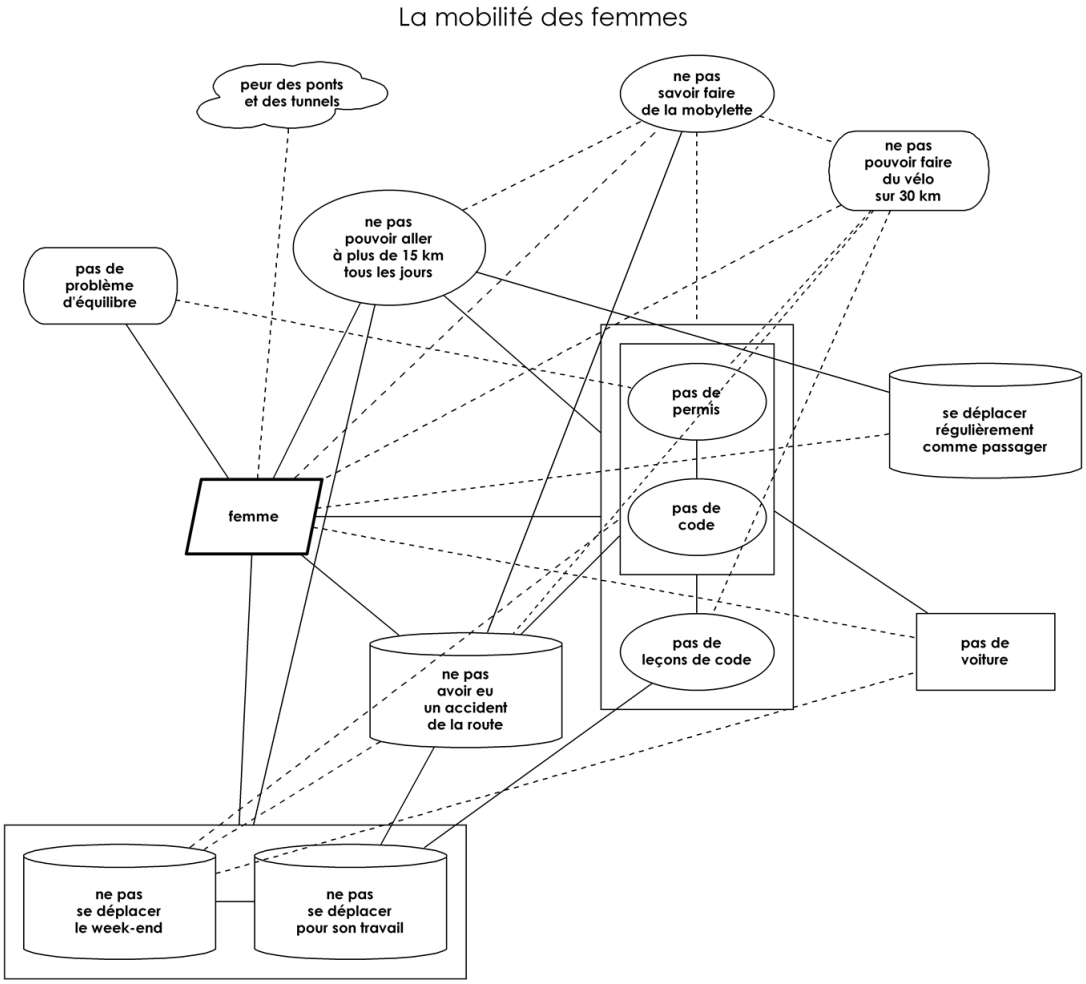


FIG. C.26 – Les liens forts ou faibles de la mobilité des femmes
Lecture*: Ont été représentées les variables de tout type liées au fait d'être une femme, et les liens entre toutes ces variables.*

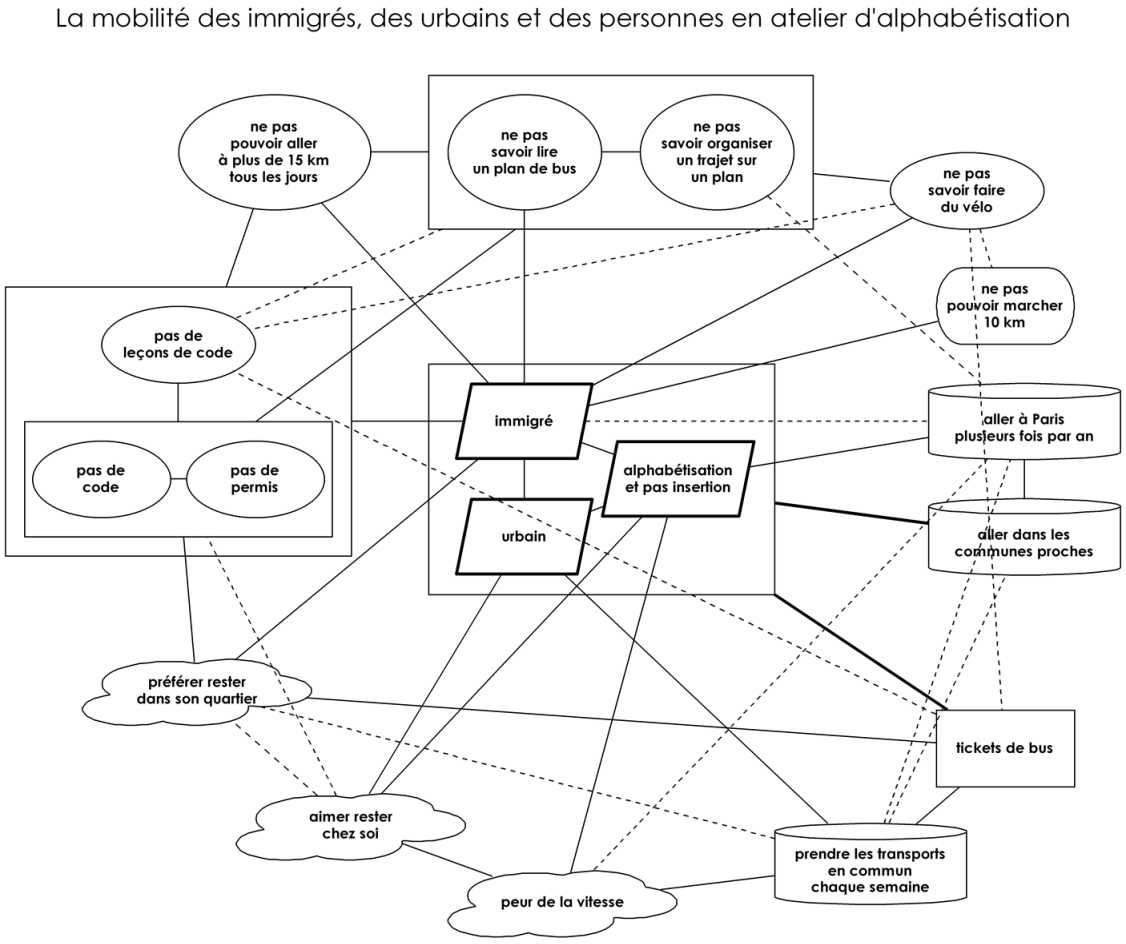


FIG. C.27 – La mobilité des immigrés, des urbains et des personnes en ateliers d'alphabétisation

Lecture*: Ont été représentées les variables de tout type liées au fait d'être en milieu urbain, d'être d'origine immigrée, ou de participer à un atelier d'alphabétisation, et les liens entre toutes ces variables.*

Immigrés Pour les personnes immigrées, outre le fait qu'elles disposent d'une bonne desserte en transports en collectifs parce qu'elles sont presque toutes en ville, ce facteur se conjugue avec une moindre détention du permis de conduire et une incapacité à faire du vélo ou à marcher sur de longues distances, pratique effectivement associée aux habitants « autochtones » de Tournan par Mme Machavoine. Malgré tout, si elles utilisent plus difficilement les autres modes de transport, les personnes immigrées ont aussi plus de problèmes à utiliser les plans. Globalement, elles sont moins capables d'aller à plus de 15 km de leur domicile tous les jours. Les trois variables sont aussi liées à différents indices d'une incapacité affective à la mobilité.

Critère de l'atelier Enfin, les personnes en alphabétisation vont plus à Paris que les personnes en insertion. Cela s'explique surtout par le fait que toutes les personnes en ateliers d'alphabétisation habitent à Marne-la-Vallée, même si la localisation à Marne-la-Vallée, c'est-à-dire le fait d'être urbain, semble être un critère moins lié aux déplacements vers Paris. Ce fait statistique peut surtout découler du faible nombre (13) de personnes rurales dans notre population puisque les trois-quarts des urbains vont occasionnellement à Paris contre la moitié seulement des ruraux. Cette dépendance spécifique du critère de l'alphabétisation avec les déplacements à Paris suggère néanmoins que les personnes en apprentissage du français mettent en œuvre une démarche d'insertion plus active ou ambitieuse que le public des ateliers d'insertion qui ne fait qu'y entamer une resociabilisation. Au dynamisme de la démarche d'insertion des personnes en atelier d'alphabétisation correspondrait une propension à aller plus loin, y compris découvrir Paris. Mais il s'agit plus d'un prétexte à la formulation d'hypothèse que d'un élément de preuve. Les personnes en ateliers d'alphabétisation n'ont en fait pas de spécificité marquée par rapport aux immigrés et aux urbains.

Moindre compétence des immigrés Les populations urbaines sont donc marquées par l'efficacité des transports en commun, dans l'utilisation des bus, et dans les déplacements dans les communes proches de Marne-la-Vallée voire vers Paris grâce au RER A. Les populations immigrées y rajoutent une moindre maîtrise des alternatives aux transports en commun mais aussi des difficultés d'utilisation des plans.

C.1.5 Limites méthodologiques

C.1.5.1 Un questionnaire créé pour susciter la discussion

Questionnaire nazairien Le questionnaire dont s'inspire celui qui est ici utilisé nous a été remis par Mme Gachelin qui l'utilise en tant que responsable de la mission « insertion » de la Fédération des maisons de quartier de Saint-Nazaire. Ce questionnaire y est le support d'une évaluation qualitative en face à face et non un outil quantitatif. La personne reçue se voit en effet demander de s'évaluer en répondant à environ 80 questions fermées binaires. Mme Gachelin nous a indiqué que l'alternative oui/non, et plus encore l'alternative vrai/faux, suscitaient souvent une justification ou une explicitation spontanées, c'est-à-dire l'expression d'une nuance irréductible à ces choix dichotomiques : « c'est faux parce que... ». La discussion ainsi engagée est le premier objectif du questionnaire.

Dans un deuxième temps, une série de tests et questions supplémentaires éprouvent la pertinence des réponses. Cela permet une prise de conscience de ses compétences par le candidat afin qu'il s'engage en connaissance de cause dans les ateliers que la Fédération des maisons de quartier lui proposera. Finalement, c'est l'entretien plutôt que le questionnaire, qui révèle les capacités de la personne reçue, et autant ses capacités d'auto-évaluation que ses compétences de mobilité. D'où des failles pour une utilisation quantitative.

Légère adaptation Nous avons adapté le questionnaire au contexte seine-et-marnais, supprimé quelques questions trop ambiguës et ajouté, pour recevoir les nuances et explicitations évoquées plus haut, une grande case de commentaires intitulée « mais... » ou « parce que... » et placée après les cases « oui » et « non ». Cela a parfois fonctionné mais seulement lorsque la personne maîtrisait suffisamment l'écrit. Le questionnaire demeurait donc essentiellement, non un outil quantitatif, mais un support d'entretien, ce pour quoi il devait effectivement être utilisé. Comme à Saint-Nazaire, il devait constituer un moyen d'introduire une discussion sur les problématiques de la mobilité quotidienne lors d'un atelier de remotivation à Mormant en présence d'une petite dizaine de personnes.

En fait, chaque personne avait été prévenue de notre venue et du thème de l'atelier, et semblait avide de présenter ses difficultés et pratiques de déplacement. La discussion attendue a donc commencé sans ce questionnaire qui a été rempli rapidement et individuellement à la fin de la séance. Ensuite, mon interlocutrice m'a proposé de diffuser ce questionnaire au sein de son association. Le fruit de cette diffusion c'est-à-dire du travail des animateurs et du public de l'association, a été une heureuse surprise : 93 questionnaires rem-

plis, dont 85 ont été analysés, les 8 autres étant considérés trop semblables et donc potentiellement renseignés par mimétisme, sans doute à cause des difficultés de lecture et de compréhension.

C.1.5.2 Des faiblesses majeures dans le choix des questions

Les faiblesses du questionnaire pour une étude quantitative n'ont malheureusement pas été corrigées avant cette diffusion.

Variables manquantes Manquent notamment d'importantes variables : âge, sexe, lieu de résidence, revenu du ménage, catégorie professionnelle, situation d'emploi et le cas échéant lieu de travail, contrat de travail. Le lieu (pays ou ville) de naissance ou le fait d'être immigré eût aussi été intéressant pour notre problématique. Néanmoins, certaines de ces variables ont été renseignées soit spontanément dans les cases de commentaires jouxtant les cases « oui/non », soit indirectement par la connaissance du type d'atelier (par exemple le pays d'origine : « atelier d'alphabétisation de migrants à Noisiel »), ou via une question (par exemple la situation d'emploi : « vous déplacez-vous pour le travail ? »), ou encore au travers des renseignements personnels impertinemment demandés en tête de questionnaire et parfois fournis (les nom et prénom donnent des indices sur le sexe et l'origine géographique assimilée à ces marqueurs culturels).

Variables mal posées De plus, quelques questions s'avèrent mal posées. Certaines sont ambiguës : si l'on a une voiture non assurée, doit-on cocher « voiture qui nécessite des réparations » ou bien « voiture en état de marche, assurée et avec le contrôle technique » ? Et si on a pour véhicule une épave qui roule toujours mais nécessite bien des réparations ? Si on a un permis suspendu voire annulé, doit-on cocher « J'ai mon permis de conduire » ? D'autres sont inutiles ou inutilement redondantes : « J'ai suivi une initiation au code de la route pendant ma scolarité », « J'ai mon BSR », « J'ai suivi quelques leçons de code », « J'ai eu mon code », « J'ai mon permis ».

Vocabulaire exigeant D'autres enfin utilisent un vocabulaire trop exigeant pour des personnes maîtrisant mal la langue française et qui ne comprendront pas toutes ce que signifie « véhiculer », « nécessiter des réparations », ou « communes avoisinantes ». Ainsi, seulement un tiers (8 sur 23) des personnes qui affirment devoir véhiculer des proches disposent d'une voiture. De même, ceux qui ne possèdent pas de brevet de sécurité routière ne savent a priori pas que le BSR est le brevet de sécurité routière, c'est-à-dire le

permis de conduire un cyclomoteur, et ils n'indiqueront sans doute même pas qu'ils n'en ont pas. Il est alors délicat de considérer les non-réponses comme des négations. En pratique, 52 personnes ont répondu qu'elles n'avaient pas de BSR et les 40 autres n'ont rien répondu. Cette variable a donc été éliminée.

Interprétation des évaluations chiffrées D'autre part, dans l'analyse des six questions mentionnant un kilométrage, nous devons supposer la possibilité d'une grande méconnaissance des ordres de grandeur spatio-temporels comme le signale Gachelin (2005) vis-à-vis des candidats à ses ateliers. Par exemple, parmi trois propositions pour évaluer la largeur d'une rue, 1 mètre, 7 mètres et 60 mètres, c'est souvent la troisième réponse que ces candidats choisissent. En conséquence, nous interprétons avec prudence les réponses aux questions « Je dois me déplacer à plus de 5km de chez moi » et « Je dois me déplacer à plus de 15km de chez moi », comme des estimations subjectives du proche et du lointain.

Besoins ou pratiques Enfin, toute une série de questions portent sur les besoins de déplacements. Cette mobilité nécessaire peut recouvrir à la fois une mobilité effective, contrainte ce qui ne l'empêche pas d'être aussi agréable, et une mobilité latente, qui correspond soit à des activités que les personnes ont pu réaliser par d'autres moyens que leur mobilité, par téléphone ou en demandant à des amis de s'en occuper par exemple, soit à des activités pas strictement indispensables dont ces personnes ont pu et dû se passer contre certains désagréments, a priori faute de temps ou de moyens de déplacement. La mobilité effective vécue comme non contrainte peut aussi ne pas être mentionnée. Ces catégories confuses peuvent être utiles pour initier une discussion sur les besoins de déplacement d'une personne avant qu'elle ne participe à un atelier visant à développer ses compétences de mobilité, mais elles s'avèrent handicapantes voire rédhibitoires pour un traitement statistique.

Les besoins comme des pratiques Nous interprétons finalement les besoins exprimés comme la traduction des pratiques, en négligeant l'effet des autres catégories. On suppose donc que les personnes interrogées considèrent la plupart de leurs déplacements comme contraints, fussent-ils contraints par une activité contingente, et qu'elles expriment des besoins qui sont au moins partiellement satisfaits. Nous justifions en particulier ce choix en nous référant à l'ajustement des espérances aux chances, condensé dans l'habitus (Bourdieu, 1998), qui dans le cas de la mobilité, se traduirait par le fait de ne pas ressentir un besoin de déplacement si ce besoin n'est jamais satisfait. Cette hypothèse qui ne saurait se déduire simplement de la théorie de l'habi-

tus, affirme que les personnes qui auraient besoin de se déplacer le week-end et ne le font pas du tout, réussissent de fait à se passer de ces déplacements et finissent, en général, par ne plus ressentir du tout le besoin de se déplacer le week-end, par l'ajustement des besoins ressentis aux contraintes et aux potentialités de déplacement.

Test de l'hypothèse Il est possible d'éprouver cette hypothèse sur notre échantillon à partir de questions sur l'utilisation d'un plan pour organiser des trajets. Sur les 35 personnes qui disent en avoir besoin, les deux tiers (22 personnes) disent en être capables. On note un hiatus entre la compétence et le besoin. Pourtant la compétence suit la pratique dans le cas des transports en commun, puisque, sur les 37 personnes qui disent les utiliser au moins une fois par semaine, 35 disent savoir les utiliser. L'assimilation des besoins exprimés aux pratiques s'avère donc incorrecte dans le cas du plan. Elle dépend certes du contexte d'interrogation. En effet, les interrogateurs appartiennent à une association susceptible de satisfaire les besoins insatisfaits de mobilité comme l'apprentissage de la lecture de plans. Les personnes sont donc ici encouragées à révéler leurs besoins frustrés.

Mais cette assimilation dépend surtout de la question posée. Ainsi, les questions sur les obligations traduisent plus clairement une pratique contrainte : c'est le cas des questions du type « Je dois me déplacer... » mais aussi de « J'ai besoin de véhiculer des proches » qui pourrait se reformuler en « Je suis obligé(e) de véhiculer des proches ». Finalement, c'est surtout la question sur le besoin d'utilisation des plans qui semble ambiguë. Deux tiers des personnes qui en ont besoin savent l'utiliser et donc l'utilisent probablement. Cela définit alors un seuil maximum d'erreur de 30% lorsqu'on assimile le besoin à la pratique. Nous raisonnerons donc en ces termes en réduisant les besoins exprimés aux pratiques de déplacement.

C.1.5.3 Limites de passation et de sélection

Modalités de passation Le questionnaire n'a pas été distribué par l'enquêteur mais par l'animateur de chaque groupe. De plus, celui-ci ne l'a certainement pas soumis en face à face mais de façon collective. La façon dont de nombreuses personnes, bien qu'illettrées, ont rempli le questionnaire laisse néanmoins supposer que les animateurs les ont assistées c'est-à-dire leur ont posé les questions individuellement. Cela apparaît d'ailleurs dans la façon de remplir concrètement le questionnaire (type de stylo, forme des croix, questions non renseignées).

Taille de l'effectif de la population enquêtée Après avoir éliminé la variable la plus mal renseignée (la possession d'un BSR), le taux de réponse varie de 69% à 98%. Puisque nous avons éliminé quelques questionnaires trop redondants et en avons conservé 85, le nombre des réponses varie donc de 83 à 59. Les croisements multiples aboutissent à des effectifs très réduits par sous-catégorie et ne révèlent en général pas de résultats significatifs. De toute façon, nous employons la méthode du khi-carré pour évaluer la significativité des relations entre variables. Par conséquent, la faiblesse du nombre de réponses est prise en compte.

Spécificité de la population enquêtée Enfin, la représentativité de notre échantillon vis-à-vis d'une classe de bas revenus ou de la catégorie des personnes en insertion n'est même pas garantie. Nous ne connaissons que peu de données quantifiées qui pourraient être rapportées à une population plus globale. Cela nous empêche de tester la représentativité de l'échantillon vis-à-vis de telles catégories générales auxquelles nous pourrions sinon étendre les résultats de l'analyse du questionnaire. En particulier, la méconnaissance des niveaux de revenus et des données sociodémographiques de base limitent fortement la portée d'une quelconque généralisation.

C.1.6 Utilité de la première exploration

C.1.6.1 Identification des terrains d'enquête

Catégories de précaires flexibles ou pas L'expérience experte de nos interlocuteurs responsables de structures d'insertion nous a permis d'identifier différentes situations de précarité. Dans le monde rural, les insulaires ouvriers sont précaires, peu mobiles mais potentiellement mobiles-malgré-tout, alors que les autochtones sont plus pauvres que précaires, et définitivement non flexibles. Enfin, les gens du voyage détonent en tant que précaires extrêmement flexibles.

L'analyse du questionnaire a confirmé cette expertise dans le cas des urbains qui paraissent aussi précaires que les ruraux mais intégrés, et plus mobiles en transports en commun grâce à la meilleure desserte. Le questionnaire a également identifié des groupes de personnes à la mobilité spécifique. Les femmes semblent moins mobiles que les hommes, sans doute parce qu'elles travaillent moins et se déplacent moins en voiture. Les immigrés vivent plus en ville mais pâtissent de moindres compétences de mobilité.

Terrains pertinents La caractérisation de ces populations en fonction de leur précarité et flexibilité suggère les terrains qu'il serait pertinent d'explo-

rer plus avant. Les gens du voyage constituent un terrain de choix, mais la difficulté supposée à y enquêter nous y fait renoncer. C'est plutôt dans les zones urbaines que nous avons des chances de trouver des précaires flexibles puisque leur flexibilité y est possible, mais les ruraux mobiles-malgré-tout en deviennent des objets d'étude d'autant plus stimulants, puisque l'absence de desserte en transports en commun devrait davantage empêcher leur flexibilité paradoxale.

Les autres groupes sont précaires et peu flexibles et correspondent donc aux insulaires de Le Breton (2003a), voire à la catégorie des autochtones, encore moins flexibles et plus pauvres que précaires. Ils ne sont donc pas pertinents pour notre étude. Nous pouvons certes y rechercher justement les exceptionnels précaires flexibles, mais leur rareté nous rendra difficile la réalisation d'un nombre conséquent d'entretiens.

Les limites de ces terrains nous conduisent donc vers des secteurs où les personnes sont globalement flexibles, même si elles risquent d'être moins précaires.

C.1.6.2 Caractérisation de la mobilité des précaires non flexibles

L'étude des questionnaires nous renseigne sur la mobilité des précaires non flexibles à laquelle nous comparerons celle des précaires flexibles. Plus précisément, au-delà du découpage a priori des capacités matérielles, physiologiques, cognitives et affectives, elle définit des sous-ensembles de capacités de mobilité et identifie les capacités déterminantes des pratiques de mobilité.

Structure de la capacité de mobilité Le questionnaire propose a priori quatre types de capacités de mobilité, matérielles, physiques, cognitives et affectives. En fait, les capacités cognitives peuvent être scindées en trois sous-ensembles et les capacités affectives peuvent être appréhendées comme des effets des capacités cognitives.

Malgré leur forte interdépendance, trois blocs de compétences de mobilité émergent : les capacités psychomotrices comme celles nécessaires à la conduite de deux-roues, les compétences cognitives spécifiques à la mobilité motorisée avec le permis comme pôle des compétences expertes, et les compétences cognitives génériques comme la lecture.

Les capacités affectives, c'est-à-dire à peu près la confiance en soi et la volonté de déplacement, sont liées à des capacités génériques à savoir des capacités psychomotrices et la compétence de lecture, et à des compétences expertes liées au permis et aux longs déplacements. En dehors de l'hypothèse du renforcement réciproque des capacités et des pratiques, on peut considérer que la confiance nécessaire au déplacement se fonde sur le sentiment de

maîtrise de capacités génériques partout mobilisables, ou de certaines compétences expertes. Autrement dit, on n'a pas peur de se déplacer et d'explorer si l'on peut se débrouiller avec des compétences de base, notamment savoir marcher et lire, ou bien si l'on maîtrise vraiment les grands systèmes techniques de transport.

Déterminants des pratiques Ni les moyens, ni les capacités affectives, physiques, psychomotrices, ou cognitives génériques n'influent beaucoup sur les pratiques. Les moyens de mobilité se complètent au lieu de se substituer les uns aux autres, mais leur possession ne semble pas beaucoup déterminer les pratiques de mobilité. Le faible taux de motorisation effective de notre échantillon justifie sans doute ce résultat contre-intuitif.

Les capacités physiques et affectives sont un peu liées aux pratiques. Notamment, des mobilités apparaissent exigeantes en termes de capacités affectives. Mais la distinction entre mobilités éprouvantes et mobilités moins exigeantes s'est avérée difficile. Ont émergé le fait que les déplacements longs sont certainement physiquement éprouvants, et le fait que les transports en commun constituent un mode de déplacement affectivement moins exigeant que les modes mécanisés, dont la vitesse fait peur.

Ces corrélations mises à part, les pratiques de mobilité ne dépendent que des compétences incrémentales spécifiques à la mobilité motorisée, permis exclu, et les unes et les autres sont déterminées par les mobilités vers le travail. Mais la structure de notre échantillon détermine certainement ici le fait que les détenteurs du permis ne travaillent pas beaucoup plus que les autres. Le fait d'avoir le permis et un emploi pourrait même constituer un facteur de sortie des dispositifs d'insertion dont l'association Culture et Solidarité fait partie. En tout cas, l'emploi impliquerait une mobilité intense ou flexible qui développerait ou exigerait les compétences de mobilité.

Les compétences cognitives semblent donc les plus forts déterminants de la mobilité des précaires non flexibles.

C.1.6.3 Évaluation de la pertinence du recours aux questionnaires

L'utilisation de questionnaires permet de réaliser des analyses fines et complexes sur des liens entre diverses pratiques et capacités. Toutefois, très peu de relations très significatives ont émergé ce qui nous a amené à raisonner sur le degré de significativité de la corrélation que fournit le test du khi-carré. Le relativement faible nombre de questionnaires traités l'expliquerait en partie et suggérerait qu'une enquête quantitative plus massive serait plus facilement exploitable. Évidemment, cette exigence la rend en même temps plus difficile à produire.

De plus, les imprécisions et ambiguïtés du questionnaire tout comme son mode de passation en constituent des limites fortes qui ne seraient pas forcément aisées à surmonter dans les conditions qu'implique la rencontre de personnes précaires. En particulier, une passation individuelle et isolée, dans une relation de confiance minimale, n'est pas garantie alors qu'au contraire les animateurs des ateliers rassurent a priori davantage les personnes enquêtées venues, entre autres, « s'enhardir » pour reprendre le terme de Le Breton.

Surtout, les corrélations ne peuvent aisément être transformées en liens causaux orientés, et les questions imposent le cadre d'analyse de l'enquêteur qui s'empêche ainsi d'identifier de nouvelles dimensions, fussent-elles cruciales et prégnantes pour les personnes enquêtées elles-mêmes. Nous n'avons d'ailleurs pu obtenir de précision grâce à la colonne ad hoc de remarques qui visait justement à permettre une ouverture des questions binaires fermées. Effectivement, de nombreuses personnes ont des problèmes avec l'expression et en particulier avec l'expression écrite.

Enfin, un intérêt potentiel du questionnaire est de fournir un moyen de comparaison avec d'autres enquêtes c'est-à-dire avec d'autres populations, y compris afin de déterminer la spécificité ou la représentativité de l'échantillon enquêté. Cet aspect positif n'est pas invalidé mais n'a pu être mis en œuvre par manque de données socio-démographiques générales.

Le questionnaire constitue donc un outil intéressant mais limité qui nous incite à nous orienter vers l'entretien ouvert, éventuellement semi-guidé, de façon à pouvoir identifier les éléments les plus importants et structurants du point de vue des enquêtés, et à identifier grâce à leurs explications et justifications des schémas causaux plus fins, mieux orientés et moins hypothétiques.

C.1.6.4 Vers le choix de la compétence comme outil d'analyse de la mobilité des précaires

Même si la grande spécificité de l'échantillon enquêté empêche toute généralisation des résultats d'analyse, le questionnaire a montré l'importance d'éléments parfois négligés de la capacité de mobilité. Ainsi, parmi des personnes relativement démunies des moyens de la mobilité, les capacités cognitives incrémentales jouent un rôle central. De plus, les relations que les affects révèlent vis-à-vis des compétences et des pratiques de mobilité suggèrent l'existence de certains types cruciaux de déterminants à préciser, de l'ordre de la confiance en soi ou de la volonté.

Ces dimensions devront donc être prises en compte dans notre analyse mais sans oublier l'importance des contraintes socio-économiques cachées par la structure de l'échantillon. Ainsi, le fait d'avoir ou pas du travail détermine sans doute en premier lieu les formes de la mobilité, car cela implique à la

fois des besoins et contraintes fortes de déplacements, ainsi que des revenus qui les permettent. Nous orientons donc notre problématique vers l'étude de la compétence de mobilité en articulation avec, d'un côté, les moyens de mobilité et les contraintes socio-économiques, et de l'autre, des éléments psychologiques à préciser entre confiance et volonté.

*

L'enquête dans l'association Culture et Solidarité nous aura donc d'abord permis d'éprouver l'utilité d'un questionnaire. Cette méthode pourrait être fructueuse si les questions étaient mieux posées et l'échantillon moins spécifique étant donné l'incommensurabilité de ce type d'enquête aux enquêtes existantes. De plus, nous avons pu identifier la diversité des populations précaires qui constituent le public des dispositifs d'insertion. Nous avons notamment pu repérer un groupe aussi précaire que flexible, à savoir les gens du voyage, qui serait très difficile à enquêter. Finalement, la faible mobilité et la non-flexibilité de l'essentiel de cette population nous imposent d'explorer d'autres terrains à la recherche des précaires flexibles.

C.2 Pertinence problématique et opportunité méthodologique des terrains

Démarche d'exploration des terrains Plusieurs structures ont été successivement sollicitées. Nous avons d'abord demandé des entretiens avec les responsables, pour qu'ils nous aident à estimer la pertinence et la possibilité d'une enquête auprès de leur public. Le cas échéant, nous avons rencontré quelques personnes au sein de leur structure.

Nous avons d'abord sollicité les associations membres de la Fédération nationale des associations d'accueil et de réinsertion sociale Île-de-France (FNARS-IDF). À partir de la liste fournie par Éric Le Breton, nous avons identifié les structures dont l'activité s'apparentait à de l'intérim, ou bien qui se trouvait en banlieue mal desservie par les transports en commun, ou bien qui satisfaisait partiellement ces deux critères. L'objectif était de trouver au sein de ces structures des personnes soumises à la plus grande flexibilité, à cause de l'activité de la structure ou à cause des conditions d'accessibilité.

Des contacts ultérieurs nous ont permis de rencontrer également des structures d'aide dont la Fédération des maisons de quartier de Saint-Nazaire (FMQ-SN), l'association Culture et Solidarité, l'association des travailleurs maghrébins de France (ATMF), des foyers de travailleurs migrants (FTM) et résidences sociales. Enfin, Mme Gachelin de la FMQ-SN nous a permis de

contacter le Lab'Ho, structure de recherche du groupe Adecco, qui nous a ouvert les portes des agences du groupe avec l'aide de la direction du développement durable d'Adecco.

C.2.1 Localisation et conditions d'accessibilité

C.2.1.1 Localisation des différentes structures

Tous les responsables de structures ont discuté avec intérêt du sujet de la mobilité quotidienne du public qu'ils reçoivent. 26 responsables de 18 structures d'insertion ont accepté de nous recevoir. Par contre, nous n'avons rencontré leur public que dans neuf de ces structures, ce qui a permis prises de notes ou enregistrements transcrits.

Il s'agit essentiellement de trois agences d'intérim, à Paris et en banlieue, de deux AI à Paris et en grande banlieue, de l'ATMF qui est une association de soutien de travailleurs marocains située à Gennevilliers. Quelques personnes ont aussi été rencontrées à l'association Culture et Solidarité à Mormant, à la FMQ de Saint-Nazaire, et à la résidence sociale de Thiais à côté d'Orly. 102 personnes ont été interrogées individuellement voire en couple, et deux groupes d'une dizaine de personnes chacun l'ont été pendant leurs cours d'alphabétisation à l'ATMF ainsi qu'un groupe d'une petite dizaine de personnes avec Culture et Solidarité.

Les structures sont des agences d'une entreprise de travail temporaire (ETT[2]), des associations intermédiaires (AI), des entreprises d'insertion (EI), des entreprises de travail temporaire d'insertion (ETTI), une résidence sociale, un FTM, une association de travailleurs migrants, des associations d'accompagnement et de redynamisation. Elles se situent toutes en Île-de-France sauf la FMQ de Saint-Nazaire. Elles peuvent être classées en fonction de leur éloignement de Paris, éloignement en temps de transports en commun, et en fonction de leur statut (tab. C.9). La distance au centre de Paris permet de se faire une première idée de la qualité de leurs dessertes respectives, non seulement pour rejoindre Paris mais aussi pour joindre l'ensemble des communes franciliennes, proches ou lointaines, puisque le réseau de transports en commun est en général plus efficace dans les zones plus centrales.

Le critère de la distance temporelle au cœur de l'agglomération distingue Paris, les villes de proche banlieue reliées au métro parisien à savoir Saint-Denis et Gennevilliers, les villes de plus lointaine banlieue depuis lesquelles il faut entre 40 minutes et une heure pour rejoindre la station Châtelet,

[2]Nous utiliserons le sigle ETT pour désigner aussi bien différentes entreprises de travail temporaire que leurs agences qui fonctionnent de façon relativement autonome même si elles se sollicitent entre elles lorsqu'elles manquent d'intérimaires.

T	Ville	ETT	ETTI	AI/EI	Insertion	RS
-	Paris	R-P		R-P		
28	St-Denis		R			
29	Gennevilliers				R-P	
41	Aulnay-Sous-Bois		R	R		
43	Noisy-le-Grand			R		
44	Bondy		R			
46	Thiais					R-P
48	Villepinte	R-P				
53	Torcy				R	
56	St-Quentin-en-Yvelines	R-P				
59	Le Mée		R	R-P		
91	Tournan			R	R	
107	Mormant				R-P	
-	St-Nazaire				R-P	

TAB. C.9 – Structures enquêtées

Lecture*:* T *est le temps de transport en minutes entre la structure et la station Châtelet au centre de Paris, temps calculé sur le site de la RATP pour une heure de pointe du matin. Il donne un ordre de grandeur de la distance temporelle entre la structure enquêtée et Paris.* « R » *et* « P » *désignent des entretiens respectivement avec un ou plusieurs responsables, et avec le public.* « Insertion » *désigne les structures d'accompagnement et de redynamisation.* « RS » *signifie « résidence sociale ».*

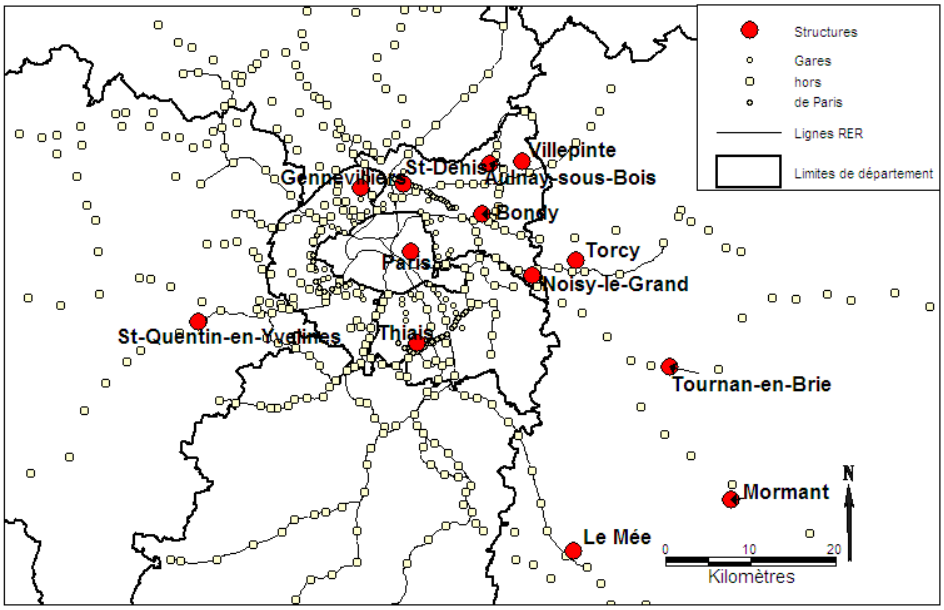


FIG. C.28 – Localisation des structures enquêtées

et enfin les villes de zones rurales, Tournan et Mormant. Saint-Nazaire est évidemment hors classement mais peut être rapprochée de ces deux villes rurales de Seine-et-Marne. La carte C.28 montre la répartition des structures enquêtées dans l'espace géographique francilien.

C.2.1.2 Conditions d'accessibilité

Les pratiques de mobilité sont aussi voire d'abord modulées par le niveau d'accessibilité de leurs lieux de vie. Nous parlons ici d'accessibilité en termes d'aménités accessibles à partir de leur domicile ou à partir du lieu où ils doivent commencer leurs missions.

Structures parisiennes et de proche banlieue Le public des structures situées dans la zone desservie par le métro parisien y limite ses déplacements. Le réseau du métro semble souvent fournir un système de transport suffisamment dense pour que les autres modes apparaissent superflus. Certes, c'est parfois le bus ou la marche qui supplante un mode de transport déconnecté de l'espace urbain. De même, le RER et le train de banlieue peuvent s'imposer pour certaines destinations, mais l'activité des structures restreint de fait la mobilité liée au travail à cette zone. D'une part, l'aire d'emploi des structures d'insertion par l'activité économique ne dépasse pas le département par contrainte légale. Sauf autorisation exceptionnelle, l'AI parisienne

a un agrément pour conclure des contrats dans Paris intra-muros exclusivement, c'est-à-dire avec des utilisateurs parisiens, mais éventuellement pour des chantiers en banlieue, voire des déménagements en province. Mais les intervenants peuvent venir de loin notamment si un prescripteur comme l'ANPE l'envoie. 21% des intervenants de cette AI résident dans la banlieue proche, Seine-Saint-Denis et Hauts-de-Seine notamment.

En ce qui concerne l'ETTI de Saint-Denis, la mobilité des intérimaires vers Paris est indispensable et constitue donc un critère de non-recrutement car une grande partie de ses clients se trouvent à Paris. Le public de cette ETTI est donc a priori mobile à l'échelle du métro parisien, mais la responsable rencontrée signale des refus de se rendre à Paris, notamment chez les femmes. Le fait d'habiter dans la zone de desserte du métro ne conduit donc pas à l'appropriation de l'ensemble du territoire desservi par le métro. Cela apparaît également chez les personnes reçues à l'ATMF à Gennevilliers. La plupart vivent principalement dans leur quartier et la fréquentation du métro n'est pas systématique.

L'aire desservie par le métro ne correspond donc pas nécessairement à l'horizon de mobilité de ceux qui y habitent. Autrement dit, cette localisation ne détermine pas une flexibilité importante dans la zone du métro parisien et faible au-delà. Par contre, le métro apparaît malgré tout susceptible de fournir un mode de déplacement suffisant pour atteindre l'ensemble des aménités de la ville. Les modalités du déplacement et de l'apprentissage de la mobilité risquent par conséquent de s'en trouver réduites.

Structures de lointaine banlieue Hors de la zone du métro, le temps de déplacement vers Paris dépasse la demi-heure pour se rapprocher de l'heure qui est supérieure au temps de trajet domicile-travail de 80% des franciliens (Wenglenski, 2003). Paris reste donc une destination d'emploi possible mais lointaine. De fait, si certains intérimaires viennent de Paris pour travailler dans des agences de banlieue ou si d'autres acceptent de travailler sur Paris voire dans la banlieue opposée à leur agence et à leur domicile, la plupart des personnes rencontrées en structures d'insertion se déplacent et travaillent dans une portion de la banlieue où ils habitent.

Il paraît alors utile de distinguer les zones de première couronne et de deuxième couronne. Le système de bus des premières est relativement dense et efficace et elles bénéficient aussi d'une desserte ferrée fréquente sur quelques axes. Par contre, en deuxième couronne, la desserte ferrée est plus faible sur des axes moins nombreux et en pratique remplacée par des bus express départementaux, et la desserte en bus dépend de l'opérateur local. Cette dernière se réduit de toute façon aux centres urbains secondaires en délaissant

de nombreux territoires.

Structures de zones rurales Enfin, les zones rurales se trouvent à des distances de Paris qui excluent le fait d'y travailler, sauf pour des emplois bien rémunérés qui ne sont pas ceux de la population que nous étudions. Le marché de l'emploi est local et les moyens de transport en commun très réduits. Le cas de Tournan et Mormant a été détaillé supra (cf. C.1.2.2). La situation de Saint-Nazaire pose des questions similaires même s'il s'agit d'un centre urbain bien plus important car de nombreux emplois peu qualifiés se trouvent dans des zones ou à des horaires où la desserte en transports en commun est insuffisante et impose l'usage de l'automobile (Yvergniaux et Delaune, 2004).

Dans ces contextes ruraux, les personnes précaires subissent la dépendance automobile de deux manières : soit ils doivent assumer les coûts liés à l'usage d'une automobile, soit ils dépendent des moyens collectifs de transports mis notamment en place par les structures d'insertion ou organisés par les réseaux familiaux. Dans le premier cas, soit les personnes précaires ne sont pas si pauvres, soit elles pratiquent une automobilité dégradée, restreinte et risquée, telle celle des insulaires. Dans le deuxième cas, les personnes très précaires le sont aussi parce que leur mobilité est dépendante de l'assistance d'autrui, c'est-à-dire de la protection sociale liée à la propriété sociale ou aux protections communautaires. Il ne reste que peu de place pour une mobilité flexible dans ce cas, en particulier parce que les personnes n'ont pas la maîtrise des modes de déplacement donc ne peuvent actualiser la maîtrise virtuelle de leur mobilité.

Localisation optimale Nous souhaitons mettre à jour des pratiques innovantes, tout-au-moins originales et atypiques, parmi les populations précaires. En particulier, nous recherchons les pratiques de mobilité flexible qui constituent l'indice d'une capacité d'appropriation spatio-temporelle de la ville. Parmi les différents contextes urbains rencontrés, la zone susceptible de satisfaire notre recherche semble être la banlieue et dans un deuxième temps la zone du métro parisien. En effet, c'est en banlieue que l'offre de transports en commun est la plus complexe et la plus exigeante en termes d'organisation et d'apprentissage, alors que Paris peut n'être parcourue qu'en métro, et que les zones rurales trop lointaines contraignent les personnes non-motorisées à une mobilité très dépendante antinomique d'une mobilité flexible.

C.2.2 Précarité du public des structures d'insertion

Statuts de précaires Le public des structures d'insertion satisfait aux critères légaux du « public en difficulté » que nous pouvons placer sous la notion multidimensionnelle de précarité. C'est le cas de la filière de l'insertion par l'activité économique (AI, EI, ETTI) et des personnes habitant en résidence sociale. En font aussi partie de nombreuses personnes assistées par des associations ou structures comme Culture et Solidarité ou la FMQ-SN dont certaines actions visent d'abord ces personnes officiellement précaires, notamment parce que le financeur des actions l'impose. Dans chaque structure, les exceptions sont possibles. Une personne sera hébergée temporairement pour l'aider pendant une formation parce qu'elle n'a pas trouvée d'autre logement. Le cas échéant, la reconnaissance de la « difficulté » officielle est faite par la directrice de la résidence sociale. De même, l'AI de Le Mée peut offrir ses services comme l'accès à Internet et au téléphone à des personnes non officiellement assistées. La latitude dans l'assistance est encore plus large dans les structures d'accompagnement que leurs statuts autorisent à avoir une notion large, et non strictement légaliste, des publics en difficulté.

Public en difficulté En effet, c'est normalement l'ANPE qui valide l'appartenance à cette catégorie officielle. Il s'agit notamment des chômeurs érémistes, jeunes, âgés, sortis de prison, bénéficiant d'un accompagnement social ou n'ayant jamais travaillé en France. Ces personnes cumulent en général plusieurs difficultés que l'on peut désigner comme des précarités (cf. 1.1.2.9) : peu de revenus ou parents dépendants financièrement, absence d'expérience professionnelle et faible qualification, problèmes personnels (dépression, divorce), problèmes de logement, sortie de prison récente ou prochaine, handicaps physiques ou mentaux, arrivée récente en France. Selon un responsable, en général, un problème majeur bloque en situation de précarité et empêche les cercles vertueux de réinsertion par l'emploi : alcool, prison, divorce, maladie ou âge. Nous pouvons aussi revenir à la définition des pauvres comme assistés (cf. 1.1.1.3) pour fonder notre évaluation de leur précarité.

Une enquête effectuée auprès des salariés de l'ETTI d'Aulnay-sous-Bois esquisse un portrait de cette population. Les difficultés principales sont les difficultés personnelles (21% des citations), correspondant aux dépressions, divorces et autres problèmes familiaux. Dans l'antenne de Villepinte de cette ETTI, c'est le chômage de longue durée qui est le plus prégnant (28% contre 10% des citations de l'ensemble de l'ETTI). Viennent ensuite le fait d'être un jeune (c'est-à-dire avoir moins de 26 ans) de quartiers difficiles (15%), les problèmes de logement (10%), l'illettrisme (6%). Les difficultés sont évidemment cumulables : chômeur de longue durée de plus de 50 ans qui a un suivi

social.

Au sein de notre population, la précarité de ces publics, fondée sur une dépendance elle-même liée à un statut d'assisté, s'oppose à la précarité d'emploi des intérimaires, ancrée dans l'instabilité du contrat et l'imprévisibilité de la future mission. Toutefois, si la précarité des personnes rencontrées dans les structures d'insertion est globalement avérée, elle est moins systématique à l'ATMF, association communautaire sollicitée en grande partie par les anciens travailleurs migrants illettrés ayant des difficultés administratives, mais aussi lieu de passage pour des personnes sans difficultés majeures.

Immigrants Par contre, même si elle ne reçoit pas un public officiellement en difficulté, l'ATMF est par définition composée d'une catégorie sociale particulièrement handicapée et sujette à la précarité, à savoir les immigrés. Nous retrouvons dans toutes les structures sans exception beaucoup de personnes immigrées. Ainsi, dans l'ETTI du Mée, 70% des intérimaires sont de nationalité étrangère. Ce taux atteint 90 voire 95% dans l'ETTI de Saint-Denis comme dans l'AI de Paris selon leurs responsables. Certains sont sans papiers, donc plus précaires, et d'autres réfugiés politiques, donc moins précaires.

Handicaps culturels Dans le domaine de la mobilité, la question des handicaps culturels comme inadéquation des compétences s'impose alors, même si ces personnes immigrées viennent en général des villes, et rarement des zones rurales où l'écart avec la culture exigée par les réseaux de transports urbains français serait sans doute la plus grande.

De plus, dans le cas où l'existence de ces éventuels handicaps culturels est avérée surgit la question de l'apprentissage et de l'acculturation. Le travail de Ramadier (1997, 2005) sur la *« familiarité sociospatiale »* rappelle la pertinence de ces problématiques. Plus précisément, les questions que nous avons posées sur les modalités d'apprentissage des compétences de mobilité n'ont trouvé de début de réponse que dans les propos des immigrés, et plutôt des primo-arrivants, c'est-à-dire des personnes arrivées depuis peu en France.

Illettrisme En particulier, l'analphabétisme est manifestement répandu mais le français parlé est assez maîtrisé pour permettre la discussion, sauf pour un entretien réalisé avec un interprète improvisé ainsi que pour des entretiens collectifs dans des cours d'alphabétisation pendant lesquels plusieurs personnes ne sont presque pas intervenues.

Le fait que l'illettrisme suscite l'immobilité apparaît comme une question controversée chez les responsables comme chez leur public (cf. 2.2.2.1). Interroger une population immigrée en partie illettrée permettrait de contribuer

à ce débat.

Ces difficultés dans le domaine de la langue se déclinent aussi en termes de précarité dans l'emploi. En effet, certaines personnes signalent des formations scolaires ou des qualifications professionnelles mais si ces formations les aident dans leur mobilité, rares sont celles qui sont reconnues dans le monde professionnel. Les immigrés même qualifiés sont donc en général contraints de réaliser des travaux non qualifiés, à savoir peu rémunérés, difficiles notamment en termes de conditions horaires, et souvent précaires.

Immigrants âgés Les immigrés de l'ATMF sont spécifiques par rapport aux autres structures. En effet, cette association de défense des droits des Marocains immigrés en France et des droits de l'homme au Maroc a vu le nombre de ses militants baisser avec les années. La population des FTM a vieilli et les plus jeunes encore actifs ont cessé de militer. L'association s'est alors surtout vue sollicitée par les travailleurs retraités pour les aider dans leurs démarches. Le vieillissement de la population des travailleurs immigrés à l'ATMF reflète ainsi la problématique majeure des FTM. La transition démographique prend la forme d'un papy-boom. Or, les retraités veulent rester à côté de leur communauté qui est attachée aux FTM, bien que ces lieux de vie ne soient pas adaptés aux problèmes de vie quotidienne et au suivi médical de personnes de plus en plus dépendantes.

Diversité de population La résidence sociale de Thiais n'est pas tout à fait un FTM, mais un foyer rénové avec en particulier des chambres individuelles. Un objectif est de ne pas laisser une communauté d'immigrés se créer et prendre en main les activités de commerce et d'hébergement solidaire classique dans les FTM. Les chambres individuelles mais aussi le recrutement des personnes hébergées participent de cette rupture. Ainsi la directrice de la résidence a-t-elle largement favorisé l'installation de jeunes hommes et femmes. D'où l'existence de deux populations : les anciens travailleurs migrants à la retraite et les jeunes gens en insertion pas nécessairement immigrés.

Âge Mis à part le public de cette résidence et de l'ATMF, l'âge du public n'a pas semblé très marqué. Nous avons néanmoins relevé la présence d'une population jeune plus importante dans les agences d'intérim que dans les structures d'insertion. La spécialisation des missions locales dans le traitement du chômage des jeunes explique sans doute ce fait, approximatif puisque l'âge n'a pas été souvent demandé.

Femmes 19 hommes et 18 femmes ont été rencontrées dans les structures d'insertion. On devine une proportion similaire dans les cours d'alphabétisation (le décompte exact n'a pas été fait). Par contre, le public des agences d'intérim est beaucoup plus masculin, tout au moins celui que nous avons rencontré, à savoir 56 hommes pour 20 femmes. L'ETTI de Saint-Denis évalue que son public est composé à 70% d'hommes. De même, dans l'ETTI du Mée, la sur-représentation des hommes découlent du type d'emploi proposé, selon les responsables. Les femmes sont seules, qu'elles travaillent ou bénéficient de l'API, et la moitié ont des enfants à charge.

C.2.3 Précarité liée à l'activité professionnelle et flexibilité

C.2.3.1 Précarité liée à l'activité de la structure

Précarité liée au type d'emploi La structure et le sexe de la personne déterminent fortement son type d'activité. Dans les AI, les personnes travaillent au plus un mi-temps, dans la manutention pour les hommes et dans l'aide à domicile ou le secrétariat pour les femmes. Dans l'EI de Noisy-le-Grand, les femmes font du repassage dans les locaux de l'entreprise, et les hommes travaillent sur des chantiers variables qui durent entre deux semaines et un mois, mais parfois un jour ou deux. Aux ETTI d'Aulnay et du Mée, la plupart des missions se situent dans l'industrie pour les hommes, mais il y a aussi des emplois de service, par exemple du gardiennage pour les hommes tandis que les femmes font du secrétariat. À l'ATMF et à la résidence sociale de Thiais, la plupart des hommes que nous avons rencontrés sont chômeurs malades ou pré-retraités tandis que les femmes travaillent à plein temps dans l'aide à domicile ou à mi-temps comme cuisinière.

Il s'agit d'emplois toujours peu qualifiés et précaires mais l'échelle de temps de cette précarité dépend des secteurs. Ainsi, les emplois dans l'industrie peuvent durer aussi longtemps que le permet la loi, à savoir 18 mois, alors que des missions de remplacement dans les services seront très courtes.

Précarité liée au temps de travail Dans la plupart des structures, le temps partiel est très répandu. Les missions intérimaires des AI, ETTI et ETT sont de durées journalière et hebdomadaire variables et souvent inférieures à la limite légale indiquée par un responsable d'ETTI. C'est le cas des services à la personnes qu'on retrouve beaucoup en insertion par l'activité économique et dans l'intérim de restauration collective où les missions durent typiquement de 9h à 15h. Seules les travailleurs à plein temps ont des revenus confortables, y compris pour se déplacer plus aisément, par exemple

avec un abonnement, les autres ayant besoin du soutien de l'État ou de leurs communauté, famille, amis.

Mais le temps partiel laisse des marges de manœuvre temporelles à réinvestir dans les déplacements. Il est a priori plus facile de rencontrer les personnes travaillant en temps partiel parce qu'elles ont du temps à nous accorder, mais même si elles sont plus pauvres, elles subissent a priori moins de contraintes temporelles les poussant à la flexibilité. De même, les femmes sont plus difficiles à interviewer car plus souvent pressées que les hommes, sans doute par un emploi du temps contraint par les charges familiales, domestiques et professionnelles. De plus, les emplois précaires féminins sont souvent des services à la personne aux horaires par nature très fragmentés (cf. 1.2.2.2).

Précarité des intérimaires Les agences d'intérim que nous avons rencontrées sont toutes spécialisées dans la restauration, et plus précisément dans la restauration en cantine collective. En fait, si les restaurants traditionnels ne sollicitent pas les agences, leurs intérimaires peuvent y trouver du travail en allant en chercher directement. De plus, les intérimaires effectuent ou ont effectué d'autres types de missions notamment manutentionnaires ou agents de sécurité.

Nos interlocuteurs nous ont proposé ce secteur parce qu'il fonctionne avec un mode de gestion des intérimaires avec salle d'attente dans l'agence délaissé depuis plusieurs années dans les autres secteurs d'activité. Ce passage obligé pour les intérimaires nous offre le lieu et le temps de leur attente pour les rencontrer. De plus, les missions intérimaires sont véritablement précaires car elles peuvent ne durer qu'une journée même lorsqu'elles sont annoncées pour une semaine.

Les ETTI effectuent un travail d'intermédiaire comme les agences d'intérim, avec un accompagnement social en plus. Cela peut se traduire par une protection contre la précarité extrême. Ainsi, l'ETTI d'Aulnay facturera quatre heures une mission de deux heures pour que l'intérimaire gagne quelque chose malgré le déplacement. Mais la précarité des emplois dépend surtout des offres des entreprises utilisatrices et s'avère donc similaire à celle des emplois offerts par les ETT. Toujours dans la même structure d'Aulnay, la durée moyenne des missions est de 15 jours. Mais certaines durent une demi-journée, d'autres 18 mois notamment dans l'usine d'automobiles qui pratique le recrutement massif d'intérimaires sur ces longues durées avec l'espoir d'une embauche pour quelques-uns.

C.2.3.2 Mobilité liée à l'activité de la structure

Travailleurs précaires flexibles La précarité d'emploi des intérimaires en ETT ou ETTI mais aussi celle du public des AI dans le domaine des services aux personnes, détermine leur flexibilité. Les intérimaires changeant d'emploi changent aussi de lieux de travail, et la fragmentation des emplois de service à la personne correspond à celle des lieux de travail que sont les domiciles des particuliers.

Travailleurs précaires non flexibles Les EI se distinguent des ETTI et AI par la fixité du lieu de travail sauf pour les chantiers, auquel cas les intervenants peuvent être emmenés en camionnette à partir du site de l'EI. À l'ATMF comme dans la résidence sociale de Thiais se trouvent surtout des retraités et des chômeurs qui ne sont pas en recherche active d'emploi car malades ou dans l'attente de la retraite. Seule une minorité de personnes est mobile parce qu'active et certaines sont flexibles parce qu'elles travaillent dans les services à la personne. Certains FTM hébergent exclusivement la catégorie peu flexible des travailleurs retraités, mais dans d'autres vivent aussi des actifs qui travaillent dans des emplois précaires notamment intérimaires.

Travailleurs précaires peu flexibles En fait, même la mobilité des personnes rencontrées en ETT, ETTI et AI n'est pas toujours très flexible. Peu de personnes travaillent en horaires décalés, sauf des travailleurs qualifiés dans la restauration traditionnelle et quelques manutentionnaires qui commencent leur travail à l'aube. Les lieux de missions de ces derniers sont stables ou assez peu nombreux parce que les contrats sont peu nombreux. Les aides à domicile changent de clients peu souvent, jusqu'à ce qu'elles prennent des congés ou jusqu'au décès ou la maladie des clients. De plus, les lieux d'emplois ne sont pas nécessairement très dispersés.

Travailleurs flexibles peu précaires La capacité de mobilité avérée est le signe d'une sortie imminente de la structure d'insertion. Toutefois, la contraction du marché de l'emploi va renvoyer vers ce type de structure des intérimaires qui cherchent des emplois également dans les agences d'intérim classiques. De même, les tensions sur le marché du logement, y compris social, bloquent en résidence sociale des personnes aux revenus stables et suffisants. Des personnes relativement peu précaires mais flexibles qui ne devraient théoriquement pas y être se retrouvent donc dans les structures d'insertion.

Sélection des travailleurs flexibles De plus, certaines structures filtrent leur public en fonction d'une certaine capacité de mobilité, par le simple

rendez-vous d'accueil ou bien en éliminant les personnes qui refusent des missions. Le public est donc susceptible d'être flexible. De fait, les emplois fournis par le secteur de l'insertion exigent soit une capacité de mobilité minimale qui permet d'aller au siège de la structure et sur le lieu d'emploi qui a été choisi à dessein proche du domicile ou du siège, soit une capacité plus importante de déplacement autonome sur de nouveaux lieux d'emploi.

Sélection des mêmes intervenants Les chargés du recrutement tendent à proposer les missions d'abord aux intérimaires les ayant déjà effectuées. Cela convient à la fois à l'intervenant qui connaît les lieux et le travail, et à l'employeur qui n'aura pas besoin de tout ré-expliquer, et dont l'intervenant ne s'égare pas donc arrive rapidement. Par contre, cela réduit la flexibilité de l'intervenant.

De la précarité à la flexibilité Les responsables de structures développent des théories sur l'importance de la mobilité dans le processus d'insertion (cf. 2.2.3) qui est perçu de leur part comme un processus d'autonomisation, puisque leur but est de faire sortir les personnes de la précarité et de l'assistance. Cette autonomie doit notamment consister en une capacité de travail sans surveillance et en une capacité de déplacement sans accompagnement, c'est-à-dire une capacité de mobilité flexible.

Un responsable classe ainsi sur une échelle d'autonomie croissante dans le déplacement et le travail les trois activités de sa structure : un travail surveillé au siège, les emplois d'aide à domicile et le nettoyage industriel. Autrement dit, nous trouverons d'un côté des personnes précaires mais peu flexibles, et de l'autre côté des personnes plus flexibles mais moins précaires. Ce lien inverse entre précarité et flexibilité explicité par ces responsables nous rappelle le caractère paradoxal de notre objet d'étude, les précaires flexibles, et la difficulté de les rencontrer.

Flexibilité des chefs de famille Les responsables ont été interrogés sur l'effet de l'âge sur la mobilité ou sur l'effet du genre. Les réponses divergent et le seul facteur à l'effet certain est le fait d'avoir une famille à charge, en France ou dans le pays d'émigration. Cette charge contraint à accepter non seulement des emplois pénibles mais aussi éloignés et fragmentés. Ces personnes doivent alors mettre en œuvre la flexibilité nécessaire pour atteindre ces emplois.

Flexibilité des immigrés Il semble que les populations immigrées acceptent également des emplois plus contraignants et feraient donc preuve d'une plus grande flexibilité. Il reste à distinguer l'effet putatif des familles à

charge de celui lié à la condition d'immigré. En effet, être immigré et éventuellement illettré exclut du marché du travail alors que la protection sociale ne fonctionne pas pleinement. L'accès à l'emploi passerait alors par l'acceptation d'emplois pénibles y compris d'emplois exigeant une grande flexibilité, bien que les immigrés pâtissent a priori d'handicaps précisément dans ce domaine de la mobilité. Les immigrés représentent donc une population au cœur de notre étude des précaires flexibles.

Flexibilité des femmes Les effets propres de l'âge et du genre méritent néanmoins d'être aussi interrogés, au moins parce que ces critères sont souvent mobilisés dans l'explication des différences de mobilité. De plus, Revel (2000) a mis en évidence la spécificité de la précarité au féminin découlant de la multiplicité de leurs sphères d'activité et donc de leurs identités. Or, si elles arrivent mieux à gérer la fragmentation temporelle de l'emploi, elles sont peut-être aussi plus capables d'assumer leur fragmentation spatiale par une flexibilité supérieure. Comme nous avons relevé la plus grande précarité des femmes (cf. 1.1.2.9), cette hypothèse de plus grande flexibilité en fait également un objet d'étude privilégié.

C.2.3.3 Biais des aides à la mobilité pour l'insertion

Assistance de l'insertion Le travail même des structures d'insertion induit un biais dans l'analyse de la précarité et de la flexibilité. En effet, les précaires assistés disposent des ressources de l'assistance qui peuvent leur être retirées mais pas du jour au lendemain. En fait, l'aide des structures d'insertion ne crée pas tant de biais vis-à-vis de la précarité du public mais au contraire la définit. Par contre, les aides à la mobilité peuvent permettre une mobilité plus intense mais non maîtrisée, donc non flexible.

Aide au fondement de l'insertion Les responsables des structures d'insertion par l'activité économique évoquent l'apprentissage du public qu'ils reçoivent, de deux manières : le processus d'apprentissage progressif dû à l'expérience et les aides mises en place par les structures. Ce thème leur tient à cœur car il est au centre de l'action des structures d'insertion, qu'il s'agisse de l'apprentissage des normes de comportement en entreprise ou des techniques d'utilisation des bus. Le processus d'apprentissage de la mobilité est censé être lié aux exigences professionnelles. La flexibilité exigée, à savoir les rendez-vous occasionnels et réguliers dans de multiples entreprises utilisatrices, aboutissent normalement à une adaptabilité dans le domaine de la mobilité, éventuellement via une maîtrise des outils de navigation, plans et guides.

Gradient d'aide dans l'insertion par l'activité économique Toutefois, deux responsables d'AI placent la priorité des AI en termes d'apprentissage sur deux points différents, respectivement la mobilité et l'insertion professionnelle. Pourtant, de nombreux responsables évoquent de la même façon la notion de chaîne de l'insertion, depuis l'AI, vers l'EI puis vers l'ETTI, avant le marché normal du travail. Dans ce schéma, il y a moins d'accompagnement social en ETTI et donc les problèmes de mobilité doivent y être globalement résolus, le cas échéant par un passage en AI.

Tension entre assistance dans la mobilité et apprentissage de l'autonomie Les efforts des structures pour inculquer directement une compétence de mobilité consistent avant tout à expliquer les règles de fonctionnement des réseaux de transport, en amont du déplacement, sur un plan notamment, et pendant le déplacement, en situation, c'est-à-dire en accompagnant la personne. Cela revient à emmener la personne, ainsi la structure assure le déplacement de la personne vers son lieu de travail et s'efforce de lui donner les moyens de son autonomie.

Malheureusement, bien que cette formulation semble résoudre la contradiction des structures d'insertion qui rendent autonomes en assistant, l'accompagnement n'aboutit pas toujours à l'autonomie. Si certains formalisent le caractère opératoire des « paliers d'autonomie » constitués d'un accompagnement en voiture et de deux autres en transports en commun avant l'autonomie au moins sur un parcours particulier, d'autres responsables constatent qu'après une dizaine d'accompagnements, certaines personnes ne peuvent toujours pas réaliser un trajet donné. Un responsable explicite l'importance de l'accompagnement comme un fait universel et fondateur de notre autonomie : chacun aurait été pris un jour par la main jusqu'au bout de la rue et aurait alors intégré le fait qu'il ne faut plus avoir peur du bout de la rue. Le cas de personnes agoraphobes littéralement enfermées chez elles posent crûment ce type de problématique.

Aides multiformes D'autres moyens d'apprentissage sont mis en œuvre. Les formations au permis de conduire tout comme les cours d'alphabétisation en font partie. Il y a aussi tout ce qui est de l'ordre de l'éducation par les félicitations et la réprobation dans le domaine de la ponctualité notamment. Enfin, l'accompagnement socio-professionnel comprend la cristallisation des désirs en projets professionnels réalistes, accrochés à des projets de vie. Ces projets sont censés donner la motivation nécessaire pour dépasser ses difficultés personnelles. D'autres personnes et structures peuvent participer à cet apprentissage : autres associations, femmes-relais, centres sociaux, voire les

enfants scolarisés de parents analphabètes.

Assistance assumée Les structures de Seine-et-Marne s'efforcent de faciliter tant que possible la mobilité, l'objectif étant essentiellement l'accès à et le maintien dans l'emploi, ou bien la participation aux stages de redynamisation sociale. L'absence de véhicule personnel y est en effet souvent rédhibitoire pour obtenir un emploi, donc les responsables révisent leurs objectifs à la baisse en privilégiant l'intégration professionnelle sur une mobilité autonome trop ambitieuse. Dans ce cas, l'assistance est assumée dans le domaine de la mobilité car c'est l'autonomie dans le travail, et donc l'autonomie financière, qui est recherchée.

Aides à la mobilité en intérim Les aides à la mobilité ne sont pas l'exclusivité des structures d'insertion. Les agences d'intérim que nous avons visitées fournissent également une aide qui peut être importante et systématique, surtout dans le domaine du renseignement mais parfois aussi en transportant les intérimaires. Une autre logique que l'accompagnement d'apprentissage suscite ici ce type d'aide : la satisfaction de l'entreprise utilisatrice qui a besoin dans un délai très court d'un intérimaire, ce qui suppose qu'il soit motorisé ou bien emmené en voiture.

Assistance et dépendance La flexibilité des personnes peut être difficile à évaluer lorsqu'elles sont assistées. Mais surtout, la flexibilité peut être inexistante dans le cas où les processus d'apprentissage n'opèrent pas du tout, ou dans le cas où les personnes se reposent sur cette assistance sans maîtriser leur déplacement. Cela pose problème dans la mesure où nous nous intéressons à la façon dont les personnes précaires organisent et réalisent leurs déplacements. Cela décalerait notre questionnement vers les modalités d'assistance des précaires faussement flexibles et les rationalités sous-jacentes aux conseils des personnes les assistant.

C.2.4 Possibilités d'enquête

C.2.4.1 Pertinence problématique des populations

Structures d'accompagnement Les structures d'accompagnement que nous avons visitées ne sont pas pertinentes pour notre problématique. D'une part, le contexte rural contraint les personnes précaires non motorisées à une mobilité dépendante donc non flexible. D'autre part, leur public est très précaire et peu flexible, mis à part le cas des gens du voyage qui posent des problèmes méthodologiques d'enquête. Quant à l'ATMF, ce n'est pas

le lieu approprié pour rencontrer des personnes actives donc la plupart des personnes ne satisfont pas au critère de flexibilité.

Résidence sociale et foyers de travailleurs migrants La résidence sociale de Thiais permet d'embrasser une large palette de profils socio-économiques et de modes de déplacements (RER, bus, voiture, mobylette, vélo, rollers, longue marche) mais leur flexibilité n'est pas avérée, d'autant plus que de nombreux locataires ne travaillent pas.

Les FTM abritent des travailleurs intérimaires et précaires qui peuvent s'avérer flexibles principalement en fonction de leur secteur d'activité. A priori, la plupart travaillent dans l'industrie qui est le secteur majoritaire de l'intérim et subissent une flexibilité temporelle peu différente des travailleurs en CDI (cf. 1.2.2.3), avec des contrats plutôt longs selon les responsables des ETTI.

Donc l'entrée pertinente pour rencontrer les intérimaires les plus précaires et flexibles et de choisir un secteur d'activité dans lequel ces caractéristiques sont répandues.

Intérimaires et intervenants des structures d'insertion Les intérimaires de la restauration pratiquent une grande flexibilité. C'est moins généralisé pour les structures d'insertion.

Certes, globalement, leurs responsables considèrent que leur public se trouve dans une précarité durable, et que certaines de leurs activités exigent effectivement une mobilité flexible, au sens où les lieux d'emploi sont multiples (aides à domicile) ou variables (chantiers), voire variables au sein d'un ensemble limité (missions de manutention). De plus, de nombreuses missions sont demandées pour le lendemain voire le jour même, et certaines sont en horaires décalés.

Mais le niveau global de flexibilité semble moins élevé, à cause du grand nombre de missions dans l'industrie dans les ETTI, et la faible exigence d'autonomie dans la mobilité dans les AI.

Chantiers Les EI qui réalisent des chantiers comme les ETT spécialisées dans le bâtiment constituent d'autres terrains envisageables où la mobilité des travailleurs correspond à l'instabilité des missions.

Même si leur durée est a priori plus longue que dans la restauration, ce secteur d'activité nous semble aussi intéressant car il peut imposer des destinations très variables et non pas concentrées dans des zones industrielles ou des centres-villes comme c'est le cas pour les cantines d'entreprises. De plus, la mobilité peut être collective puisque c'est tout un collectif de travail qui se

déplace vers le chantier, ce qui suppose des formes spécifiques d'exploration, d'information, d'organisation et de déplacement.

Nous avons décliné une proposition de nos interlocutrices du Lab'Ho de poursuivre notre recherche dans ce secteur puisque le corpus déjà collecté dans le domaine de la restauration devait d'abord être exploité, mais la piste mérite d'être explorée.

Femmes en associations intermédiaires La présence des immigrés, des femmes, des personnes avec enfants à charge constituent un attrait supplémentaire pour le terrain d'enquête. De fait, mis à part quelques ateliers de Culture et Solidarité, la population immigrée est toujours présente, souvent très majoritaire. De même, des personnes ayant des charges de soutien de famille, des personnes en couple et des célibataires ont été rencontrées dans les différentes structures. Il ne s'agit donc pas de critères de choix des structures à enquêter. Par contre, les femmes sont moins nombreuses dans les ETT et ETTI et plus pressées donc plus difficiles à enquêter.

Les structures plus spécialisées dans les services à la personne comme les AI pourrait donc utilement servir à la rencontre de davantage de femmes précaires et flexibles.

C.2.4.2 Opportunité méthodologique des lieux d'enquête

Opportunité méthodologique et glissement problématique La pertinence problématique du public des différentes structures ne suffit pas à déterminer le ou les terrains d'enquête. Il faut aussi qu'une opportunité méthodologique existe et soit saisie.

Inversement, l'opportunité méthodologique seule est insuffisante ou impose un redéploiement des problématiques dans le sens indiqué par les enjeux qui apparaissent sur le terrain. Mais l'enjeu social plus ou moins prégnant sur le terrain n'implique pas nécessairement un enjeu scientifique qui doit pourtant être au fondement d'une problématique de recherche.

Rencontres des immigrés dans leur association Plusieurs structures présentent des opportunités en termes de méthodes d'enquête. Ainsi, l'ATMF qui est un lieu d'accueil et de conseil des populations immigrées nous a très aimablement mis à disposition des espaces pour rencontrer les personnes, parfois en permettant même un échange confidentiel. De plus, ses membres nous ont recommandé auprès de nombreuses personnes pour nous permettre de les rencontrer.

La seule contrainte est le caractère impromptu de la plupart des rencontres qui ne peuvent par conséquent durer longtemps. Cette configuration

rend possible la soumission d'un questionnaire, ou une discussion rapide permettant d'identifier les personnes les plus intéressantes, de façon à leur proposer un entretien plus long, dans un bureau de l'association ou dans un éventuel autre local.

La spécificité de la population rend cette structure pertinente pour une enquête des pratiques de mobilité des immigrés retraités vivant toujours en communauté et de leur rapport à leur logement et leur quartier au sein de l'espace métropolitain, à la manière du travail de Pillon (2006) sur les intérimaires.

Rencontres des immigrés dans leur foyer Ces conditions d'entretien nous apparaissent notamment meilleures que celles en FTM où nous retrouvons les mêmes populations retraitées et où les actifs n'ont pas de temps pour des entretiens à la fin de leur journée de travail. Des possibilités d'enquête existent néanmoins mais exigent une présence continue sur place pour réussir à rencontrer des précaires flexibles, notamment des intérimaires ayant des horaires et lieux de travail changeants, parmi les actifs disponibles qui doivent déjà être identifiés parmi les retraités et les actifs épuisés ou non intéressés par nos sollicitations.

Comme pour l'ATMF, une enquête dans les FTM serait donc plus adaptée à la rencontre des immigrés retraités qui ont effectivement du temps à consacrer aux chercheurs. De plus, la concentration d'une population âgée et de plus en plus dépendante dans les FTM désigne un enjeu social d'importance pour les gestionnaires des FTM et pour la société, enjeu qui peut se formuler en termes de mobilité à l'échelle de la ville, du quartier et du logement. Le directeur de plusieurs FTM nous a ainsi autorisé à interroger les résidents de sa juridiction dans l'espoir que cette recherche expliciterait les difficultés de vie des retraités et leurs solutions pour y faire face.

Échantillon de population en résidence sociale À la résidence sociale de Thiais, la directrice nous a proposé de nous faire rencontrer individuellement quelques personnes, de façon à nous offrir un aperçu de la diversité de la population résidente. Les entretiens n'ont pas eu lieu à cause de l'absence durable de la directrice. Il est donc difficile d'estimer a priori la liberté de parole dans ce contexte d'entretien, à savoir dans un espace à la fois privé et public puisque hors de la chambre mais dans la résidence, et de plus imposé par la directrice qui a le pouvoir de renvoyer tout locataire irrespectueux du règlement. Cette phase d'enquête non réalisée aurait pu s'enchaîner par d'autres phases et d'autres méthodes si les résultats s'étaient avérés probants et la directrice toujours coopérative.

Questionnaire et contacts De même, l'AI parisienne qui nous a accueilli nous a tout de suite proposé de rencontrer les personnes en attente ou en sortie de rendez-vous dans le bureau isolé dédié à ce genre d'activités notamment le suivi médical. Là encore, la difficulté est de rencontrer le public sans qu'il soit prévenu mais il est possible de prévoir des rendez-vous. Cependant, les agendas mouvants ou flous des personnes précaires ne garantissent pas qu'elles seront présentes le jour du rendez-vous. Malgré l'isolation phonique du lieu d'entretien, le fait de rencontrer une personne au sein de l'institution dont elle est dépendante et qui tend à modifier ses comportements risque d'influencer son discours. La responsable nous a d'ailleurs indiqué qu'une jeune chercheuse avait déjà administré des questionnaires plutôt que des entretiens au public de l'AI, ce à quoi ce lieu se prête mieux.

Entretien médiatisé La responsable du recrutement de l'ETTI d'Aulnay nous a proposé également de nous faire rencontrer les intervenants de sa structure, car la question de leur plus ou moins grande capacité de mobilité l'intéressait. Les entretiens auraient eu lieu dans les locaux spacieux de la structure, en présence de l'enquêteur et de la responsable de façon à permettre une première mise en contact et une première discussion entre le chercheur et les personnes en insertion, médiatisée par leur interlocutrice permanente qui les connaît déjà relativement intimement.

Ce mode de rencontre devait éviter de traumatiser un public sensible avec un entretien sur leur vie quotidienne donc intime, avec un inconnu représentant une institution éventuellement mal identifiée, entre l'Université, l'ETTI, et une émanation supplémentaire de l'action de l'État. De plus, la participation de la responsable de l'ETTI devait mettre en confiance et faciliter le dialogue sur un sujet déjà abordé avec elle, et qui constitue même une partie de son travail et de ses échanges avec les intervenants. Enfin, sa présence éliminait la nécessité d'une imparfaite et lente transmission de résultats de recherche pas nécessairement opératoires et limités par les exigences de confidentialité.

Évidemment, un entretien tripartite ne produit pas la même interaction qu'entre un enquêteur et un enquêté, a fortiori si la tierce personne représente l'institution qui accorde les missions et évalue la validité des refus de missions. Dans ce cadre, tout ne peut être dit. Un deuxième entretien en tête à tête était envisageable pendant lequel une évolution du discours aurait pu être observée et révéler, en même temps qu'un nouveau point de vue sur les pratiques, l'effet du rapport de l'intervenant à son autorité tutélaire.

L'opportunité arrivant précocement dans le déroulement de la thèse n'a malheureusement pas été saisie puis s'est avérée perdue étant donné une

longue indisponibilité de la responsable qui nous avait fait ces propositions.

Ateliers de mobilité Les responsables d'autres structures nous ont également proposé de nous mettre en contact avec leur public si cela nous semblait opportun sans préciser les modalités concrètes de sélection et d'entretien.

L'AI d'Aulnay-sous-Bois a conditionné la rencontre des femmes faisant le ménage chez des particuliers via cette AI. Puisqu'elles ont des emplois du temps chargés et en tout cas a priori pas de temps à perdre, l'enquête devait prendre la forme d'ateliers de mobilité, l'exploration des outils de navigation et des réseaux devant s'articuler à la révélation de leurs propres façons de s'organiser, de se repérer, de se déplacer.

Cette méthode stimulante scientifiquement et éthiquement satisfaisante puisqu'elle apporte autant à l'enquêteur qu'aux enquêtés a été mise en œuvre avec une association de La Courneuve par M. Mike Rackelboom, à la fois en tant que doctorant et qu'agent de la RATP chargé de former les personnes les plus précaires à l'utilisation des systèmes techniques du réseau de transports en commun parisien. Elle exige toutefois une préparation tout à fait spécifique dans laquelle nous n'avons pas voulu nous engager.

Agences d'intérim de restauration Les conditions d'enquête dans les agences d'intérim de restauration consistent simplement en un lieu et un moment opportuns. Le lieu est une salle d'attente relativement isolée des bureaux des salariés permanents qui proposent les missions. Le moment est le matin entre 7h et 9h ou 10h alors que les intérimaires attendent les missions.

La principale contrainte est la présence de nombreux intérimaires dans la même salle et donc la difficulté à avoir un entretien véritablement individuel et privé. Nous retrouvons aussi l'obligation de discuter avec des intérimaires sans les avoir prévenus et sans rendez-vous. D'un côté, le fait de venir plusieurs jours de suite permet d'être connu des intérimaires qui viennent attendre tous les matins. De plus, ils engagent facilement la discussion. D'un autre côté, prendre rendez-vous apparaît difficile alors que les personnes en attente de mission ne voient pas pourquoi elles devraient perdre du temps pour l'entretien en plus du temps d'attente de la mission.

En fait, de nombreux entretiens sont réalisés à la fin de la période d'attente quand la salle d'attente est presque vide. De surcroît, les permanents des agences ont aussi convoqué plusieurs intérimaires pour réaliser des entretiens. Malgré les contraintes de l'entretien en salle d'attente, des entretiens individuels ont été possibles. Les méthodes prévues et effectives d'entretien ont été détaillées supra (cf. 3.1.2).

Choix du terrain privilégié Le terrain choisi pour réaliser l'essentiel de notre enquête est finalement les agences d'intérim dans la restauration et situées en banlieue. D'autres structures et d'autres secteurs dans l'intérim auraient pu être explorées plus avant mais la pertinence plus nette de ce terrain en termes de populations et de conditions d'enquête nous a conduit à délaisser les alternatives, quand ce n'étaient pas elles qui nous échappaient. Les entretiens qui y ont été réalisés sont de toute façon mobilisés dans la mesure du possible.

*

L'exploration des terrains d'enquête potentiels que sont les structures d'insertion professionnelle ou d'accompagnement social des personnes en difficulté et les agences d'intérim aboutit au délaissement des premières et à l'élection des dernières comme lieux pertinents de rencontre des précaires flexibles. D'autant plus pertinents qu'ils se situent en banlieue lointaine assez desservie pour qu'une flexibilité non automobile soit envisageable mais suffisamment peu desservie pour que cette flexibilité soit problématique. De plus, il s'agit de l'intérim de restauration où l'instabilité des missions et donc la flexibilité imposée sont particulièrement marquées.

Cette exploration souligne également l'intérêt à s'intéresser à la mobilité des femmes, des personnes ayant des familles à charge, comme à celle des personnes immigrées, dans la mesure où ces populations seraient flexibles malgré le fait qu'elles condensent des difficultés et des enjeux sociaux spécifiques, de domination dans l'espace public, de cumul des exigences domestique et professionnelle, d'adaptation culturelle.

L'analyse du questionnaire distribué à un public précaire non flexible aboutit de plus à suggérer l'importance particulière des capacités cognitives, en l'occurrence instrumentales et spécifiques à la mobilité motorisée, dans la détermination des pratiques de mobilité, alors que les moyens de mobilité ne montrent pas d'effet sur les pratiques. Le rôle notable des capacités identifiées à partir de questions sur les affects liés à la mobilité, peurs, plaisirs ou envies, nous amène également à caractériser dans un cadre conceptuel consistant les capacités sous-jacentes, que nous pouvons a priori associer à la confiance en soi et à la volonté. Ce constat sur l'importance relative des capacités incorporées par rapport aux capacités externes nous conduit à choisir l'étude de la compétence de mobilité des précaires flexibles comme point d'entrée dans notre problématique. Notre questionnement se maintient dans une perspective de clarification des capacités de mobilité.

Annexe D

Guides d'entretien

D.1 Guide d'entretien avec les responsables de structures d'insertion

- identité et fonctionnement de la structure
  - âge
  - taille (permanents, bénévoles, intervenants)
  - rôle des permanents
  - modalités de rémunération des intervenants et des permanents : montage financier, sources de financements, types de contrats aidés, partenaires, intermédiaires avec les clients, prospection des clients par les permanents/intervenants
- action de la structure sur les intervenants
  - contacts avec les intervenants
  - régularité
  - individuels ou collectifs
  - objet des rencontres : formation, conseil, information, feed-back sur les clients, sur les difficultés du travail ou du déplacement, réprimande si plainte des clients
  - impact de ses rencontres
- caractéristiques et parcours biographique des intervenants
  - âge, sexe, situation familiale, conjoint, famille élargie, communauté
  - origine nationale, durée de résidence en France/Ile-de-France, maîtrise du français
  - quartier de résidence
  - formation, compétences professionnelles, illétrisme
  - turn-over (temps moyen de présence dans l'association), activités avant/après l'AI

- emplois : activités, régularité, lieux et horaires
  - types de travail (missions chez...), variété, évolution
  - secteur d'activité (ménage, nettoyage industriel, bricolage, réparation auto, jardinage, gardiennage, garde d'enfants ou de personnes âgées)
  - durée, rémunération, régularité, turn-over des intervenants sur un même site
  - interventions individuelles ou pas
  - types de sites d'intervention , nombre, variété, évolution (turn-over)
  - répartition géographique
  - horaires, négociation (de qui avec qui ?)
- mobilité quotidienne : freins, ressources et compétences
  - modes de déplacements : usuels, préférés, évités
  - frein à la mobilité, préférence/indifférence à la proximité
  - refus de mission pour cause de destination éloignée, inaccessible, inconnue
  - mobilisation de quelles ressources : plans de poche, plans sur mur, fiches horaires, ami, autre intervenant, permanent, agent transporteur, autre voyageur, soleil ; montre ; véhicule individuel emprunté...
  - compétences de mobilité
  - difficultés exprimées/maîtrise affichée
  - problèmes d'orientation, de lectures de plans
  - besoin/demande d'accompagnement, d'assistance pendant ou avant le déplacement, de formation à la mobilité, d'aide à la mobilité
  - apprentissage, acquisition d'autonomie

D.2 Questionnement non détaillé pour précaire flexible

1. Territoires d'histoire et de projets
   (a) d'où venez-vous, vous et votre famille, histoire personnelle et familiale, lieux qui ont marqué
   (b) anciens lieux de résidence et de travail
   (c) lieux de résidence, de travail et de rencontre de la famille et des amis
   (d) lieux de travail, des courses, des enfants, de promenade, de loisirs, de vacances, de voyage
   (e) mobilité agréable, désagréable, indifférente ; type de mobilité : mode, horaires, accompagnement, confort

(f) racontez/dessinez là où vous vivez

(g) qu'est-ce que c'est que votre quartier, votre ville, votre région

(h) lieux où vous n'avez pas envie d'aller, déplaisants, étrangers, dangereux ; par expérience ou par impression, y êtes-vous allé ?

(i) souvenirs agréables et désagréables de découverte de nouveaux lieux

(j) projets personnels, professionnels, familiaux

(k) désir de déménagement, de voyage

2. Contraintes professionnelles sur la mobilité

   (a) déplacements (destinations, horaires, mode) et emplois proposés par l'agence de travail ; variabilité

   (b) destinations et emplois les plus contraignants, exigeant le plus d'adaptations et d'ajustements

   (c) contraintes dans la mobilité par rapport au lieu de travail et dans l'organisation des autres domaines de la vie quotidienne

      i. déplacement inconnus ou difficiles : domicile-travail, achats-travail, école-travail, etc.

      ii. perte de temps pour réaliser tout le planning d'activités

      iii. désorganisation des moments pour faire les courses et pour chercher les enfants, pour préparer le repas et manger avec la famille

3. Dispositifs de vie et de mobilité

   (a) contraintes refusées ; pourquoi ? qu'aurait-il fallu faire pour accepter l'emploi malgré tout et qui a été refusé ?

   (b) contraintes acceptées ; qu'a-t-il fallu faire pour accepter l'emploi malgré ses contraintes ?

   (c) dispositifs de mobilité entre travail et activités hors domicile

      i. changement de lieu d'activité

      ii. nouvel itinéraire entre travail et autres activités ou passage par le domicile

      iii. dispositifs particuliers pour emmener les enfants ou porter les courses

      iv. cumul de contraintes par manque de temps : déplacements inutilement chargés d'enfants ou de courses

(d) déplacements hypothétiques refusés ; territoires hors limites, distance maximale

(e) ressources utilisées et non utilisées pour le transport, les activités pendant le transport, les codes, l'information

(f) vous souvenez-vous d'avoir déjà eu un problème : grève ou panne, désorientation, retard ? qu'est-ce que vous avez fait ? qu'est-ce que vous feriez dans ce cas ?

4. Construction des dispositifs

(a) depuis quand utilisez-vous cette ressource ou ce dispositif ?

(b) comment vous êtes-vous mis à l'utiliser ?

(c) face à quelle situation avez-vous mis en place ce dispositif ?

(d) cela correspondait-il à une contrainte ou un trajet particulier ?

(e) qui ou quoi vous a permis de mettre en place et d'utiliser ce dispositif ?

(f) comment avez-vous appris à l'utiliser ?

i. seul par tatonnement et exploration progressive,

ii. accompagné par quelqu'un,

iii. en suivant les conseils de quelqu'un,

iv. en observant d'autres personnes

v. en se renseignant sur des guides, des livres, des émissions

D.3 Guide d'entretien pour travailleur précaire (première structuration)

1. Présentation mutuelle

(a) Présentation de l'enquêteur, de l'enquête, de l'entretien (modalité, durée, enregistrement)

(b) Critères formels

i. identité, âge, marié, famille, foyer, résidence, depuis quand, nationalité, lieu de naissance

ii. qualification professionnelle, formation scolaire, tranche de revenus (personnel et foyer)

iii. permis de conduire, voiture (ou mobylette, vélo...) à disposition, carte d'abonnement TC ou tickets, téléphones fixe et portable, ordinateur, internet

2. Territoires d'histoire et de projets

   (a) histoire

      i. racontez-moi où vous êtes né, où vous avez grandi, habité, travaillé, voyagé.

      ii. d'où vient votre famille ? où travaillaient vos parents ?

      iii. quels sont les lieux qui ont marqué votre vie et celle de votre famille ?

   (b) pratiques

      i. racontez-moi où vous vivez aujourd'hui.

      ii. vous pourriez m'aider à dessiner la carte de votre vie de tous les jours ?

      iii. où vous allez ? comment vous y allez ? vous mettez combien de temps ? vous y allez souvent ?

      iv. qu'est-ce que ça signifie pour vous "mon quartier", "ma ville", "ma banlieue", "ma région" ?

      v. vous pouvez les placer sur la carte ? et les communes proches ? et Paris ?

      vi. pensez-vous à d'autres lieux quand j'évoque le travail, les courses, les loisirs, les promenades, les visites des amis ou de la famille ?

      vii. pouvez-vous placer les lieux de votre histoire que l'on a évoqué tout-à-l'heure ?

   (c) affects

      i. parmi les lieux que l'on a évoqué et placé sur cette carte, y a-t-il des lieux où vous aimez aller ? des déplacements que vous aimez faire ?

      ii. au contraire, y a-t-il des lieux où vous n'aimez pas aller ? des déplacements que vous préférez éviter ?

      iii. y a-t-il des raisons particulières à cela ? avez-vous des souvenirs particuliers associés à ces lieux ?

      iv. y a-t-il des lieux où vous aimeriez aller ?

v. au contraire, y a-t-il des lieux où vous aimeriez ne pas devoir aller ?

(d) projets

i. avez-vous des projets en tête ? un rêve ? un espoir ? une résolution ?

ii. comment voyez-vous votre avenir ? du côté de la famille, du travail ? cela se passerait où ?

iii. pensez-vous un jour partir, voyager, déménager, aller voir ailleurs ?

iv. pouvez-vous à peu près placer ces lieux sur la carte ?

3. Contraintes professionnelles sur la mobilité

(a) offres d'emplois

i. l'agence vous offre quels genres d'emplois ? quoi et où ?

ii. ces emplois supposent quels genres de déplacements ? quelles destinations ? quels horaires ? quels moyens de transport ? quelles difficultés ? vous pouvez les placer sur la carte ?

(b) conscience des contraintes

i. est-ce que vous acceptez toutes les propositions sans avoir besoin de savoir de quoi il s'agit ou bien voulez-vous savoir ce que l'on vous propose avant d'accepter ?

ii. est-ce que vous avez déjà refusé une offre d'emploi ?

iii. qu'est-ce qui vous a fait refusé ?

iv. est-ce que vous avez déjà refusé un emploi à cause de l'endroit où il se trouve ou à cause des déplacements nécessaires ?

v. est-ce que vous avez déjà hésité à accepter un emploi à cause de l'endroit où il se trouve ou à cause des déplacements qu'il entraîne ?

vi. est-ce que vous avez déjà réfléchi aux problèmes que vous poseraient les déplacements liés à l'emploi qu'on vous propose ?

vii. quels genres de déplacements vous posent le plus de problèmes ? font que vous y réfléchissez à deux fois avant d'accepter ?

(c) nature des contraintes

i. quels genres de problèmes vous créent ces déplacements ?

ii. je veux parler des problèmes pour vous rendre sur votre lieu de travail, mais aussi des problèmes dans votre vie en général, pour réussir à faire ce que vous voulez faire, malgré ce déplacement.

iii. cela vous pose des problèmes pour trouver le lieu de travail ou pour vous y rendre ou en revenir ?

iv. cela vous pose des problèmes pour trouver le temps de faire ce que vous voulez faire ?

v. cela vous pose des problèmes pour réorganiser tout ce que vous voulez faire ?

4. Dispositifs de vie et de mobilité

   (a) contraintes acceptées

      i. quand vous avez accepté un emploi malgré les problèmes que posaient les déplacements, comment vous êtes-vous arrangé pour faire face à ces problèmes ? pour quel emploi ?
      - déplacement vers le lieu de travail :
        - comment avez-vous organisé vos déplacements ?
          - qu'est-ce que vous avez utilisé ?
          - est-ce que quelqu'un vous a aidé ?
        - comment avez-vous préparé vos déplacements ?
        - comment avez-vous su comment vous y rendre ?
        - comment avez-vous trouvé le chemin ?
        - comment vous êtes-vous repéré sur le chemin ?
        - comment vous êtes-vous occupé le temps du déplacement ?
      - ajustement des autres activités et déplacements
        - comment avez-vous organisé vos autres activités ? quelles activités ? quelle fréquence ? quelles habitudes ?
        - comment avez-vous choisi vos autres activités ?
        - comment avez-vous trouvé le temps de faire vos autres activités ?
        - comment avez-vous choisi le lieu et le moment de vos autres activités ?
        - comment avez-vous organisé le déplacement pour vos autres activités ?
        - comment avez-vous préparé le déplacement pour vos autres activités ?

- comment avez-vous trouvé le chemin et le moyen de vous rendre à vos autres activités ?
- comment vous êtes-vous repéré sur le chemin ?
- comment vous êtes-vous occupé le temps du déplacement ?

ii. origine du dispositif

A. cela fait longtemps que vous vous arrangez de cette façon ?

B. depuis quand utilisez-vous ceci ? depuis quand avez-vous recours à l'aide de ces personnes ?

C. dans quelle situation vous êtes-vous arrangé comme ça pour la première fois ?

D. qu'est-ce que vous avez utilisé pour vous aider les premières fois ? est-ce que quelqu'un vous a aidé ?

iii. apprentissage

A. comment avez-vous appris à utiliser ceci ?

B. en explorant seul, accompagné par quelqu'un ?

C. en regardant les autres faire ?

D. en suivant les conseils donnés par quelqu'un, ou bien lus quelque part ?

(b) contraintes refusées

i. quand le lieu, l'horaire ou le déplacement pour un emploi vous l'a fait refuser ? pour quel emploi ?

ii. qu'est-ce qui vous l'a fait refuser plus précisément ?

iii. qu'est-ce que cet emploi vous aurait obligé à faire que vous ne vouliez pas ou ne pouviez pas faire ?

- déplacement
  - comment auriez-vous organisé vos déplacements ?
    - qu'est-ce que vous auriez utilisé ?
    - auriez-vous demandé l'aide de quelqu'un ?
  - comment auriez-vous su comment vous y rendre ?
  - (comment auriez-vous trouvé le chemin ?)
  - (comment vous seriez-vous repéré sur le chemin ?)
  - (comment vous seriez-vous occupé le temps du déplacement ?)
- ajustement

- comment auriez-vous organisé vos autres activités ?
- comment auriez-vous choisi vos autres activités ?
- comment auriez-vous trouvé le temps de faire vos autres activités ?
- comment auriez-vous choisi le lieu et le moment de vos autres activités ?
- comment auriez-vous organisé le déplacement pour vos autres activités ?
- (comment auriez-vous trouvé le chemin et le moyen de vous rendre à vos autres activités ?)
- (comment vous seriez-vous repéré sur le chemin ?)
- (comment vous seriez-vous occupé le temps du déplacement ?)

iv. histoire du dispositif

A. est-ce que vous aviez déjà accepté auparavant le même genre de déplacement ?

B. qu'est-ce qui vous a fait refusé par la suite ?

(c) urgence

i. est-ce que vous vous êtes déjà retrouvé dans une situation difficile pendant vos déplacements ?

ii. panne, grève, désorientation avec un rendez-vous urgent, ami ou enfant qui appelle à cause d'un problème...

iii. qu'avez-vous fait à ce moment-là ? vous avez utilisé quelque chose ou l'aide de quelqu'un ?

(d) limites spatiales et temporelles

i. où préfériez-vous travailler ?

ii. pour un travail habituel, y a-t-il des endroits où vous ne voudriez pas aller ?

iii. y a-t-il des déplacements, des horaires, qui vous feraient refuser un emploi normal ?

iv. qu'est-ce qui vous ferait refuser concrètement ?

v. qu'est-ce que vous seriez prêt à faire pour l'emploi de vos rêves que vous ne feriez pas pour un emploi moyen ?

vi. y a-t-il des lieux, des horaires, des déplacements pour lesquels vous n'accepteriez même pas l'emploi de vos rêves ?

vii. sur la carte, les différentes zones correspondent à quelles limites ?

D.4 Questionnaire introductif avant premier entretien

1. Présentation mutuelle
   (a) Présentation de l'enquêteur, de l'enquête, de l'entretien (modalité, durée, enregistrement)
      – Bonjour. Je m'appelle Yves Jouffe. Merci d'avoir accepté de répondre à mes questions. Je suis étudiant. Je fais une étude sur les déplacements quotidiens des personnes précaires. Je cherche à rencontrer des personnes à la fois précaires et mobiles. Je veux savoir comment elles se débrouillent pour bouger bien qu'elles n'aient pas beaucoup de moyens pour bouger. Je voudrais donc vous poser quelques questions pour savoir si êtes plus ou moins dans cette catégorie qui m'intéresse.
      – Les questions devraient être assez rapides et durer environ dix minutes. Si c'est trop long, je peux réduire le nombre de questions, si vous voulez.
      – Je préfère enregistrer l'entretien car ce sera plus facile et plus rapide. Mais si cela vous gêne, je peux aussi prendre des notes à la place.
   (b) Critères formels
      i. Tout d'abord, je peux vous demander comment vous vous appeler ?
      ii. Vous avez quel âge ?
2. Evaluation de la précarité
   (a) revenu
      i. Vous travaillez ?
         A. Qu'est-ce que c'est comme travail ?
         B. Vous faites ce travail depuis longtemps ? Depuis combien de temps environ ?
         C. C'est un CDI, un CDD, de l'intérim, un stage ? Quand finit votre contrat ?
         D. Vous travaillez à temps partiel ou à plein temps ?
         E. Vous pouvez me dire combien vous gagnez par mois ?
      ii. Vous avez d'autres revenus que votre salaire ? Des allocations par exemple.

iii. Vous ne travaillez pas : vous touchez les Assedic, le RMI, une allocation ?

(b) santé

i. Vous avez des problèmes de santé ?

A. Cela vous gêne dans la vie quotidienne ? Pour vous déplacer par exemple.

B. Cela vous gêne pour faire certains travaux ?

(c) formation

i. Avez-vous été formé pour un ou plusieurs métiers particuliers ?

ii. Avez-vous un diplôme, un certificat, une qualification pour faire un métier ?

iii. Vous êtes allé à l'école ? Jusqu'à quelle classe ? Jusqu'à quel âge ?

iv. Vous savez lire et écrire en français facilement, difficilement ou pas du tout ?

v. Vous avez le permis de conduire ?

vi. Vous avez un téléphone portable ? Vous utilisez parfois Internet ? Où ça ?

(d) origine

i. Où êtes-vous né ? Vous avez grandi là-bas ? Jusqu'à quel âge ?

ii. Vous êtes de nationalité (française) ?

iii. Vos parents aussi sont nés là-bas ?

(e) communauté

i. Où habitez-vous aujourd'hui ?

ii. Ca fait longtemps ?

iii. Vous habitez en Ile-de-France depuis combien de temps ?

iv. Et vous êtes en France depuis combien de temps ?

v. Vous habitez seul ? Vous vivez avec qui ?

vi. Vous avez une femme et des enfants ?

vii. Votre femme travaille ? C'est un travail à temps partiel ? C'est un CDI, un CDD, de l'intérim ?

viii. Vos enfants vont à l'école ? Ils sont trop jeunes ou ils ont fini l'école ? Ils ont quel âge ?

ix. Vous avez de la famille près de chez vous ?

x. Vous la voyez souvent ou rarement ?

xi. Si vous avez un problème d'argent, est-ce que vous pouvez demander de l'aide à quelqu'un ? Qui ça ?

xii. Quelle serait cette aide ?

xiii. Qui d'autre pourrait vous aider ?

(f) patrimoine

i. Est-ce que vous possédez quelque chose que vous pourriez vendre en cas de besoin ?

ii. Est-ce que vous avez mis de l'argent de côté ?

3. Moyens et pratiques de déplacement

(a) moyens

i. Quels moyens de transport utilisez-vous pour vous déplacez tous les jours ? Par exemple, pour aller travailler ou faire les courses.

ii. Vous avez une voiture ? Vous pouvez en emprunter une en cas de besoin ?

iii. Vous utilisez le bus, le métro, le tramway, le RER, le train ?

iv. Vous avez une carte orange ? Vous achetez des tickets à l'unité ou par carnet de dix ?

v. Vous roulez parfois en vélo, en scooter ou en mobylette ?

vi. Vous marchez beaucoup ?

vii. Quelle est la marche la plus longue que vous ayez faite ?

(b) pratiques

i. Vous avez l'habitude d'aller dans quels quartiers, quelles communes, dans quels coins de l'Ile-de-France ?

ii. Vous vous êtes déjà déplacé loin d'ici en Ile-de-France ?

iii. Quel a été votre plus long déplacement ?

4. Mobilité contrainte pour le travail

(a) Vous travaillez où ?

(b) Vous avez eu différents emplois ? Combien d'emplois en tout ? Où se trouvaient ces emplois ?

(c) Vous avez déjà fait de l'intérim ? Combien de missions environ ? Où se passaient les missions d'intérim ?

(d) Vous avez déjà fait des entretiens d'embauche, c'est-à-dire rencontrer un patron pour qu'il vous embauche ? Où étiez-vous allé ?

5. Conclusion

(a) Demande d'un autre entretien.

– Voilà, les questions sont terminées. Merci beaucoup d'avoir répondu à mes questions. D'après ce que vous m'avez dit, vous correspondez tout à fait au type de personnes que je recherche. Ca m'intéresserait vraiment de discuter plus tranquillement et plus librement avec vous. Je voudrais savoir plus précisement comment vous vous déplacez, comment vous vous débrouillez, qu'est-ce qui vous pose des problèmes et qu'est-ce qui ne vous pose aucun problème. Est-ce que je peux avoir votre numérde téléphone s'il-vous-plaît ? Je vous rappellerai et on essaiera de trouver un rendez-vous si vous acceptez de me consacrer encore un peu de votre temps. Eventuellement, est-ce que c'est possible de prendre rendez-vous maintenant pour se voir un jour où vous aurez une petite heure de libre ? Je peux quand même avoir votre numérde téléphone pour vous joindre s'il y a un problème ? Merci encore et à bientôt.

(b) Pas d'autre entretien tout de suite.

– Voilà, les questions sont terminées. Merci beaucoup d'avoir répondu à mes questions. Est-ce que je peux avoir votre numérde téléphone, s'il-vous-plaît ? C'est au cas où j'aurais besoin de vous appeler pour vous avoir des renseignements. Vous ne correspondez pas tout-à-fait au type de personnes que je recherche donc ce n'est pas la peine de prévoir tout de suite un rendez-vous. Toutefois, si je pense que c'est utile, je vous rappellerai pour vous rencontrer plus tranquillement, si vous acceptez encore de me consacrer un peu de votre temps. Merci encore et au revoir.

D.5 Questionnaire introductif avant premier entretien (mots-clés)

1. Présentation mutuelle
   (a) enquêteur, enquête, entretien (modalité, durée, enregistrement)
   (b) critères formels
      i. identité
      ii. âge
2. Evaluation de la précarité
   (a) revenu
      i. Vous travaillez ?
         A. travail
         B. depuis
         C. contrat
         D. temps partiel
         E. salaire
      ii. (autres) revenus
   (b) santé
      i. problèmes de santé
      ii. vie quotidienne
      iii. travail
   (c) formation
      i. formé
      ii. qualification
      iii. école, classe
      iv. lire et écrire
      v. permis de conduire
      vi. portable, Internet
   (d) origine
      i. lieu de naissance, d'enfance

ii. nationalité
iii. parents

(e) communauté

i. lieu de résidence
ii. depuis
iii. Ile-de-France depuis
iv. France depuis
v. seul
vi. conjoint et enfants
vii. travail du conjoint
viii. enfants à l'école
ix. famille près
x. vue souvent
xi. aide de qui
xii. quelle aide
xiii. qui d'autre

(f) patrimoine

i. quelque chose à vendre
ii. argent de côté

3. Moyens et pratiques de déplacement

(a) moyens

i. moyens de transport
ii. voiture
iii. transports collectifs
iv. carte orange, tickets
v. deux-roues
vi. marche, la plus longue

(b) pratiques

i. quartiers habituels
ii. loin, le plus loin

4. Lieux de travail
   (a) actuel
   (b) précédents
   (c) intérim
   (d) entretiens d'embauche

D.6 Guide d'entretien pour travailleur occupé

1. Présentation mutuelle
   (a) enquêteur, enquête, entretien (modalité, durée, enregistrement)
      i. Bonjour. Je m'appelle Yves Jouffe. Merci d'avoir accepté de répondre à mes questions. Je suis donc étudiant. Je fais une étude sur les déplacements quotidiens des personnes précaires. Je cherche à rencontrer des personnes à la fois précaires et mobiles. Je veux savoir comment elles se débrouillent pour bouger bien qu'elles n'aient pas beaucoup de moyens pour bouger. Je vais donc vous poser quelques questions pour savoir les difficultés que vous connaissez pour vous déplacer et surtout comment vous faites pour vous débrouiller malgré tout.
      ii. La discussion devrait durer environ une heure, comme je vous l'avais dit. Est-ce que ça vous convient toujours ? Si vous pensez que c'est trop long, je peux réduire le nombre de questions.
      iii. Je préfère enregistrer l'entretien car ce sera beaucoup plus facile pour moi et plus rapide pour vous. Mais si cela vous gêne, je peux aussi prendre des notes à la place.
   (b) critères formels
      i. Tout d'abord, je peux vous demander comment vous vous appeler ?
      ii. Vous avez quel âge ?
2. Situation actuelle. Evaluation de la précarité
   (a) résidence et communauté
      i. Où habitez-vous aujourd'hui ?
      ii. Vous habitez seul ? Vous vivez avec qui ?
      iii. Vous avez une femme et des enfants ?

iv. Votre femme travaille ? C'est un travail à temps partiel ? C'est un CDI, un CDD, de l'intérim ?

v. Vos enfants vont à l'école ? [Ils sont trop jeunes ou ils ont fini l'école ?] Ils ont quel âge ?

vi. Vous avez de la famille près de chez vous ?

vii. Vous la voyez souvent ou rarement ?

viii. Si vous avez un problème d'argent, est-ce que vous pouvez demander de l'aide à quelqu'un ? Qui ça ?

ix. Quelle serait cette aide ?

x. Qui d'autre pourrait vous aider ?

(b) patrimoine

i. Est-ce que vous possédez quelque chose que vous pourriez vendre en cas de besoin ?

ii. Est-ce que vous avez mis de l'argent de côté ?

(c) emploi et revenus

i. Vous travaillez ?

A. Qu'est-ce que c'est comme travail ?

B. Vous faites ce travail depuis longtemps ? Depuis combien de temps environ ?

C. C'est un CDI, un CDD, de l'intérim, un stage ? Quand finit votre contrat ?

D. Vous travaillez à temps partiel ou à plein temps ?

E. Vous pouvez me dire combien vous gagnez par mois ?

ii. (autres) revenus

A. Vous avez d'autres revenus que votre salaire ? Des allocations par exemple.

B. Vous ne travaillez pas : vous touchez les Assedic, le RMI, une allocation ?

3. Pratiques et moyens de déplacement

(a) lieu de travail actuel

i. Comment faites-vous pour aller travailler ? [Vous y allez en voiture, en bus, à pied ? Quelqu'un vous emmène ?] Vous y allez tous les jours ?

ii. Parfois, vous vous y prenez autrement ? [Vous y allez par un autre chemin, avec un autre moyen de transport ? Vous pourriez y aller d'une autre façon ?]

iii. Pourquoi vous n'y allez pas (souvent) de cette façon ?

iv. Vous avez des problèmes de santé ?

A. Cela vous gêne dans la vie quotidienne ? [Pour vous déplacer par exemple.]

B. Cela vous gêne pour faire certains travaux ?

(b) tous les motifs : courses, enfants, administrations, visites, loisirs

i. Comment faites-vous pour aller /faire les courses /chercher les enfants à l'école /dans des services administratifs (Sécurité sociale, CAF, préfecture, Assedic par exemple) /rendre visite à des amis ou à de la famille /vous promener ou prendre du bon temps ? [Vous y allez en voiture, en bus, à pied ? Quelqu'un vous emmène ?] Vous y allez tous les jours ?

ii. territoires de mobilité locale

A. Vous avez l'habitude d'aller dans quels quartiers, quelles communes, dans quels coins de l'Ile-de-France ?

B. Vous vous êtes déjà déplacé loin d'ici en Ile-de-France ?

C. Quel a été votre plus long déplacement ?

iii. moyens à disposition

A. Vous avez une voiture ? Vous pouvez en emprunter une en cas de besoin ? Vous avez le permis de conduire ?

B. Vous utilisez le bus, le métro, le tramway, le RER, le train ?

C. Vous avez une carte orange ? Vous achetez des tickets à l'unité ou par carnet de dix ? Ca vous arrive de frauder ?

D. Vous roulez parfois en vélo, en scooter ou en mobylette ?

E. Vous marchez beaucoup ?

F. Quelle est la marche la plus longue que vous ayez faite ?

iv. outils utilisés et à disposition

A. Vous emmenez quelque chose avec vous quand vous vous déplacez ?

B. Vous utilisez les plans ? [Les plans de métret les plans de ville.]

C. Vous avez un téléphone portable ? Vous utilisez parfois Internet ? Où ça ? Est-ce que ça vous sert pour vous déplacer ? [Ou pour savoir où aller ?]

v. Parfois, est-ce que vous vous y prenez autrement pour aller /faire les courses /chercher les enfants à l'école /dans des services administratifs (Sécurité sociale, CAF, préfecture, Assedic par exemple) /rendre visite à des amis ou à de la famille /vous promener ou prendre du bon temps ? [Vous y allez par un autre chemin, avec un autre moyen de transport ? Vous pourriez y aller d'une autre façon ?]

vi. Pourquoi vous n'y allez pas (souvent) de cette façon ?

vii. Comment faites-vous votre emploi du temps ?

A. Est-ce que vous avez un agenda ?

B. Est-ce que vous vous occupez de tâches familiales ? Avec d'autres membres de la famille ? Comment vous organisez-vous avec eux ?

C. Quand choisissez-vous d'aller faire les courses, d'aller dans les administrations ou d'aller vous promener ?

(c) difficultés pour ou pendant le déplacement et apprentissage

i. Est-ce que vous avez déjà eu des problèmes pour vous déplacer, pendant des déplacements ou avant de pouvoir vous déplacer ? [Une grève, ou une panne de voiture, ou un accident ? Est-ce que vous vous êtes déjà un peu perdu ?] C'est arrivé plusieurs fois ? Souvent ? Qu'est-ce que vous avez fait à ce moment ?

ii. Est-ce que vous êtes déjà trouvé dans une situation d'urgence qui perturbe votre déplacement ? [Vous vous êtes déjà blessé, vous avez déjà eu un malaise, un sentiment de panique, ou un problème de santé, pendant le déplacement ? Votre patron ou votre famille vous a déjà dit d'aller tout de suite au travail, ou à la maison, ou à l'hôpital ?] Qu'est-ce que vous avez fait à ce moment ?

iii. Comment avez-vous appris à utiliser la voiture /la mobylette /le vél/le bus /le métr/le RER /le train ? [En explorant seul, accompagné par quelqu'un ? En regardant les autres faire ? En

suivant les conseils donnés par quelqu'un, ou bien lus quelque part ?] Quand était-ce ? Dans quelle situation ? Pour aller faire quoi ?

iv. Quand vous avez pris la voiture /la mobylette /le vél/le bus /le métr/le RER /le train pour la première fois, vous aviez eu des problèmes ? Comment vous aviez fait ? [Qu'est-ce que vous avez utilisé pour vous aider les premières fois ? Est-ce que quelqu'un vous a aidé ?]

4. Histoires des territoires et des déplacements

   (a) formation

      i. Avez-vous été formé pour un ou plusieurs métiers particuliers ?

      ii. Avez-vous un diplôme, un certificat, une qualification professionnelle ?

      iii. Vous êtes allé à l'école ? Jusqu'à quelle classe ? Jusqu'à quel âge ?

      iv. Vous savez lire et écrire en français facilement, difficilement ou pas du tout ?

   (b) précédents emplois

      i. Vous avez eu différents emplois ? Combien d'emplois en tout ? Où se trouvaient ces emplois ?

      ii. Vous avez déjà fait de l'intérim ? Combien de missions environ ? Où se passaient les missions d'intérim ?

      iii. Vous avez déjà fait des entretiens d'embauche ? [C'est-à-dire rencontrer un patron pour qu'il vous embauche ?] Où étiez-vous allé ?

      iv. Comment y alliez-vous ? Vous y alliez tous les jours ?

      v. Vous avez déjà eu des difficultés à vous déplacer pour aller travailler ? [Vous avez eu des problèmes pour trouver comment y aller, ou pour trouver la première fois ?]

      vi. Vous avez déjà hésité à faire le déplacement ? Avez-vous déjà refusé ? Pour quels emplois ou quels entretiens d'embauche ?

   (c) précédentes résidences

      i. actuelle résidence

         A. Ca fait longtemps que vous habitez à V ?

B. Vous habitez en Ile-de-France depuis combien de temps ?

C. Et vous êtes en France depuis combien de temps ?

ii. origine

A. Où êtes-vous né ? Vous avez grandi là-bas ? Jusqu'à quel âge ?

B. Vous êtes de nationalité (française) ?

C. Vos parents aussi sont nés là-bas ?

iii. multiples résidences

A. Vous avez habité dans d'autres endroits ?

B. Pourquoi avez-vous alors déménager ?

C. Pourquoi avoir choisi d'emménager là ?

5. Projets et futurs déplacements

(a) travail

i. Quels sont vos projets pour l'avenir ? Quels sont vos projets professionnels ? [Vous comptez changer d'emploi, avoir un meilleur salaire, avoir des responsabilités, évoluer dans votre carrière ? Vous comptez suivre des formations, pour garder votre poste et être mieux payé ou pour changer de métier ?] Quand cela pourrait-il se produire ?

ii. Jusqu'où accepteriez-vous d'aller pour /réaliser votre projet professionnel /obtenir un meilleur emploi ? Jusqu'où accepteriez-vous de vous déplacer tous les jours ? Accepteriez-vous de déménager ? Jusqu'où accepteriez-vous de déménager ?

(b) résidence

i. Est-ce que vous pensez à déménager dans l'avenir ? Ce serait quand ? [Est-ce que vous aimeriez déménager ?] Qu'est-ce qui vous décide(rait) à déménager ? [Rechercher un meilleur logement plus confortable, plus grand ou moins cher ? Rechercher un meilleur quartier, mieux placé ou plus agréable ? (Re)découvrir une autre ville ou la campagne ?]

ii. Jusqu'où pourriez-vous déménager ?

(c) Est-ce que vous avez des projets de famille ? [Mariage, enfants ?]

(d) Est-ce que vous avez des projets plus personnels ? [Voyage, rêves ?]

6. Cartographie mentale

   (a) Pour finir, je voudrais faire avec vous une carte des endroits où vous vivez, pour connaître les endroits où vous allez. Cela sera rapide et facile, vous verrez. Le but du jeu consiste à marquer les endroits que vous connaissez sur des post-it puis de les placer sur la carte. On peut toujours les redécoller si on pense qu'ils ne sont pas très bien placés les uns par rapport aux autres, donc il ne faut pas hésiter à faire les redécoller.

   (b) On va le faire ensemble. J'écris par exemple "V..." sur un post-it, puis je vous le donne [je colle le post-it sur un coin de la carte], et vous le replacez où vous voulez. Qu'est-ce qu'il y a comme endroit où vous vivez, où vous allez ? Je l'écris maintenant sur ce post-it. Je vous laisse le placer. [etc.]

   (c) Quel endroit j'écris maintenant ? Vous n'avez plus d'idées ? On a fait le tour des principaux lieux où vous vivez ? On va utiliser des plus petits post-it. Vous m'aviez parlé de W..., on peut le mettre sur la carte ? [etc.]

   (d) Maintenant, sur une autre couleur de post-it, on va placer les endroits de votre histoire, les lieux de votre passé. Qu'est-ce qu'il y a comme lieu de votre passé ? Je l'écris et je vous laisse le placer. Si la carte est trop petite, je peux rajouter des feuilles. [etc.]

   (e) Quel endroit j'écris maintenant ? Vous n'avez plus d'idées ? On a fait le tour des principaux lieux où vous avez vécu ? On va utiliser des plus petits post-it. Vous m'aviez parlé de X..., on peut le mettre sur la carte ? [etc.]

   (f) Est-ce que vous pouvez me dire comment on va d'un lieu à un autre ? [Avec quel moyen de transport ?] Il faut combien de temps ?

   (g) Vous pouvez me montrer ce qui correspond à votre ville, à votre quartier, à votre région ?

   (h) Y a-t-il des quartiers que vous connaissez mais où vous n'allez jamais ? est-ce que vous savez comment y aller ? Est-ce que vous préférez ne pas y aller ?

7. Voilà, c'est terminé. Merci beaucoup d'avoir répondu à mes questions. Avant de nous quitter, est-ce que vous connaissez quelqu'un à qui je pourrais aussi poser des questions ? Merci pour tout.

D.7 Guide d'entretien pour actif occupé (mots-clés)

1. Présentation mutuelle
   (a) enquêteur, enquête, entretien (modalité, durée, enregistrement)
   (b) critères formels
      i. identité
      ii. âge
2. Situation actuelle. Evaluation de la précarité
   (a) résidence et communauté
      i. lieu de résidence
      ii. seul
      iii. conjoint et enfants
      iv. travail du conjoint
      v. enfants à l'école
      vi. famille près
      vii. vue souvent
      viii. aide de qui
      ix. quelle aide
      x. qui d'autre
   (b) patrimoine
      i. en cas de problème argent de côté
      ii. quelque chose à vendre
   (c) emploi et revenus
      i. Vous travaillez ?
         A. travail
         B. depuis
         C. contrat
         D. temps partiel
         E. salaire

ii. (autres) revenus

3. Pratiques et moyens de déplacement
   (a) lieu de travail actuel
      i. modes
      ii. moyens
      iii. pourquoi pas les autres modes
      iv. problèmes de santé
         A. vie quotidienne
         B. travail
   (b) tous les motifs : administrations, courses, enfants, visites, loisirs
      i. modes et fréquence par motif
      ii. territoires de mobilité
         A. quartiers habituels
         B. loin, le plus loin
      iii. moyens à disposition
         A. moyens de transport
         B. voiture, permis
         C. transports collectifs
         D. carte orange, tickets
         E. deux-roues
         F. marche, la plus longue
         G. portable, Internet
      iv. pourquoi pas les autres modes
      v. emploi du temps personnel et familial
   (c) difficultés pour ou pendant le déplacement
      i. difficultés régulières ou occasionnelles
      ii. situations d'urgence
      iii. difficultés initiales et solutions
      iv. modalités d'apprentissage, motifs et motivations
4. Histoires des territoires et des déplacements

(a) formation

i. formé
ii. qualification
iii. école, classe
iv. lire et écrire

(b) précédents emplois

i. postes et lieux d'emploi et entretiens d'embauche
ii. déplacements
iii. refus, hésitations et difficultés de déplacement

(c) précédentes résidences

i. actuelle résidence

A. depuis
B. Ile-de-France depuis
C. France depuis

ii. origine

A. lieu de naissance, d'enfance
B. nationalité
C. parents

iii. multiples résidences

A. pourquoi un déménagement
B. pourquoi emménager là

5. Projets et futurs déplacements

(a) travail

i. changements d'emplois, amélioration du salaire, acquisition de responsabilité, évolution de carrière
ii. formation, mutation, conversion
iii. limites spatio-temporelles acceptées pour changer

(b) résidence

i. amélioration de l'habitat, recherche d'un meilleur logement, déménagement, migration

ii. limites spatio-temporelles acceptées pour changer

(c) famille (mariage, enfants)

(d) personnel (voyage, rêves)

6. Cartographie mentale

(a) ma ville, mon quartier, ses alentours, la région

(b) placer les lieux de vie actuelle

(c) placer les lieux d'histoire et de projet

(d) les quartiers où je vais, où je ne vais pas

D.8 Guide d'entretien pour travailleur précaire (final)

1. Présentation mutuelle

(a) enquêteur, enquête, entretien (modalité, durée, enregistrement, gratification)

(b) identité

2. Emploi.

(a) Vous faites beaucoup de missions d'intérim ?

i. intensité (temps partiel) et périodicité (longues missions) du travail

ii. depuis

(b) Vous allez où faire des missions d'intérim ?

i. Où est-ce que vous êtes allé depuis que vous êtes dans l'intérim ?

ii. Vous allez loin ? Jusqu'où vous êtes déjà allé ?

(c) Racontez-moi comment ça se passe les déplacements ?

i. modes

ii. moyens

A. moyens de transport

B. voiture, permis

C. transports collectifs au travail et au lieu de résidence

D. carte orange, tickets
E. deux-roues, le plus loin
F. marche, la plus longue
G. outils et autres objets de mobilité : plans, cartes, horaires, portable, accès Internet

iii. pourquoi pas les autres modes

(d) difficultés pour ou pendant le déplacement

i. difficultés régulières ou occasionnelles
ii. problèmes de santé (vie quotidienne, travail)
iii. situations d'urgence
iv. difficultés initiales et solutions : premiers usages du mode et nouveaux itinéraires
v. formation (qualification, école, classe, lire et écrire)
vi. modalités d'apprentissage, motifs et motivations

(e) refus : refus ou hésitations passés, refus potentiels, critères de refus

(f) précédents emplois

i. postes et lieux d'emploi et entretiens d'embauche
ii. déplacements : modes, difficultés, apprentissages, refus

3. Vie quotidienne

(a) Ressources. Comment vous vous en sortez ?

i. la famille nucléaire comme contrainte : seul, conjoint, enfants, enfants à l'école
ii. la famille nucléaire comme ressource : travail du conjoint, salaires des actifs, autres revenus, patrimoine
iii. la famille proche et les amis comme ressource occasionnelle

(b) Déplacements et agenda. Comment vous sortez ?

i. modes et fréquence par motif : administrations, courses, enfants, visites, loisirs
ii. territoires de mobilité

A. quartiers habituels
B. loin, le plus loin

iii. moyens à disposition
iv. pourquoi pas les autres modes
v. emploi du temps personnel et familial

4. Territoires des précédentes résidences
   (a) actuelle résidence
      i. depuis année/âge
      ii. Ile-de-France depuis année/âge
      iii. France depuis année/âge
   (b) origine
      i. lieu de naissance, d'enfance
      ii. nationalité
      iii. parents
   (c) multiples résidences
      i. pourquoi un déménagement
      ii. pourquoi emménager là
5. Projets et horizons.
   (a) travail
      i. changements d'emplois, amélioration du salaire, acquisition de responsabilité, évolution de carrière
      ii. formation, mutation, conversion
      iii. limites spatio-temporelles acceptées pour changer
   (b) résidence
      i. amélioration de l'habitat, recherche d'un meilleur logement, déménagement, migration
      ii. limites spatio-temporelles acceptées pour changer
   (c) famille (mariage, enfants)
   (d) personnel (voyage, rêves)
6. Cartographie mentale.
   (a) tous les lieux où j'ai travaillé et où j'ai vécu dont je me souviens
   (b) tous les lieux dont j'ai parlé pendant l'entretien
   (c) modes et temps de déplacement sur les itinéraires possibles entre ces lieux

Bibliographie

ANPE. *Je bâtis mon projet professionnel. Comment élaborer des projets professionnels ?* Agence nationale pour l'emploi, avril 1999. "Guide pour agir".

Sylvain Allemand : La mobilité comme capital. *Sciences humaines*, (145. Voyages, migrations, mobilités):20–23, janvier 2004.

Marie-Dominique Amaouche *et al.* : Les politiques publiques de transport et les inégalités socio-territoriales. Recherche pour le programme "Déplacements et inégalités" du PREDIT et du PUCA, ACADIE, Paris, 2001. URL `http://www.innovations-transports.fr/article.php3?id_article=265`. 122 pages.

Pascal Amphoux : L'observation récurrente. Grosjean et Thibaud (2001), pages 153–169.

Hannah Arendt : *Condition de l'homme moderne*. Numéro 24 *in* Agora. Éditions Pocket, Paris, 1988. 1ère édition française : Paris, Calmann-Lévy, 1961. 404 pages.

François Ascher : Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme. *Annales de la Recherche Urbaine*, (77. Emplois du temps):113–121, décembre 1997.

Philippe Askénazy : *Les désordres du travail. Enquête sur le nouveau productivisme*. Seuil, Paris, avril 2004.

Nicole Aubert : Urgence et instantanéité : les nouveaux pièges du temps. pages 169–185. 2001.

Jean-François Augoyard : La conduite de récit. Grosjean et Thibaud (2001), pages 173–196.

Antoine Bailly et Édith Heurgon : *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ? Rapport du conseil national des transports*. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2001. 221 pages.

Fanny Baroukh : Travailleurs le jour, SDF la nuit. *Alternatives économiques*, (227):48–50, juillet-août 2004.

Christian Baudelot et Roger Establet : *Le niveau monte*. Seuil, Paris, 1989.

Stéphane Beaud : Le rêve de l'intérimaire. pages 541–568. Seuil, Paris, 1993.

Ulrich Beck : *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*. Aubier, Paris, 2001. Edition originale : Francfort, Suhrkamp Verlag, 1986.

Azouz Begag : *La ville des autres. La famille immigrée et l'espace urbain*. PUL, Lyon, 1991. 159 pages.

Sandra Bellier : Le savoir-être comme compétence. *In Le savoir-être dans l'entreprise*, pages 67–106. Vuibert, Paris, 1998.

Yolande Benarrosh : La notion de compétences à l'épreuve de l'observation. *Travail et emploi*, (78):53–65, janvier 1999.

Yolande Benarrosh : Rmistes et chômeurs face à l'emploi précaire : interroger la notion de "trappe d'inactivité". Communication à la conférence "Working poor en France" du CERC, 42 pages, 27 octobre 2000.

Amélie Benoit : Tous pareils, les pères ? Le rapport à la paternité peut-il expliquer le rapport au temps des pères ? *Lien social et Politiques*, (54. Temporalités. Le temps : un enjeu social et politique):25–37, automne 2005.

Guilhem Bentoglio : Développer l'offre de services à la personne. Les cahiers du Plan 4, Commissariat général du plan, Paris, 2005. Rapport n°27862 / 21.315, 94 pages.

Martine Berger : Navettes et recomposition de systèmes résidentiels en région parisienne. *In* Phuong Mai Huynh, éditeur : *Habitat et vie urbaine. Changements dans les modes de vie*, pages 105–116. PUCA, 14 et 15 mars 2006.

Jérôme Bindé : L'avenir du temps. *Le monde diplomatique*, pages 28–29, mars 2002.

Stéphane Bindé : Fausses promesses du "retour à l'emploi". *Le monde diplomatique*, page 3, mars 2003.

Bertrand Bissuel : De l'accueil en urgence au logement autonome, un nouveau plan en faveur des SDF. *Le Monde*, 10 janvier 2007.

Anne-Véronique Blin, Hervé Guery, Anne-Marie Giffo-Levasseur, Loïc Rousselot et Marc Schalck : Habitat ou emploi : la mobilité contre-carrée par la précarité. Rapport du PUCA 504, PUCA, GERS, mars 2004. 133 pages.

Luc Boltanski et Laurent Thévenot : Comment nous avons écrit ce livre. *In De la justification. Les économies de la grandeur*. Gallimard, Paris, 1987.

Catherine Bonvalet : La famille et ses territoires. *Informations sociales*, (104):80–89, 2002.

Jean-Samuel Bordreuil : Les gens des cités n'ont rien d'exceptionnel. *In En marge de la ville, au cœur de la société : ces quartiers dont on parle*. Éditions de l'Aube, La Tour D'Aigues, 1997.

Raymond Boudon : Théorie du choix rationnel ou individualisme méthodologique ? *Sociologie et sociétés*, 34(1. La théorie du choix rationnel contre les sciences sociales ? Bilan des débats contemporains):9–34, printemps 2002a.

Raymond Boudon : La troisième voie. *Sociologie et sociétés*, 34(1. La théorie du choix rationnel contre les sciences sociales ? Bilan des débats contemporains):147–153, printemps 2002b.

Paul Bouffartigue : La division sexuée du travail professionnel et domestique : quelques remarques pour une perspective temporelle. *Lien social et Politiques*, (54. Temporalités. Le temps : un enjeu social et politique):13–23, automne 2005.

Paul Bouffartigue et Jacques Bouteiller : À propos des normes du temps de travail. De l'érosion de la norme fordienne aux normes émergentes. *Revue de l'IRES*, (42):1–23, février 2003.

Mouna Hayat Boulahbal : Le chaînage des déplacements. Interface entre activité et mobilité individuelle. Mémoire de DEA transport sous la direction de Jean-Pierre Orfeuil, ENPC-Université Paris 12 Val-de-Marne, Champs-sur-Marne, 1995. 70 pages + annexes.

Mouna Hayat Boulahbal : Les territoires individuels de la mobilité. Proposition d'une méthode de représentation et premiers résultats. *Recherche Transports Sécurité*, (57):36–52, octobre-décembre 1997.

Dominique Boullier : Les voyageurs et les objets en régime automatique. *In* Joseph (1999).

Dominique Boullier : La connaissance stratégique des usages. 8 pages, non daté.

Dominique Boullier et Stéphane Chevrier : L'urgence domestiquée : compte-rendu et équipement distribué chez les sapeurs-pompiers. pages 193–204. 2001.

Pierre Bourdieu : *Le sens pratique*. Éditions de Minuit, Paris, 1980.

Pierre Bourdieu : *Réponses. Pour une anthropologie réflexive*. Seuil, Paris, 1992.

Pierre Bourdieu : *Raisons pratiques. Sur la théorie de l'action*. Seuil, Paris, 1994. 244 pages.

Pierre Bourdieu : *La domination masculine*. Liber. Seuil, Paris, 1998. 134 pages.

Pierre Bourdieu, Jean-Claude Passeron et Jean-Claude Chamboredon : *Le métier de sociologue*. Numéro 1 *in* Les textes sociologiques. Mouton-Bordas, Paris, 1968. 430 pages.

Alain Bourdin : L'ancrage comme choix. *In* Hirschhorn et Berthelot (1996), pages 27–55.

Alain Bourdin : Anthropologie de la mobilité. communication au colloque de Cerisy-la-Salle "Les sens du mouvement", 12-19 juin 2003.

Alain Bourdin : *La métropole des individus*. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2005. 232 pages.

Jean-Pierre Boutinet : *Anthropologie du projet*. PUF, Paris, 1990.

Sophie Bressé et Bénédicte Galtier : La conciliation entre vie familiale et vie professionnelle selon le niveau de vie des familles. *Etudes et résultats*, (465), feb 2006.

Alain Briole et Sylvie Rascol-Boutard : La mobilité des créateurs d'entreprises Rmistes. Recherche pour le programme "Déplacements et inégalités" du PREDIT et du PUCA, Crego/IAE de l'Université de Montpellier II, ARCE, Montpellier, 2001.

Laurence Buffet : La mobilité dans l'espace urbain des jeunes des quartiers défavorisés, un révélateur d'inégalités pour l'insertion dans la société ? Communication présentée aux "Premières Rencontres Jeunes & Sociétés en Europe et autour de la Méditerranée", Marseille, 13 pages, 22-24 octobre 2003.

Noëlle Burgi-Golub : Licenciées et engluées. *Le monde diplomatique*, pages 12–13, octobre 2001.

Robert Castel : *Métamorphoses de la question sociale, une chronique du salariat*. Folio. Gallimard, Paris, 1995. 769 pages.

Robert Castel : *L'insécurité sociale. Qu'est-ce qu'être protégé ?* La République des Idées. Seuil, Paris, 2003.

CERC. La sécurité de l'emploi face aux défis des transformations économiques. Rapport 5, Conseil de l'emploi, des revenus et de la cohésion sociale, février 2005. 182 pages.

Maurice Chevallier : L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes et ménages à faibles ressources. Recherche pour le programme "Déplacements et inégalités" du PREDIT et du PUCA, Chevallier Consultant, Bron, 2001.

Stéphane Chevrier et Stéphane Juguet : *Arrêt demandé*. LARES - Enigmatek éditions, 2003.

Patrick Cingolani : *La précarité*. Que sais-je ? PUF, Paris, 2005.

Kelly J. Clifton : Mobility Strategies and Food Shopping for Low-Income Families : A Case Study. *Journal of Planning Education and Research*, 23(4):402–413, 2004. URL `http://jpe.sagepub.com/cgi/content/abstract/23/4/402`.

Yves Clot : L'autre illusion biographique. Communication au colloque "Biographies et cycles de vie", Marseille, Vieille Charité, Association internationale de sociologie, jun 1988.

Yves Clot : Le travail comme source d'étonnement. *Futur Antérieur*, (16. Paradigmes du travail - La marche du temps), printemps 1993.

Jacques Coenen-Huther : Le type idéal comme instrument de la recherche sociologique. *Revue française de sociologie*, 44(3):531–547, 2003. URL `http://www.cairn.be/resume.php?ID_REVUE=RFS&ID_NUMPUBLIE=RFS_443&ID_ARTICLE=RFS_443_0531`.

Robert William Connell : *Masculinities*. Polity Press, Cambridge, 1995.

Philippe Corcuff : Justification, stratégie et compassion : apport de la sociologie des régimes d'action. *Correspondances (Bulletin d'information scientifique de l'Institut de Recherche sur le Maghreb Contemporain)*, (51), juin 1998. Tunis.

Jacqueline Costa-Lascoux : Immigration : de l'exil à l'exclusion ? *In* Paugam (1996), pages 158–171. 582 pages.

Marie Cottrell, Patrick Letremy, Simon Macaire, Christèle Meilland et François Michon : Le temps de travail des formes particulières d'emploi. *Economie et statistiques*, (352-353. Temps sociaux et temps professionnels au travers des enquêtes "Emploi du temps"):169–189, septembre 2002. URL `http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/ES352-353H.pdf`.

Olivier Coutard, Gabriel Dupuy et Sylvie Fol : La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile. *Espaces et sociétés*, (108-109):155–175, janvier-février 2002.

Jacqueline Coutras : La mobilité des femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux de sexes ? *Annales de la recherche urbaine*, (59-60):163–170, juin-septembre 1993. URL `http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/datas/annales/coutras.htm`.

Thomas Coutrot : Les rouages de la précarité. *In Travailleurs précaires, unissez-vous !*, volume 52 de *Les Petits Libres*, pages 11–24. Fayart, Mille et une nuits, Paris, novembre 2003.

Frédéric Couty et Christian Harzo : Validation d'une méthode alternative d'enquête qualitative visant à l'évaluation prévisionnelle des comportements en matière de transports et déplacements. Recherche pour le programme "Déplacements et inégalités" du PREDIT et du PUCA, Observatoire Social de Lyon, Lyon, 1998. 40 pages.

Michel Crozier et Erhard Friedberg : *L'acteur et le système : les contraintes de l'action collective*. Seuil, Paris, 1977.

Olivier Cyran : Le chômage crée de l'emploi. *CQFD*, (27), 15 octobre 2005a. URL `http://www.cequilfautdetruire.org/article.php3?id_article=761`.

Olivier Cyran : Dégage, chômeur, l'insertion est devant toi ! *CQFD*, (22), 15 avril 2005b. URL `http://www.cequilfautdetruire.org/article.php3?id_article=602`.

Michel de Certeau : *L'invention du quotidien. Tome 1 : Les arts de faire*. Gallimard, Paris, 1980.

Frédéric de Coninck : Les bonnes raisons de résister au changement. *Revue Française de Gestion*, (120):162–168, 1998.

Frédéric de Coninck : Avoir du temps devant soi. La construction d'un temps transitionnel dans le travail : temporalités productives et temporalités biographiques. pages 101–113. 2001.

Frédéric de Coninck et Francis Godard : L'approche biographique à l'épreuve de l'interprétation. Les formes temporelles de la causalité. *Revue française de sociologie*, (XXXI):23–53, 1989.

Catherine Delgado : Près de 40% des emplois créés depuis 1995 sont précaires. *La Tribune*, page 7, mardi 22 février 2005.

Dominique Desjeux, Sophie Alami et Daphné Marnat : Les sens anthropologiques de la mobilité ou la mobilité comme brouilleur des bornes de la ville. 2004. URL `http://www.argonautes.fr/sections.php?op=viewarticle&artid=426`.

Martin Dijst et Velibor Vidakovic : Travel Time Ratio : The Key Factor of Spatial Reach. *Transportation*, (27):179–199, 2000. URL `http://www.springerlink.com/index/J38Q237Q26P75288.pdf`.

Dana Diminescu, Christian Licoppe, Zbigniew Smoreda et Cezary Ziemlicki : La géolocalisation, une nouvelle méthodologie pour la recherche sur la mobilité et la proximité. Communication aux Cinquièmes Journées de la Proximité à Bordeaux, 28-30 juin 2006.

Hubert L. Dreyfus : La portée philosophique du connexionisme. *In* Daniel Andler, éditeur : *Introduction aux sciences cognitives, actes du colloque de Cerisy "Approches de la cognition"*, Folio essais. Gallimard, Paris, 1992.

Claude Dubar : Usages sociaux et sociologiques de la notion d'identité. *Recherche sociale*, (147. Les enjeux de l'identité (1)):7–15, juillet-septembre 1998.

Sophie Dubuisson, Antoine Hennion et Vololona Rabeharisoa : Passages et arrêts en gare : border son temps, flotter, se réengager. *In* Joseph (1999).

Émile Durkheim : *Les règles de la méthode sociologique*. Champs. Flammarion, Paris, 1999 édition, 1895.

Catherine Espinasse : A propos "du temps" de François Jullien. pages 237–241. 2001.

Jérôme Faivre : Sous-motorisation en milieu périurbain : l'exemple de la vallée de la Lys. Mémoire de maîtrise de géographie, Université Paris 1, INRETS, 2003. Sous la direction de Gabriel Dupuy et Philippe Menerault.

Pierre Falzon : *Ergonomie cognitive du dialogue*. Sciences et technologies de la connaissance. PUG, Grenoble, 1989.

Gérard Filoche : *Le travail jetable. Sur-travail, sous-travail ou sans-travail*. Ramsay, Paris, 1997. 308 pages.

Sylvie Fol : *Mobilité des pauvres et rapports au territoire*. Mémoire pour l'habilitation à diriger des recherches, Université Paris I, Panthéon-Sorbonne, Paris, septembre 2005.

Roland Foucher, Normand Petterson et Abdelhadi Naji : Répertoire de définitions. Notions de compétence individuelle et de compétence collective. Document de travail préliminaire 0203-04, Chaire en gestion des compétences, École des sciences de la gestion, Université du Québec, Montréal, mai 2003.

Jean-Pierre Fragnière et Roger Girod, éditeurs. *Dictionnaire suisse de politique sociale*. Réalités sociales, Lausanne, 2e édition.

Mélanie Gachelin : Test préalable - Mobilité. Compte-rendu d'action mise en œuvre par la Fédération des maisons de quartier de Saint-Nazaire dans le cadre de l'Institut pour la ville en mouvement, 3 pages, 2005.

Caroline Gallez, Jean-Pierre Orfeuil et Anna Polacchini : L'évolution de la mobilité quotidienne. Croissance ou réduction des disparités ? *Recherche Transports Sécurité*, (56):27–42, juillet-septembre 1997.

Louis-André Gérard-Varet et Jean-Claude Passeron : Introduction. pages 9–33. 1995.

Marie-Odile Gilles-Simon et Michel Legros : Les politiques sociales du point de vue des populations pauvres. *Economie et statistique*, (303):33–43, 1997.

Dominique Glaymann : *La vie en intérim*. Fayard, Paris, 2005. 355 pages.

Francis GODARD : À propos du concept de stratégie. *In* Catherine BONVALET et Anne-Marie FRIBOURG, éditeurs : *Stratégies résidentielles. Actes du séminaire de Paris de 1988, INED*, Congrès et Colloques. PUF, Paris, 1990.

Mark S. GRANOVETTER : The Strength of Weak Ties. *American Journal of Sociology*, 78(6):1360–1380, 1973.

Michèle GROSJEAN et Jean-Paul THIBAUD : *L'espace urbain en méthodes*. Parenthèses, Marseille, juin 2001.

Maurice HALBWACHS : *La classe ouvrière et les niveaux de vie. Recherche sur la hiérarchie des besoins*. Alcan, Paris, 1913. Thèse de doctorat, 490 pages.

Christian HARZO et Frédéric COUTY : Evaluation et adaptation de la tarification sociale dans les transports publics de la communauté urbaine de Dunkerque. Etude pour la communauté urbaine de Dunkerque, Observatoire Social de Lyon, Lyon, 2000.

Christian HARZO et Silvia ROSALES-MONTANO : Chômage et déplacements (impact du chômage sur les pratiques et attitudes en matière de déplacements urbains). Etude pour la communauté urbaine de Dunkerque, Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, Observatoire Social de Lyon, Lyon, 1997. 119 pages.

Monique HIRSCHHORN et Jean-Michel BERTHELOT, éditeurs. *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?* collection "Villes et Entreprises". L'Harmattan, Paris, 1996.

Olivier HOUDÉ : *La psychologie de l'enfant*. Que sais-je ? PUF, Paris, 2004.

Ivan ILLICH : *Energie et équité*. Seuil, Paris, 1973. URL `http://www.worldcarfree.net/resources/freesources/EnergyandEquityFrench.rtf`.

INSEE : Un travailleur francilien sur dix a un faible niveau de vie. *A la page. Lettre mensuelle d'information de l'INSEE Île-de-France*, (266):1–4, avril 2006. URL `http://www.insee.fr/fr/insee_regions/idf/rfc/docs/alapage266.pdf`.

Francis JAURÉGUIBERRY : L'homme branché : mobile et pressé. pages 155–167. 2001.

Paola JIRÓN : Place making in the context of urban daily mobility practices : actualising time space mapping as a useful methodological tool. *In* Edward H. HUIJBENS, éditeur : *Sensi/able Spaces - Space, Art and the Environment*. Cambridge Scholars Press, 2007. à paraître.

Isaac JOSEPH : *La ville sans qualités*, chapitre Les compétences de rassemblement. Une ethnographie des lieux publics, pages 117–128. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1998.

Isaac JOSEPH, éditeur. *Villes en gare*. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1999.

Yves JOUFFE : Les temporalités émergentes de la nuit métropolitaine vues au travers du taxi parisien. Mémoire de DEA mutations urbaines et gouvernance territoriale sous la direction de Francis Godard, 112 pages, ENPC, Université Paris 8, 2002.

Vincent KAUFMANN : *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines. La question du report modal*. Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2000. 252 pages.

Vincent KAUFMANN : Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains. 2004.

Vincent KAUFMANN et Michael FLAMM : Famille, temps et mobilité : état de l'art et tour d'horizon des innovations. Rapport de recherche, CNAF, Institut pour la ville en mouvement, 2 décembre 2002. 62 pages.

Prisca KERGOAT : Savoirs, qualifications, compétences : enjeux pour l'entreprise, enjeux pour l'école. 10e Entretiens de la Villette "Apprendre autrement aujourd'hui ?", 6 pages, 1999.

Michel KOKOREFF et Alain VULBEAU : Exclusion sociale et inscription urbaine des jeunes dans les banlieues : entre réseau et espace régional. Recherche Réseau 2000, RATP Prospective 90, RATP, Paris, mars 1994. 279 pages.

Cathel KORNIG : Le concept de précarité de l'emploi : usages et limites. Le cas des professionnels de l'intérim. Communication présentée aux "Premières Rencontres Jeunes & Sociétés en Europe et autour de la Méditerranée", Marseille, 11 pages, 22-24 octobre 2003.

KRISIS : *Manifeste contre le travail*. Éditions Léo Scheer, 2002. URL `http://www.bibliolib.net/manifestevstrav.htm`. 109 pages Edition allemande : 1999.

Bernard Lahire : L'illettrisme ou le monde social à l'aune de la culture. Communication à la conférence de l'Université de tous les savoirs, 1er septembre 2000.

Saadi Lahlou : Contexte et intention dans la détermination de l'activité. Communication au séminaire interdisciplinaire de sciences cognitives "Cognition, motivation, action", Université Technologique de Compiègne, Département Technologie et Sciences de l'Homme, Compiègne, 20-30 janvier 2006.

Corinne Lanzarini : *Un autre monde. Situations extrêmes et tactiques de survie des sous-prolétaires à la rue.* Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris 8, 1998. 501 pages.

Christopher Lasch : *La révolte des élites et la trahison de la démocratie.* Éditions Climats, Castelnau-le-Lez, 1996.

Jacques Lautrey : Les tests d'intelligence et la mesure de l'esprit. Communication à la conférence de l'Université de tous les savoirs, 22 novembre 2001.

Éric Le Breton : La mobilité quotidienne dans la vie précaire. Institut pour la ville en mouvement, février 2002.

Éric Le Breton : Les insulaires. Institut pour la ville en mouvement, février 2003a.

Éric Le Breton : Sortir pour s'en sortir. Enquête sur les aides à la mobilité dans le secteur de l'insertion sociale et professionnelle. Institut pour la ville en mouvement, février 2003b.

Éric Le Breton : Homo mobilis. Une lecture du programme "Mobilité et territoires urbains". pages 155–162. 2004a.

Éric Le Breton : Nouveaux problèmes de mobilité, nouveaux acteurs ? L'aide à la mobilité dans le secteur de l'insertion sociale et professionnelle. *In* Orfeuil (2004c), pages 115–146. 191 pages.

Éric Le Breton : *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale.* Armand Colin, Paris, 2005a. 247 pages.

Éric Le Breton : Mobilité, exclusion et marginalité. *In* Sylvain Allemand, François Ascher et Jacques Lévy, éditeurs : *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines : colloque de Cerisy, juin 2003*, pages 117–123. Belin, Paris, 2005b.

Jean-Pierre Le Goff : *La démocratie post-totalitaire*. La Découverte & Syros, Paris, 2002. 203 pages.

Dominique Le Guilledoux : À la rencontre de la France précaire. *Le Monde*, 31 octobre 2003.

Florence Lefresne : Précarité et transitions professionnelles des jeunes. *Cahiers de l'IAURIF*, (131-132):143–149, mars 2001.

Michael Lerner : *Surplus Powerlessness : The Psychodynamics of Everyday Life and the Psychology of Individual and Social Transformation*. The Institute for Labor and Mental Health, Oakland, Californie, 1986.

Emmanuelle Lévy : Saisir l'accessibilité. Les trajets-voyageurs à la Gare du Nord. *In* Joseph (1999).

Jacques Lévy : Les nouvelles identités spatiales. *Recherche sociale*, (148. Les enjeux de l'identité (2)):3–11, octobre-décembre 1998.

Jacques Lévy : Les espaces de la mobilité. Communication au colloque de Marly-le-Roi "Mobilités, territoires. Rôle et place des mobilités spatiales dans la constitution des territoires de vie des citadins", 6-7 mai 1999b.

Yannick L'Horty : Instabilité de l'emploi : quelles ruptures de tendance ? *Les Papiers du CERC*, (2004-01), février 2004. URL `http://www.cerc.gouv.fr/doctrav/2004-01.doc`. 28 pages.

Gilles Lipovetsky : Temps contre temps ou la société hypermoderne. *In Les Temps modernes*, Le Livre de Poche, pages 47–100. Grasset, Paris, 2004.

Laurence Lizé et Jean-François Lochet : De la relation d'embauche à la relation d'emploi. *Economies et Sociétés*, (9/2006):1259–1277, 2006. URL `http://matisse.univ-paris1.fr/ismea/n27/n27lizelo.pdf`. Série Socio-économie du travail.

Martine Lurol : Vivre la précarité, trajectoires et projets de vie. *Cahiers de l'IAURIF*, (131-132):133–139, mars 2001.

Kevin Lynch : *L'image de la cité*. Dunod, Paris, 1976. Edition originale : Cambridge, M.I.T. Press, 1960.

MACIF : Services à la personne. Etre là au bon moment. *Tandem*, (16):18–23, mai 2006.

Mohamed MADOUI : De la stigmatisation à la promotion sociale : la création d'entreprise comme dernière chance d'insertion - le cas des entrepreneurs issus de l'immigration maghrébine. Communication présentée aux "Premières Rencontres Jeunes & Sociétés en Europe et autour de la Méditerranée", Marseille, 25 pages, 22-24 octobre 2003.

Mohamed MADOUI : Temps de travail, temps de prière : les entrepreneurs algériens face à l'irruption du sacré dans l'entreprise. *Lien social et Politiques*, (54. Temporalités. Le temps : un enjeu social et politique):105–114, automne 2005.

Jean-Loup MADRE : La tarification des transports urbains comme outils de politique sociale. Rapport technique, CREDOC, 1981.

Herbert MARCUSE : *L'Homme unidimensionnel. Essai sur l'idéologie de la société industrielle avancée*. Éditions de Minuit, Paris, 1964. 282 pages.

Daniel MARTINEZ : *Carnets d'un intérimaire*. Agone, Marseille, 2003. 153 pages.

Danilo MARTUCELLI : Les revers de la mobilité généralisée. Communication au colloque de Cerisy-la-Salle "Les sens du mouvement", 12-19 juin 2003.

Marie-Hélène MASSOT, Anne AGUILERA, Gilles CRAGUE, Frédéric de CONINCK et Laurent PROULHAC : Les mobilités liées au travail. Rapport ADEME, LATTS, LVMT, 2006. 164 pages.

Marie-Hélène MASSOT et Jean-Pierre ORFEUIL : La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale. *Cahiers internationaux de sociologie*, (118. Mobilité et modernité):81–100, 2005.

Marie-Hélène MASSOT, Jean-Pierre ORFEUIL et François BELLANGER : Éléments pour une prospective de la mobilité. Rapport technique, INRETS, octobre 2000. 65 pages.

Dominique MIGNOT : Mobilité et grande pauvreté. Recherche pour le programme "Déplacements et inégalités" du PREDIT et du PUCA, Laboratoire d'économie des transports, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Observatoire Social de Lyon, Lyon, novembre 2001. URL `http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/11/04/00/PDF/Rapport_MGP.pdf`. 150 pages.

Françoise MILEWSKI : Les inégalités entre les hommes et les femmes : les facteurs de précarité. URL `http://hussonet.free.fr/rappreca.pdf`.

Rapport de mission remis à Madame Nicole Maeline, Ministre de la parité et de l'égalité professionnelle, 336 pages, 3 mars 2005.

Mathias Millet et Daniel Thin : Le temps des familles populaires à l'épreuve de la précarité. *Lien social et Politiques*, (54. Temporalités. Le temps : un enjeu social et politique):153–162, automne 2005.

Juliette Minces : *Les travailleurs étrangers en France*. Seuil, Paris, 1973. 475 pages.

MIPES : Recueil statistique relatif à la pauvreté et la précarité en Île-de-France au 31 décembre 2004. Rapport technique, Mission d'information sur la pauvreté et l'exclusion sociale en Île-de-France, décembre 2005. URL `http://www.ile-de-france.pref.gouv.fr/mipes/documents/MIPES_donnes_31_12_2004.pdf`. 80 pages.

Lorenza Mondada : L'entretien comme événement interactionnel. Grosjean et Thibaud (2001), pages 197–214.

Bertrand Montulet : Comportements temporels et usages des modes de transports à Bruxelles. Communication présentée au colloque "Mobilités et temporalités" du groupe de travail "Mobilités spatiales, fluidités sociales", Vaulx-en-Velin. 17 pages, 25-27 mars 2004.

Sylvie Morel : Le *workfare* aux Etats-Unis. *In* Paugam (1996), pages 472–483. 582 pages.

Louis-Marie Morfaux : *Vocabulaire de la philosophie et des sciences humaines*. Armand Colin, Paris, 15e édition, 1980.

Benjamin Motte : *La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne*. Thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Francis Beaucire et Marie-Hélène Massot, LVMT, GC, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, Paris, 10 juillet 2006. URL `http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00108302`.

Fabrice Murat : Les difficultés des adultes face à l'écrit. *INSEE Première*, (959):1–4, avril 2004. URL `http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/IP959.pdf`.

Christine Olivier : Les méta-compétences : le lien entre compétences et mobilité professionnelle. Diplôme de responsable de formation, mémoire sous la direction de francis minet, 86 pages, CNAM, jun 1998.

Laure Omalek : Le logement : une dépense importante pour les ménages franciliens modestes. *A la page. Lettre mensuelle d'information de l'INSEE Île-de-France*, (230):1–4, novembre-décembre 2003. URL `http://www.insee.fr/fr/insee_regions/idf/rfc/docs/alapage230.pdf`.

Jean-Pierre Orfeuil : Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui. Orfeuil (2004c), pages 27–47. 191 pages.

Jean-Pierre Orfeuil : Introduction. Orfeuil (2004c), pages 11–25. 191 pages.

Jean-Pierre Orfeuil, éditeur. *Transports, pauvretés, exclusions. Actes du séminaire international de la Chaire de l'Institut pour la ville en mouvement, "Mobilités quotidiennes et exclusion sociale. Quand les mobilités ne sont pas qu'une question de transports" des 5 et 6 décembre 2002*. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2004c. 191 pages.

Christian Papinot : Les habits neufs de la compétence : la motivation ? Une nouvelle inflexion rhétorique dans la mobilisation des "candidats à l'emploi" ? URL `http://www.ensieta.fr/jecompetence/communication/Papinot%2031.01.06.doc`. Communication à la journée d'études du CNAM, Paris, "Les usages sociaux de la compétence : quels savoirs ? quels individus ?", 12 pages, 9 mars 2006.

Jean-Claude Passeron : L'inflation des diplômes. Remarques sur l'usage de quelques concepts analogiques en sociologie. *Revue Française de Sociologie*, pages 551–584, 1982.

Jean-Claude Passeron : Weber et Pareto : la rencontre de la rationalité dans l'analyse sociologique. pages 37–137. 1995.

Serge Paugam : *La disqualification sociale : essai sur la nouvelle pauvreté*. Quadrige. PUF, Paris, 1991. 272 pages.

Serge Paugam, éditeur. *L'exclusion. L'état des savoirs*. Textes à l'appui. La Découverte, Paris, 1996. 582 pages.

Serge Paugam : *Le salarié de la précarité*. Le lien social. PUF, Paris, 2000. 456 pages.

José M. Peiró, José García-Montalvo et Francisço Gracia : How Do Young People Cope with Job Flexibility ? : Demographic and Psychological Antecendents of the Resistance to Accept a Job with Non-Preferred Flexibility Features. *Applied Psychology*, 51(1):43–66, 2002. URL `http://www.blackwell-synergy.com/doi/abs/10.1111/1464-0597.0078z`.

Sophie Pène : Récits de cheminement : l'imaginaire du piéton est-il multimodal ? *In* Joseph (1999).

Michel Pialoux : Jeunesse sans avenir et travail intérimaire. *Actes de la recherche en sciences sociales*, (26-27):19–47, 1979.

Thierry Pillon : Emplois "atypiques" et relation au logement : le cas des intérimaires. *In* Phuong Mai Huynh, éditeur : *Habitat et vie urbaine. Changements dans les modes de vie*, pages 71–90. PUCA, 14 et 15 mars 2006.

Valérie Poublan-Attas : *L'espace urbain déformé : transports collectifs et cartes mentales*. Thèse de doctorat, Ecole nationale des ponts et chaussées, Paris, 12 juin 1998.

Thierry Ramadier : *Construction cognitive des images de la ville : Évolution de la représentation cognitive de Paris auprès d'étudiants étrangers*. Thèse de doctorat en psychologie, sous la direction de Gabriel Moser, Université René Descartes, Paris 5, 30 juin 1997.

Thierry Ramadier : Lisibilité sociale de l'espace et mobilité quotidienne. Communication présentée au colloque "Mobilités, différenciations, inégalités" du groupe de travail "Mobilités spatiales, fluidités sociales", Vaulx-en-Velin, 21-22 avril 2005.

Thierry Ramadier et Anne-Christine Bronner : Knowledge of the environment and spatial cognition : JRS as a technique for improving comparisons between social groups. *Environment and Planning B : Planning and Design*, 33(2):285–299, 2006.

Jean Rémy : Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville. *In* Hirschhorn et Berthelot (1996), pages 135–153.

Dominique Revel : *Précarité au masculin et au féminin : le travail, une construction sociale problématique*. Thèse de doctorat en sociologie et anthropologie, sous la direction de Philippe Fritsch, Université Lumière, Lyon 2, 3 avril 2000. URL `http://demeter.univ-lyon2.fr:8080/sdx/theses/lyon2/2000/drevel`.

Roland Ries : Transports urbains : quelles politiques pour demain ? Rapport, Commissariat général du plan, Paris, juillet 2003. URL `http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/034000532/0000.pdf`. 133 pages.

Christophe Romanet : La tarification sociale appliquée aux transports en commun d'Île-de-France : bilan et perspectives. Mémoire de master transports urbains et régionaux de personnes, ENTPE, Lyon, septembre 2005.

Silvia Rosales-Montano, Daniel Barbier de Reulle, Nora Labidi, Béatrice Millet, Jean Olgiati, Maxence Prouvot et Benoît Vernière : Différences et inégalités territoriales, quel lien avec la mobilité ? Réalités et perceptions vues à travers la planification et les discours d'acteurs dans l'aire urbaine de Lyon. Recherche pour le programme " Déplacements et inégalités" du PREDIT et du PUCA, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Lyon, feb 2002.

Sophie Rouay-Lambert : Sur les traces des sans-abri. Le cas exemplaire de Joan. *Espaces et sociétés*, (116-117):29–45, janvier-février 2004.

Lionel Rougé : *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain. Les "captifs" du périurbain ?* Thèse de doctorat sous la direction de Marie-Christine Jaillet et Jean-Paul Laborie, CIRUS-Cieu, Université Toulouse-Le Mirail, 14 avril 2005. URL `http://tel.ccsd.cnrs.fr/tel-00012157/en/`. 381 pages.

Jésus Sanchez et Dominique Velche : Mobilités réduites : les épreuves de l'accessibilité. *In* Joseph (1999).

Alain Sauvant : La tendance historique de l'évolution du prix des logements en France. *Notes de synthèse du SES*, (156):1–8, novembre-décembre 2004. URL `http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/NS156-31-38_cle611482.pdf`.

Florent Schepens : Que cache la compétence ? URL `http://www.ensieta.fr/jecompetence/communication/Schepens%2002.02.06.doc`. Communication à la journée d'études du CNAM, Paris, "Les usages sociaux de la compétence : quels savoirs ? quels individus ?", 12 pages, 9 mars 2006.

Tim Schwanen et Martin Dijst : Time windows in workers' activity patterns : empirical evidence from the Netherlands. *Transportation*, (30):261–283, 2003.

Georg Simmel : *Les pauvres*. PUF, Paris, 1998. Edition originale : 1908.

Bernard Stiegler : La désindividuation. pages 221–235. 2001.

Marcelle Stroobants : *Savoir-faire et compétences. Une sociologie de la fabrication des aptitudes*. Éditions de l'Université de Bruxelles, Bruxelles, 1993.

Marcelle Stroobants : La visibilité des compétences. *In* Françoise Ropé et Lucie Tanguy, éditeurs : *Savoirs et compétences. De l'usage de ces notions dans l'école et l'entreprise*, pages 175–203. L'Harmattan, Paris, oct 1994.

Alain Tarrius : Territoires circulatoires et espaces urbains. Différenciation des groupes migrants. *Annales de la Recherche Urbaine*, (59-60):51–60, juin-septembre 1993.

Alain Tarrius : Jeunes sans emploi au centre-ville, travail et errance. La pauvreté dans l'espace public perpignanais. *Annales de la Recherche Urbaine*, (77. Emplois du temps):20–31, décembre 1997.

Jacques Theureau : L'émergence d'un complexe d'échanges à travers les trajets des voyageurs : essai méthodologique. *In* Denis Bayart, Anni Borzeix, Michèle Lacoste et Jacques Theureau, éditeurs : *Les traversées de la gare (la méthode des trajets pour analyser l'information-voyageur)*, volume 118, chapitre 3, pages 145–190. Publication RATP, Département du développement, Mission prospective et recherches, Paris, 1997. URL `http://www.coursdaction.net/04-Ouvrages/1997-JT-032.pdf`.

Serge Tisseron : Résilience ou... *Le monde diplomatique*, page 24, août 2003. URL `http://www.monde-diplomatique.fr/2003/08/TISSERON/10348`.

Nicole Tremblay : Les quatre compétences de l'autoformation. *Les sciences de l'éducation pour l'ère nouvelle*, 39(1-2):153–176, 1996.

Christophe Trombert : Les compétences du chômeur RMIste du point de vue des professionnels de l'insertion. URL `http://www.ensieta.fr/jecompetence/communication/Trombert%2002.02.06.doc`. Communication à la journée d'études du CNAM, Paris, "Les usages sociaux de la compétence : quels savoirs ? quels individus ?", 10 pages, 9 mars 2006.

Jonathan Turgy : Les non-motorisés en milieu périurbain : l'exemple du Sud-Pévèlois. Mémoire de maîtrise de géographie, Université Paris 1, INRETS, 2002. Sous la direction de Gabriel Dupuy et Philippe Menerault.

Urbanisme : Dossier mobilités/exclusions. *Urbanisme*, (347), mars-avril 2006.

Patrick Valtriani : Un concept de pauvreté disjonctif. *Economie appliquée*, XLVI(4):127–158, dec 1993.

Cécile Vignal : *Ancrages et mobilités de salariés de l'industrie à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi. Configurations résidentielles, logiques familiales et logiques professionnelles.* Thèse de doctorat en urbanisme, aménagement et politiques urbaines, sous la direction de mme Férial Drosso, IUP - Université de Paris XII - Val de Marne, 2003.

Max Weber : *Économie et société, tome 1 : Les catégories de la sociologie.* Agora. Plon/Presses Pocket, Paris, 1995. 1ère édition : Tübingen, Mohr, 1956. Traduction de Julien Freund, 411 pages.

Sandrine Wenglenski : *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France.* Thèse de doctorat en urbanisme, aménagement et politiques urbaines, sous la direction de Jean-Pierre Orfeuil, IUP - Université de Paris XII - Val de Marne, Paris, 10 juillet 2003. URL `http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00108302`.

Alain Yvergniaux et Florence Delaune : Etude action sur des freins à l'emploi : modes de gardes et mobilité. 42 pages + 89 pages de présentation, 1er décembre 2004.

Philippe Zarifian : *Le modèle de la compétence. Trajectoire historique, enjeux actuels et propositions.* Entreprises & Carrières. Éditions Liaisons, Paris, 1999. 114 pages.

Philippe Zarifian : *A quoi sert le travail ?* L'Harmattan, Paris, 2001.

Table des figures

1.1 Schéma conceptuel de la précarité 27

2.1 Décomposition de la compétence de mobilité en infra-compétences et méta-compétences 115
2.2 Décomposition d'une infra-compétence de mobilité, la compétence de déplacement, en infra-compétences et méta-compétences 116
2.3 Décomposition d'une infra-compétence de mobilité, la compétence de représentation de la mobilité, en infra-compétences et méta-compétences 117
2.4 Décomposition d'une méta-compétence de mobilité, la compétence d'abaissement de la contrainte sur la mobilité, en infra-compétences et méta-compétences 118
2.5 Décomposition d'une méta-compétence de mobilité, la compétence d'augmentation de la capacité de mobilité, en infra-compétences et méta-compétences 119

3.1 Répartition des personnes rencontrées en fonction du type de structure. 216
3.2 Répartition des personnes rencontrées en fonction de la localisation de la structure. 217
3.3 Répartition des personnes rencontrées en fonction du mode direct ou indirect de recrutement. 218
3.4 Répartition des personnes rencontrées n'ayant pas reçu de gratification. 219
3.5 Comparaison des distributions normalisées des valeurs de risques calculées avec ou sans pondération, à partir des valeurs d'instabilité et d'exposition au risque (coefficients respectifs utilisés : 1 et 1, puis 5 et 1). 227
3.6 Catégorisation des personnes rencontrées selon l'instabilité et la fragilité. 228
3.7 Distribution des personnes interrogées selon l'indice de précarité 229

3.8 Trois classes de précaires et deux catégories extrêmes, situées dans le graphe des personnes catégorisées selon l'instabilité et la fragilité. 230
3.9 Corrélation du diamètre du territoire de mobilité et de la plus grande portée des déplacements à partir du domicile vers des destinations contraintes. 237
3.10 Corrélation du diamètre du territoire de mobilité et de la plus grande portée des déplacements à partir du domicile vers des destinations non contraintes. 238
3.11 Corrélations entre les indices d'investissement dans la mobilité, d'étendue déterminant la maîtrise de la mobilité, et de maîtrise sans effet d'étendue. 240
3.12 Corrélation entre les indices de flexibilité calculés comme la somme des indices de maîtrise et d'investissement ou comme la somme des indices de maîtrise et d'étendue. 241
3.13 Distribution de l'indice de flexibilité. 243
3.14 Corrélation des indices de précarité et de flexibilité. 244
3.15 Classification des personnes selon leur précarité et leur flexibilité. 245
3.16 Répartition des meilleurs et moins bons entretiens en fonction des indices de précarité et de flexibilité. 247
3.17 Répartition des 30 meilleurs entretiens en fonction des indices de précarité et de flexibilité. 249

4.1 Répartition des pratiques modales des personnes ne disposant pas d'une voiture en fonction des indices de précarité et de flexibilité. 258
4.2 Répartition des pratiques modales des personnes disposant d'une voiture en fonction des indices de précarité et de flexibilité. 259
4.3 Répartition des pratiques multimodales des personnes disposant d'une voiture en fonction des indices de précarité et de flexibilité. 261
4.4 Répartition de la logique modale de faisabilité en fonction des indices de précarité et de flexibilité. 278
4.5 Répartition des logiques modales de faisabilité sans optimisation et d'optimisation en fonction des indices de précarité et de flexibilité. 279
4.6 Répartition des logiques modales d'optimisation en fonction des indices de précarité et de flexibilité, pour tous les entretiens et pour les meilleurs. 281

4.7 Répartition des trois logiques modales d'optimisation, logiques de préservation, d'économie et d'efficacité, et de la durée comme critère d'optimisation ambigu, en fonction des indices de précarité et de flexibilité. 283

C.1 Questionnaire diffusé au sein de l'association Culture et Solidarité (recto) 579
C.2 Questionnaire diffusé au sein de l'association Culture et Solidarité (verso) 580
C.3 Méthode de construction et d'analyse des graphes 596
C.4 Légende des graphes 597
C.5 Les groupes de pratiques de mobilité 599
C.6 Les mobilités du travailleur 600
C.7 La proximité à un arrêt de bus comme facteur explicatif . . . 603
C.8 La voiture comme facteur explicatif 604
C.9 La mobylette comme facteur explicatif 605
C.10 Le vélo comme facteur explicatif 605
C.11 Les amis susceptibles de véhiculer comme facteur explicatif . . 606
C.12 La mobilité automobile 607
C.13 La mobilité en transports en commun 610
C.14 Les mobilités exigeantes et éprouvantes en termes de capacités physiques 617
C.15 Les liens entre capacités physiques et affectives 619
C.16 Les mobilités exigeantes et éprouvantes en termes de capacités affectives 620
C.17 Les liens forts entre les compétences de mobilité 622
C.18 Les liens forts ou faibles entre les compétences de mobilité . . 625
C.19 Les blocs de compétences de mobilité 626
C.20 Les blocs de compétences et les moyens de mobilité 628
C.21 Les blocs de compétences et les capacités physiques de mobilité 629
C.22 Les blocs de compétences et les capacités affectives de mobilité 630
C.23 Les blocs de compétences et les pratiques de mobilité 632
C.24 La lecture et les formes de mobilité associée 635
C.25 Les liens forts de la mobilité des femmes 636
C.26 Les liens forts ou faibles de la mobilité des femmes 638
C.27 La mobilité des immigrés, des urbains et des personnes en ateliers d'alphabétisation 639
C.28 Localisation des structures enquêtées 652

Liste des tableaux

1.1 Bénéficiaires d'une aide institutionnelle, en effectif et en part de la population francilienne en 2004 22

3.1 Nombre d'entretiens par structure 214
3.2 Facteurs liés à la pauvreté dans l'échantillon étudié 225

4.1 Modes utilisés 257
4.2 Types de modes 260
4.3 Types de gestions du risque de retard 299
4.4 Types de ressources tactiques 308
4.5 Types de choix tactiques et stratégiques de tarification 321
4.6 Types de refus de travail-déplacement 346
4.7 Composantes des quatre types idéaux de tactiques dans le plan précarité-flexibilité 350

5.1 Types de solutions d'orientation 377
5.2 Trois types de stratégies d'automobilité 401
5.3 Quatre types de stratégies d'automobilité induits à partir des quatre tactiques idéales-typiques 403
5.4 Appétence pour le proche et projet de métier comme ressource symbolique pour la flexibilité 419
5.5 Types d'objectifs professionnels 434
5.6 Types de stratégies professionnelles en fonction des objectifs professionnels poursuivis 440
5.7 Appétence pour le proche et adéquation des stratégies aux objectifs professionnels 442
5.8 Types de stratégies résidentielles 454
5.9 Types de projets familiaux 466
5.10 Trois types de stratégies d'accessibilité 468
5.11 Cinq types de stratégies d'accessibilité 471

7.1 Types idéaux de choix de mobilité 561

C.1 Lien statistique positif entre capacité et mobilité. Cas où la mobilité détermine la capacité. Hypothèse de la mobilité exigeante ou renforçatrice. 612
C.2 Lien statistique positif entre capacité et mobilité. Cas où la capacité détermine la mobilité. Hypothèse de la capacité déterminante. 612
C.3 Lien statistique négatif entre capacité et mobilité. Cas où la mobilité détermine l'incapacité. Hypothèse de la mobilité éprouvante. 613
C.4 Lien statistique négatif entre capacité et mobilité. Cas où l'incapacité détermine la mobilité. Hypothèse par défaut de la fausse incapacité. 614
C.5 Lien statistique négatif entre capacité et mobilité. Cas où l'incapacité détermine la mobilité. Reformulation en lien positif entre capacité et autre mobilité, où l'autre mobilité détermine la capacité. Hypothèse de la mobilité moins exigeante ou moins renforçatrice que l'autre pratique. 614
C.6 Lien statistique négatif entre capacité et mobilité. Cas où la mobilité détermine l'incapacité. Reformulation en lien positif entre capacité et autre mobilité, où la capacité détermine l'autre mobilité. Hypothèse de la capacité déterminante de l'autre pratique. 615
C.7 Lien statistique positif entre capacité et mobilité. Cas où la capacité détermine la mobilité. Reformulation en lien positif entre capacité et autre mobilité, où l'autre mobilité détermine l'incapacité. Hypothèse de l'autre mobilité éprouvante. 615
C.8 Lien statistique positif entre capacité et mobilité. Cas où la mobilité détermine la capacité. Reformulation en lien positif entre capacité et autre mobilité, où l'incapacité détermine l'autre mobilité. Hypothèse par défaut de la fausse incapacité déterminante de l'autre pratique. 616
C.9 Structures enquêtées 651

Table des matières

Remerciements **i**

Sommaire **iii**

Introduction **1**
Cadrage 1
Enjeu de l'intégration des pauvres immobiles 1
Paradoxe des pauvres mobiles 2
Hypothèses de dépassement du paradoxe 4
Problématique 5
Thèse : les pauvres peuvent être mobiles 5
Objet : les précaires flexibles 6
Enjeux opérationnel, théoriques et épistémologique 7
Question : la précarité influe-t-elle sur la mobilité ? 9
Méthode : objet, méthodes, analyse, résultats 9

I Objet et méthodes **13**

1 Paradoxe conceptuel des précaires flexibles **15**
1.1 Précarité, précarités, pauvreté 15
1.1.1 Risque et dépendances : autour de la notion de précarité 16
1.1.1.1 Révocabilité et risque 16
1.1.1.2 Dépendance 18
1.1.1.3 Assistance 20
1.1.1.4 Absence de projet autonome 25
1.1.1.5 Risque et dépendances : autour de la notion de précarité 26
1.1.2 Précarité ou pauvreté : de la richesse des notions . . . 27
1.1.2.1 Dépendance et assistance 27
1.1.2.2 Risque futur et maîtrise présente du risque . . 28

1.1.2.3 Protection par les biens, droits ou réseaux . . 29
1.1.2.4 Risques sur le statut selon les protections et la protection des protections 31
1.1.2.5 Système de protection 32
1.1.2.6 Précarité multidimensionnelle 34
1.1.2.7 Composantes de la pauvreté et précarité . . . 35
1.1.2.8 Dépendance due aux protections 35
1.1.2.9 Handicaps 36
1.1.2.10 Pauvreté, précarité, exclusion 37
1.1.2.11 Précarité, pauvreté : de la richesse des notions 38
1.1.3 Précarités 39
1.1.3.1 Posture face au risque perçu 39
1.1.3.2 Précarités du contrat, de l'emploi, de la vie . 42
1.1.3.3 Importance de la précarité du contrat 45
1.2 Précarité et mobilité 46
1.2.1 Mobilité flexible 47
1.2.1.1 Critères de mobilité flexible 47
1.2.1.2 Intégration des critères en un indicateur de flexibilité dans la mobilité 49
1.2.1.3 Mobilité flexible dans les enquêtes statistiques 51
1.2.2 Flexibilité et précarité 53
1.2.2.1 Insaisissable flexibilité des précaires 53
1.2.2.2 Flexibilité horaire des différentes professions . 55
1.2.2.3 Flexibilité horaire des différents contrats de travail 58
1.2.2.4 Limites de l'analyse de la flexibilité horaire . . 59
1.2.3 Pratiques des précaires flexibles 60
1.2.3.1 Faible mobilité des bas revenus 61
1.2.3.2 Mobilité des ouvriers franciliens 62
1.2.3.3 Faible mobilité ou mobilité risquée 65
1.2.3.4 Tension vers l'insularité des précaires mobiles 67
1.2.3.5 Flexibilité des précaires et ancrage dans le territoire 70
1.2.3.6 Assignation territoriale et pauvreté 72
1.2.3.7 Dépendance sociale et mobilité 73
1.2.3.8 Hétéronomie institutionnelle et mobilité ambivalente 75
1.2.3.9 Instabilité menaçante et absence de projection spatio-temporelle 76
1.2.4 De la caractérisation conceptuelle à l'exploration empirique du paradoxe des précaires flexibles 78

2 Outils pour lire la mobilité des précaires 81
2.1 Compétences et capacités 84
2.1.1 Déconstruction du concept de compétence 85
2.1.1.1 Cadre minimal de définition de la compétence 85
2.1.1.2 Indétermination des fondements ontologiques d'une décomposition 88
2.1.1.3 Statut de la volonté 91
2.1.1.4 Savoirs et aptitudes : ressources ou compétences ? 98
2.1.1.5 Méta-compétence comme outil de décomposition hiérarchique des compétences 100
2.1.1.6 Caractéristiques complémentaires de la compétence 101
2.1.1.7 Décomposition et évaluation des compétences en types et degrés d'expertise 103
2.1.1.8 Modèle et idéologie de la compétence 108
2.1.2 Compétences de mobilité 113
2.1.2.1 Objectifs 113
2.1.2.2 Ressources de mobilité 118
2.1.2.3 Pertinence d'une analyse de la mobilité par une grille construite autour des compétences de mobilité 125
2.2 La motivation comme compétence de mobilité 127
2.2.1 La compétence de mobilité chez les professionnels de l'insertion et de l'intérim 128
2.2.1.1 Usages de la notion de compétence professionnelle appliquée à la mobilité 128
2.2.1.2 La notion de compétence de mobilité dans le discours des professionnels 130
2.2.2 La motivation comme compétence déterminante de mobilité 131
2.2.2.1 Théories du constituant crucial de la compétence 132
2.2.2.2 Théories de la motivation 133
2.2.3 Théories de la constitution de la compétence de mobilité 135
2.2.3.1 Théories de la pratique 135
2.2.3.2 Théories de l'expérience 136
2.2.3.3 Théories de la culture 137
2.2.3.4 Absence de théories de l'inné 138
2.2.4 La puissance de la théorie de la motivation 138
2.2.5 La motivation comme ultime compétence pour le précaire 140

2.2.5.1 Valorisation de la motivation par les précaires 140
2.2.5.2 Méta-compétence de motivation 141
2.2.6 Pertinence et limites de la notion de compétence de motivation 142
2.3 Rationalité, stratégie, tactique 144
2.3.1 Hypothèse de rationalité 145
2.3.2 Rationalité de stratège et horizon temporel d'anticipation 154
2.3.3 Distinction des stratégies et des tactiques 158
2.3.3.1 Diversité des dichotomies 158
2.3.3.2 Pertinence des notions de stratégies et tactiques pour les précaires 161
2.3.4 Stratégies et tactiques de mobilité 164
2.3.4.1 Tactiques appliquées à la mobilité 164
2.3.4.2 Tactiques appliquées à la mobilité des précaires 165
2.3.4.3 Échelles pertinentes des mobilités stratégiques et tactiques des précaires plus ou moins flexibles 166
2.3.4.4 Structuration des échelles de mobilité 167
2.3.5 Grille d'analyse stratégique à trois niveaux 169
2.3.5.1 Stratégies d'accessibilité et tactiques de mobilité 170
2.3.5.2 Portée temporelle de la stratégie et impossibilité de l'anticipation exhaustive 172
2.3.5.3 Tactiques programmatiques et solutions en situation 173
2.3.5.4 Illustration par un premier trajet 174
2.3.5.5 Échelles et logiques 174

3 Appareillage méthodologique 179
3.1 Hypothèses et méthodes 179
3.1.1 Triple questionnement sur les précaires flexibles 180
3.1.2 Réalisation et analyse des entretiens 183
3.1.2.1 Objectifs de l'entretien 183
3.1.2.2 Biais liés au cadre de l'entretien 185
3.1.2.3 Biais lié à la gratification 191
3.1.2.4 Biais liés au contenu de l'entretien 196
3.1.2.5 Méthode d'analyse des entretiens 200
3.1.3 Objectifs, méthode d'analyse et limites des cartes mentales 201
3.1.3.1 Finalités de la carte mentale 201
3.1.3.2 Modalités et difficultés pratiques 205
3.1.4 Terrains enquêtés 209

3.1.4.1 Sélection des terrains 209
3.1.4.2 Accessibilité 211
3.1.4.3 Conditions d'enquête 212
3.1.4.4 Caractéristiques de la population enquêtée . . 213
3.1.4.5 Qualité des entretiens 213
3.1.4.6 Biais de sélection 214
3.2 Évaluation de la précarité et de la flexibilité 220
3.2.1 Plus ou moins précaires 220
3.2.1.1 Critères de précarité et domaines pris en compte220
3.2.1.2 Évaluation 222
3.2.1.3 Normalisation 225
3.2.2 Plus ou moins flexibles 231
3.2.2.1 Critères de flexibilité et utilisation des cartes mentales 231
3.2.2.2 Évaluation 233
3.2.2.3 Normalisation 236
3.2.3 Plan des précaires flexibles 242
3.2.3.1 Lien entre flexibilité et précarité 242
3.2.3.2 Classification des personnes 244

II Analyse et résultats 251

4 Le programme de mobilité comme choix 253
4.1 Modalités d'investigation des tactiques 253
4.2 Déplacement : choix des modes, itinéraires et horaires 255
4.2.1 Pratiques modales 255
4.2.1.1 Usage dominant des transports en commun . 255
4.2.1.2 Pratique multimodale des précaires et des flexibles256
4.2.2 Logiques modales 262
4.2.2.1 Logique de faisabilité 262
4.2.2.2 Logique d'optimisation 266
4.2.2.3 Logique mimétique : habitude et imitation . . 269
4.2.2.4 Choix et non-choix modal 274
4.2.2.5 Précarité et flexibilité comme facteurs des logiques modales 276
4.2.2.6 Biais d'échantillonnage sur le lien entre optimisation et flexibilité ou précarité 277
4.2.2.7 Logiques d'optimisation et sous-logique d'efficacité 280

4.2.3 Gestion des horaires, de la ponctualité et des risques associés . . . 282
4.2.3.1 Logiques sous-jacentes à la gestion des horaires 282
4.2.3.2 Ponctualité et gestion du risque . . . 289
4.2.4 Ressources d'élaboration tactique . . . 301
4.2.5 Stratégie et tactiques de tarification . . . 309
4.2.5.1 Stratégie suffisante ou modulée des peu ou juste précaires . . . 309
4.2.5.2 Dilemme entre tactique coûteuse et stratégie risquée pour les très précaires . . . 313
4.3 Activités : gestion et négociation du travail-déplacement . . . 322
4.3.1 Arbitrage du travail-déplacement . . . 323
4.3.1.1 Refus des peu précaires . . . 323
4.3.1.2 Légitimité à refuser des flexibles . . . 329
4.3.1.3 Détachement, négociation, soumission, consentement . . . 345
4.3.2 Conditions de travail-déplacement et activités hors-travail 346
4.4 Quatre tactiques idéal-typiques . . . 349
4.4.1 Typologie de choix tactiques . . . 349
4.4.2 Pertinence des objets d'analyse . . . 353

5 L'articulation des horizons temporels 357
5.1 Solutions de déplacement : la performance . . . 357
5.1.1 Orientation : actualisation en contexte de l'itinéraire . 359
5.1.1.1 Ressources communes vagabondes et nomades 360
5.1.1.2 Outils nomades des très flexibles . . . 362
5.1.1.3 Outils voyageurs des très précaires et sollicitation des passants et chauffeurs . . . 368
5.1.1.4 Flexibles nomades, précaires voyageurs, ou vagabonds . . . 377
5.1.2 Négociation des conditions de travail-déplacement . . . 379
5.1.2.1 Conditions de travail-déplacement comme effet et source de précarité . . . 379
5.1.2.2 Résistance aux conditions de travail des plus flexibles . . . 381
5.1.2.3 Régulation des mauvaises conditions de travail 383
5.1.2.4 Indépendance des postures de négociation des conditions de travail dans le plan précarité-flexibilité . . . 384
5.2 Stratégies d'accessibilité : le potentiel . . . 385
5.2.1 Automobilité . . . 386

5.2.1.1 Satisfaction des peu précaires et absence de stratégie . . . 386
5.2.1.2 Frustration des très précaires et stratégie incertaine . . . 393
5.2.1.3 Situation intermédiaire des juste précaires . . 398
5.2.1.4 Précarité et stratégies d'automobilité 401
5.2.2 Vie professionnelle . . . 403
5.2.2.1 Métiers comme projets de rupture ou de continuité . . . 404
5.2.2.2 Critère stratégique de la proximité à l'emploi 412
5.2.2.3 Objectifs professionnels comme aboutissement 419
5.2.2.4 Stratégies par objectif professionnel et lien au projet comme ressource symbolique . . . 435
5.2.2.5 Stratégies professionnelles et tactiques idéales 442
5.2.3 Ancrage résidentiel et familial . . . 446
5.2.3.1 Localisation résidentielle . . . 446
5.2.3.2 Avenir familial . . . 458
5.2.4 Typologies de stratégies d'accessibilité . . . 466
5.2.4.1 Trois types liés à la situation résidentielle et aux projets familiaux . . . 467
5.2.4.2 Cinq types liés aux objectifs professionnels . . 470
5.3 Variation scalaire des typologies de choix de mobilité . . . 473
5.3.1 Typologies de choix de mobilité et pertinence de la grille bidimensionnelle . . . 474
5.3.2 Évolution des facteurs clivants en fonction de l'échelle spatio-temporelle . . . 475
5.3.2.1 Précarité et flexibilité à l'échelle tactique . . . 475
5.3.2.2 Précarité, flexibilité et facteurs inconnus à l'échelle des solutions . . . 476
5.3.2.3 Flexibilité d'abord et précarité à l'échelle des stratégies . . . 478
5.3.2.4 Indépendance de la précarité et du projet autonome . . . 480
5.3.2.5 Des facteurs liés aux échelles mais des limites méthodologiques fortes . . . 482

6 Ressources pour les précaires flexibles 485
6.1 Ressources mobilisées par les précaires flexibles . . . 486
6.1.1 Ressources matérielles . . . 487
6.1.1.1 Nombreuses ressources communes . . . 488
6.1.1.2 Ressources différenciées . . . 489

6.1.1.3 Configurations matérielles de mobilité aisée ou flexible 491
6.1.2 Ressources cognitives 491
6.1.2.1 Ressources liées aux types idéaux de tactiques 491
6.1.2.2 Modalités d'apprentissage 495
6.1.3 Ressources symboliques 497
6.1.3.1 Définition des ressources symboliques 497
6.1.3.2 Cohérence des ressources symboliques des très flexibles autour de l'émancipation 499
6.1.3.3 Cohérence des ressources symboliques des peu flexibles autour de l'attachement 501
6.1.3.4 Sous-jacents symboliques des peu flexibles . . 503
6.1.4 Ressources déterminantes et discriminantes 511
6.1.4.1 Ressources matérielles et cognitives peu déterminantes sauf la famille et le « propre » . . 511
6.1.4.2 Configuration de mobilité et de ressources symboliques 513
6.1.4.3 Échelles spatio-temporelles renforcées par les ressources 514
6.2 Services de soutien des précaires flexibles 518
6.2.1 Soutien matériel et apprentissage 519
6.2.1.1 Vers la flexibilité 519
6.2.1.2 Contre l'insularité 521
6.2.2 Soutien symbolique 524
6.2.2.1 Aide au projet 524
6.2.2.2 Soutien moral et identitaire 525

7 Conclusion **531**
7.1 Enjeux théoriques 532
7.1.1 Les précaires flexibles existent et leurs choix de mobilité sont différenciés 532
7.1.1.1 Les précaires flexibles trouvent des marges de manœuvre pour des logiques d'action diverses 533
7.1.1.2 La pauvreté ne suffit pas à caractériser ni un individu ni sa mobilité 534
7.1.1.3 La flexibilité domine l'effet de la précarité dans les logiques d'action de long terme . . . 535
7.1.2 Les logiques d'action sont déterminées par les ressources psychologiques et par le lieu « propre » 537
7.1.2.1 Les capacités cognitives déterminent les logiques des précaires non flexibles 537

7.1.2.2 Les ressources symboliques et le lieu « propre » déterminent les logiques des précaires flexibles 538
7.1.2.3 La primauté des ressources fondant la volonté ne fonde pas la responsabilisation du précaire immobile 539
7.1.2.4 La spécificité de l'échantillon et du contexte définissent de nouveaux enjeux et de nouvelles questions de recherche 540
7.2 Enjeux épistémologiques 542
7.2.1 Une jauge pour évaluer les précaires flexibles et d'autres outils conceptuels ont été élaborés 543
7.2.1.1 Une jauge conceptuelle et opératoire permet l'évaluation de la précarité et de la flexibilité . 543
7.2.1.2 Le travail-déplacement est un concept pertinent mais spécifique aux précaires flexibles . . 545
7.2.1.3 La classification des outils d'orientation discrimine les choix faits au cours du déplacement 546
7.2.1.4 La compétence et la motivation sont des concepts adaptés à d'autres problématiques 547
7.2.2 La segmentation des échelles spatio-temporelles d'anticipation fournit un crible de l'action individuelle . . . 548
7.2.2.1 Le crible permet d'articuler les échelles spatio-temporelles et les problématiques sectorielles . 548
7.2.2.2 Le crible s'applique à d'autres terrains que les précaires flexibles et à d'autres domaines que la mobilité 550
7.2.3 Le croisement matriciel des grilles d'analyse renforce la puissance de la démarche idéal-typique 551
7.2.3.1 La démarche matricielle de croisement des grilles d'analyse identifie des typologies spécifiques et des schémas causaux complexes . . 552
7.2.3.2 Des ouvertures méthodologiques peuvent compléter l'entretien ouvert pour étudier les choix stratégiques 554
7.3 Enjeux opérationnels 556
7.3.1 Les typologies définissent des modèles de comportement pour les politiques envers les précaires flexibles . 559
7.3.1.1 Les typologies produites par des méthodologies rigoureuses sont davantage pertinentes que les modèles spontanés 559

7.3.1.2 Les types idéaux de choix de mobilité sont caractérisés par les degrés de précarité et de flexibilité 560
7.3.2 Les services pertinents portent sur le logement et sur les ressources psychologiques 564
7.3.2.1 Le « propre » a une place à conquérir dans les politiques du logement 564
7.3.2.2 Le rôle des ressources psychologiques suggère une mise en adéquation des précaires flexibles et des services de soutien au projet professionnel ou à la mobilité 567

Annexes 571

A Liste de sigles 573

B Code de lecture des transcriptions d'entretiens 575

C À la recherche des précaires flexibles 577
C.1 Analyse de la mobilité de précaires non flexibles 578
C.1.1 Exploration des problématiques pertinentes par questionnaire 578
C.1.1.1 Exploration d'une association de solidarité avec les précaires 578
C.1.1.2 Questionnement exploratoire révélateur de problématiques 581
C.1.2 Précarité et flexibilité du public de l'association 583
C.1.2.1 Ateliers d'insertion ou d'alphabétisation . . . 584
C.1.2.2 Ville ou campagne 585
C.1.2.3 Solidarité urbaine et autarcie rurale 586
C.1.2.4 Autochtones pauvres mais pas précaires . . . 587
C.1.2.5 Insulaires ouvriers ruraux 588
C.1.2.6 Gens du voyage précaires mais mobiles 589
C.1.2.7 Quatre populations dans le public de l'association 590
C.1.3 Précarité et flexibilité du public enquêté par questionnaire 590
C.1.3.1 Précarité d'emploi 590
C.1.3.2 Peu de moyens de mobilité 591

C.1.3.3 Handicaps physiques, cognitifs et psychologiques . . . 593
C.1.3.4 Une faible mobilité . . . 593
C.1.3.5 Échantillon précaire peu mobile . . . 593
C.1.4 Pratiques et capacités de mobilité du public enquêté par questionnaire . . . 594
C.1.4.1 Questionnement et modalités d'analyse . . . 594
C.1.4.2 Principes de co-occurrence des pratiques de mobilité . . . 598
C.1.4.3 Analyse à partir des moyens de mobilité . . . 601
C.1.4.4 Formes de la mobilité automobile . . . 606
C.1.4.5 La mobilité polarisée des transports en commun 608
C.1.4.6 Les capacités physiques et affectives et les mobilités exigeantes ou éprouvantes . . . 611
C.1.4.7 Les trois blocs de compétences . . . 621
C.1.4.8 Les compétences comme facteurs explicatifs des pratiques de mobilité . . . 627
C.1.4.9 La mobilité des femmes . . . 634
C.1.4.10 La mobilité des immigrés et des urbains . . . 637
C.1.5 Limites méthodologiques . . . 641
C.1.5.1 Un questionnaire créé pour susciter la discussion . . . 641
C.1.5.2 Des faiblesses majeures dans le choix des questions . . . 642
C.1.5.3 Limites de passation et de sélection . . . 644
C.1.6 Utilité de la première exploration . . . 645
C.1.6.1 Identification des terrains d'enquête . . . 645
C.1.6.2 Caractérisation de la mobilité des précaires non flexibles . . . 646
C.1.6.3 Évaluation de la pertinence du recours aux questionnaires . . . 647
C.1.6.4 Vers le choix de la compétence comme outil d'analyse de la mobilité des précaires . . . 648
C.2 Pertinence des terrains . . . 649
C.2.1 Localisation et conditions d'accessibilité . . . 650
C.2.1.1 Localisation des différentes structures . . . 650
C.2.1.2 Conditions d'accessibilité . . . 652
C.2.2 Précarité du public des structures d'insertion . . . 655
C.2.3 Précarité liée à l'activité professionnelle et flexibilité . . . 658
C.2.3.1 Précarité liée à l'activité de la structure . . . 658
C.2.3.2 Mobilité liée à l'activité de la structure . . . 660

C.2.3.3 Biais des aides à la mobilité pour l'insertion . 662
C.2.4 Possibilités d'enquête 664
C.2.4.1 Pertinence problématique des populations . . 664
C.2.4.2 Opportunité méthodologique des lieux d'enquête 666

D Guides d'entretien **671**
D.1 Guide d'entretien avec les responsables de structures d'insertion671
D.2 Questionnement non détaillé pour précaire flexible 672
D.3 Guide d'entretien pour travailleur précaire (première structuration) 674
D.4 Questionnaire introductif avant premier entretien 680
D.5 Questionnaire introductif avant premier entretien (mots-clés) . 684
D.6 Guide d'entretien pour travailleur occupé 686
D.7 Guide d'entretien pour actif occupé (mots-clés) 693
D.8 Guide d'entretien pour travailleur précaire (final) 696

Bibliographie **699**

Liste des figures **719**

Liste des tableaux **723**

Table des matières **725**

Résumé

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

Alors que la précarité socio-économique conduit souvent à l'enfermement géographique, certaines catégories de populations, comme les intérimaires peu qualifiés de la restauration ou certaines personnes en insertion, assument à la fois une précarité de ressources économiques, sociales, culturelles et une mobilité flexible, c'est-à-dire intense et variable en destinations et horaires.

30 entretiens avec de tels précaires flexibles révèlent que leurs degrés de précarité et de flexibilité discriminent leurs solutions de déplacement, leurs tactiques de programmation de la mobilité, et leurs stratégies d'accessibilité. Quatre tactiques idéal-typiques sont ainsi identifiées : suffisant prévenant, désinvolte avisé, virtuose assuré, conformiste contrarié.

Deux grands types de stratégies opposent également les peu et les très flexibles : l'enfant dépendant et le parent aliéné sont à la fois peu flexibles, ancrés territorialement, inscrits dans une généalogie familiale, et attachés aux valeurs de leurs employeurs ; l'artisan autonome (compagnon, impétrant ou résistant) manifeste au contraire une capacité de mobilité à la fois quotidienne, résidentielle et professionnelle, tendue vers l'émancipation familiale.

Cette analyse permet d'identifier les ressources, matérielles, cognitives et symboliques, qui structurent les choix de mobilité. La disposition d'un logement autonome et décent apparaît alors comme le seul élément externe susceptible de déterminer l'élaboration de stratégies de changement professionnel et résidentiel ainsi qu'une grande flexibilité.

Pour faire face aux défis de la société flexible, les plus précaires auraient ainsi avant tout besoin d'un logement décent et autonome plutôt que d'outils ou de compétences de mobilité.

Mots-clés Mobilité quotidienne, précarité, flexibilité, intérim, insertion, tactique, stratégie, projet, ressources, services, logement, compétence, motivation.

Abstract

Poor but Mobile.
Daily Mobility Tactics of Precarious and Flexible Workers and New Mobility Services

While socio-economic precariousness often leads to a geographical confinement, some groups face both precariousness of economic, social and cultural resources and flexible mobility, that is intense mobility with changing schedules and destinations. Unqualified catering temp workers and some people under social integration process belong to such a category.

30 interviews with such precarious flexible workers show that the levels of precariousness and flexibility distinguish their trip solutions, mobility tactics and accessibility strategies. Four types of tactics are especially identified : complacent considerate, offhand wise, skilful assured, conformist frustrated.

Two major types of strategies also oppose people with low and high flexibility : the dependent child and the alienated parent are little flexible, geographically rooted, inserted in a genealogy, and attached to their employers' values ; on the contrary, the autonomous craftsman (journeyman, applicant or resistant) demonstrate a capacity of daily, residential and professional mobility, tending towards family emancipation.

This analysis enables us to identify material, cognitive and symbolic resources that structure the mobility choices. So, the disposal of autonomous and decent accommodation seems to be the only external factor that may determine the elaboration of professional and residential strategies, and flexible mobility.

Thus, to face the challenges of the flexible society, the most precarious ones need above all a decent and autonomous place to live rather than tools or competence for mobility.

Keywords Daily travel, precariousness, flexibility, temping, social integration, tactics, strategy, project, resources, services, housing, competence, motivation.