RECHERCHES

Mobilité et recherche d'emploi : une frontière digitale ?

Recherches terminées

Début: Janvier 2017
Fin: Mai 2020

Comment des jeunes de quartiers populaires entre 18 et 24 ans font-ils face à l'épreuve d'un déplacement inhabituel effectué dans le cadre d'une démarche d'insertion sociale et professionnelle ? Comment mobilisent-ils différents types de savoir-faire en situation de mobilité ? Quel est le rôle du numérique dans leurs déplacements ? Hélène-Marie Juteau a tenté de répondre à ces questions en suivant trente jeunes pendant deux ans et en observant minutieusement la manière dont ils accomplissent un déplacement, depuis la préparation du trajet jusqu'à son aboutissement.

Acteurs de la recherche

CHRISTIAN LICOPPE

HÉLÈNE-MARIE JUTEAU

La recherche

La mobilité physique est souvent considérée comme essentielle à l'intégration sociale ; se déplacer permettrait de trouver un emploi, d'accéder à différentes ressources, de rencontrer d'autres personnes, etc. Désormais la mobilité physique est même devenue une injonction : il faut « bouger pour s'en sortir ». C'est particulièrement vrai pour les

une injonction : il faut « bouger pour s'en sortir ». C'est particulièrement vrai pour les jeunes engagés dans des démarches d'insertion sociale et professionnelle. C'est pour cela que les missions locales [1] sont souvent mobilisées pour aider les jeunes dans leur mobilité, par exemple par la distribution de chèques mobilité leur permettant de renouveler leur abonnement transport.

Les déplacements effectués dans le cadre de l'insertion sociale et professionnelle sont souvent des déplacements exceptionnels impliquant des trajets inédits à destination de lieux jusqu'alors inconnus : il peut s'agir de démarches administratives, de déplacements pour repérer un employeur potentiel, se rendre à un stage, un entretien d'embauche etc. Les chercheurs ont voulu s'intéresser à ces mobilités exceptionnelles, encore peu traitées dans la littérature, et étudier les habiletés et les ressources que les jeunes déploient pour les mener à bien, en particulier celles procurées par l'usage du numériques. En tant qu'elles constituent une « épreuve », ces mobilités sont le terrain privilégié d'observation des capacités des individus à se repérer, s'orienter et se représenter un espace inconnu parcouru pour la première fois.

Les chercheurs ont choisi le terme d'« habiletés » pour décrire les savoir-faire minutieux, invisibles et informels observables en situation de déplacement (trouver un itinéraire, adapter son trajet aux aléas de la circulation, se repérer dans l'espace, faire le lien entre des informations repérées sur un plan et le paysage urbain, etc.) Le terme a été choisi pour sa connotation moins normative que celle de « compétences », qui peut renvoyer à des référentiels précis et est facilement opposée à l'incompétence. Et pour rompre ainsi avec une hiérarchisation parfois implicite des pratiques mobiles et numériques et mieux appréhender les savoir-faire dans toute leur diversité.

La méthodologie

En partenariat avec des missions locales, les chercheurs ont suivi 30 jeunes de 18 à 24 ans en recherche d'emploi, vivant dans des quartiers populaires de Marseille, Villeurbanne ou Saint-Denis. Ils ont analysé la manière dont les individus mobilisent leurs habiletés et ressources, en particulier les smartphones et les applications d'aide à la mobilité, pour s'approprier l'espace public et les modes de transport au cours de leur déplacement. Pour ce faire, ils ont mobilisé des techniques d'enquêtes ethnographiques combinant parcours commentés filmés et entretiens semi-directifs. Les jeunes ont été accompagnés par la chercheuse Hélène-Marie Juteau tout au long de leur déplacement. Elle a observé la préparation de leur trajet (repérage de la destination, choix de l'itinéraire, etc.). Ensuite, ils ont été équipés de lunettes-caméras ; ce dispositif se porte comme des lunettes classiques, avec une caméra sur le pont des lunettes, permettant de filmer les éléments vers lesquels l'enquêté porte son regard : paysage, personnes, écran de son smartphone,

etc.

Les lunettes-caméra filmaient subjectivement le déplacement tandis que les jeunes le commentaient dans le même moment pour la chercheuse. Cela a permis d'enregistrer puis d'analyser dans le détail la manière dont les jeunes menaient à bien leur déplacement, en observant les allers-retours du regard entre le smartphone et l'environnement urbain, ou encore en analysant finement l'usage des applications mobiles pendant le déplacement et en le mettant en lien avec le discours du jeune. Cette méthodologie originale a permis de rendre compte au plus près de l'expérience de mobilité des jeunes enquêtés.

Les résultats

Des inégalités dans l'accès aux ressources

Bien que tous issus de quartiers populaires et engagés dans des démarches d'insertion sociale et professionnelle, les jeunes enquêtés sont dans des situations très différentes. Âgés de 18 à 24 ans, ils ont des niveaux de diplôme très variés, allant de la 3e à bac+2. Leurs accès aux différentes ressources auxquelles ils peuvent faire appel dans leur démarche varie en fonction notamment des moyens financiers et du soutien de leurs parents. Ainsi, certains jeunes bénéficient d'un abonnement aux transports en commun, ont passé le permis de conduire ou encore disposent d'une voiture, tandis que d'autres ont un accès plus restreint aux moyens de transport. On observe également des inégalités dans leurs accès aux ressources numériques. Du point de vue de l'équipement, il n'existe

pas de fracture liée à la possession ou non d'un smartphone, puisque presque tous les jeunes enquêtés en ont un. Toutefois, certains disposent d'une connexion à Internet stable tandis que d'autres connaissent des ruptures de connexion plus ou moins longues, en raison de l'absence d'abonnement mobile, du manque de moyens pour acheter des recharges téléphoniques, etc. En conséquence naissent des géographies numériques subjectives qui reposent sur le réseau familial et amical (prêt d'équipements en cas de coupure, accès au Wifi chez soi ou chez ses amis) et sur des lieux qui fonctionnent comme des ressources urbaines connectées (McDonald's, KFC, bibliothèques, centre commerciaux, etc.). L'accès aux ressources numériques pour l'insertion sociale et professionnelle dépend également de la compréhension et de la maîtrise qu'ont les jeunes des applications numériques (Google Maps, les sites des transporteurs) et des espaces numériques classiques de la recherche d'emploi (site de Pôle Emploi, Indeed, etc.) ; cette maîtrise varie beaucoup selon les jeunes, en fonction de leurs expériences professionnelles antérieures, de l'accompagnement dont ils ont bénéficié, de leur habitude d'utiliser ces outils, etc.

Leurs ressources sociales varient également et dépendent notamment de leur possibilité d'avoir recours à des réseaux de liens forts et de liens faibles. Les liens forts désignent les liens familiaux et amicaux, dont ils bénéficient tous à des degrés divers. Les liens faibles regroupent les autres types de liens (connaissances, réseau professionnel, etc.) ; certains jeunes ont pu se constituer un réseau de liens faibles grâce à des formations ou des expériences professionnelles passées, tandis que d'autres jeunes ont un réseau beaucoup plus restreint, voire inexistant, ce qui constitue un handicap dans leur démarche d'insertion.

L'accès à ces réseaux sociaux et familiaux joue sur les expériences de mobilité physique des jeunes. Certains se sont beaucoup déplacés dans l'enfance et l'adolescence avec leurs parents ou avec leurs pairs, certains jeunes ont même fait l'expérience de la migration ; ces jeunes ont ainsi appris à se déplacer en-dehors de l'espace familier de leur quartier, voire dans un pays étranger avec des codes sociaux, territoriaux ou encore linguistiques peu familiers. En revanche, d'autres jeunes n'ont pas l'habitude de se déplacer loin de leur quartier. Ces derniers peuvent se rattacher à la catégorie d'« insulaires » identifiée par Éric Le Breton, qui désigne des jeunes socialement exclus, dont la mobilité se restreint à l'espace familier, à la fois rassurant et marginalisant.

On observe différentes manières de combiner ces différentes ressources et de pallier le manque d'accès à certaines d'entre elles. Certains jeunes ont une bonne compréhension du marché de l'emploi, se déplacent aisément dans des espaces qu'ils ne connaissent pas – en particulier les jeunes migrants –, maîtrisent le numérique et ont accès à une connexion, mais d'aucuns préfèrent mobiliser leur réseau de liens forts en demandant à

un proche s'il sait comment se rendre à tel ou tel endroit. D'autres ont accès à moins de ressources mais parviennent à contourner leurs difficultés en bricolant à partir d'outils qu'ils maîtrisent : par exemple, si les sites classiques de recherche d'emploi leur sont peu familiers, ils détournent l'usage classique de réseaux sociaux comme Snapchat pour y diffuser leur projet d'insertion auprès de leurs contacts et recueillir des informations sur les offres d'emploi. Les difficultés d'accès aux ressources numériques sont aussi l'occasion de mobiliser des ressources sociales : par exemple, lors d'un déplacement, certains jeunes qui n'ont pas de connexion mobile pallient ce manque en demandant leur chemin à des passants ou à des commerçants.

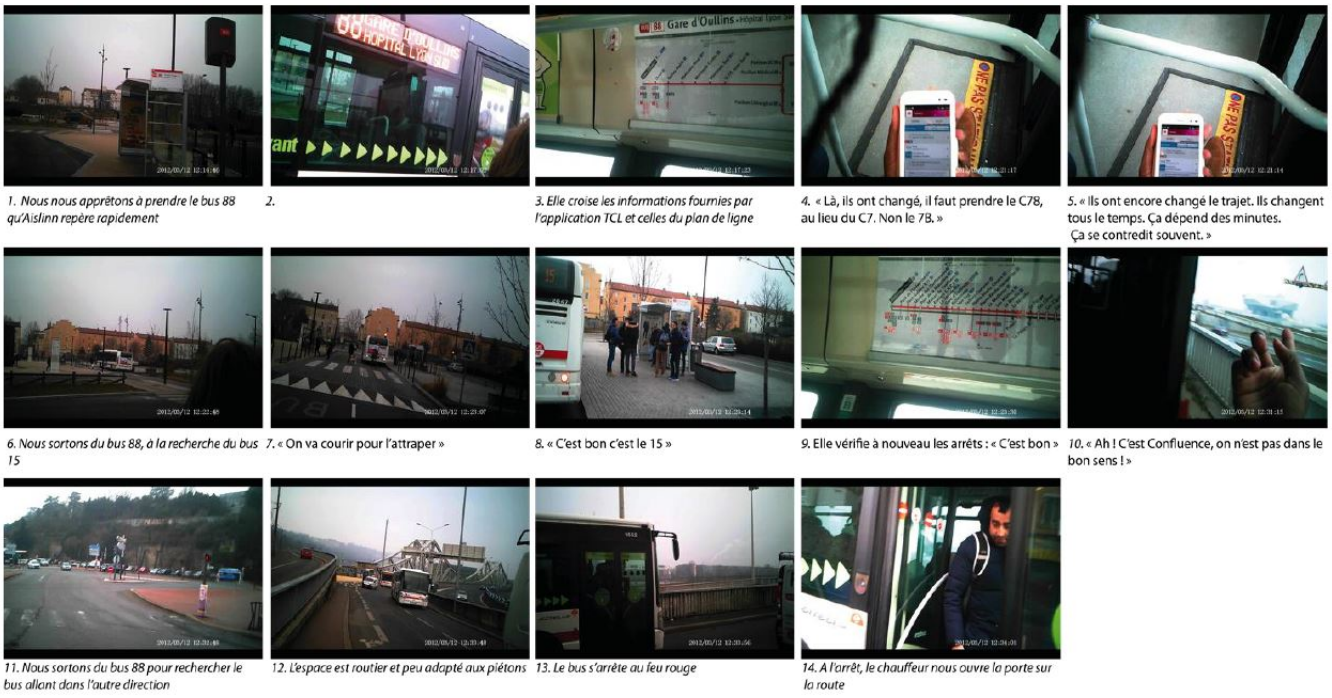
Toutefois, certains jeunes, minoritaires, ne parviennent pas à quitter l'espace familier, tant du point de vue social que du point de vue géographique. Ils ne maîtrisent pas les espaces classiques de recherche d'emploi et sont réticents à se déplacer en-dehors de leur quartier ou du quartier de leurs proches. Pendant leur déplacement, du fait de leur faible maîtrise des ressources numériques ou encore de leurs difficultés à demander leur chemin à des inconnus, ils dépendent, à des degrés divers, de leurs proches qui les guident.

Différentes formes d'hybridation en situation de déplacement

La recherche a également permis d'établir une typologie des formes d'hybridations effectuées par les jeunes pendant leur déplacement. L'hybridation désigne le travail de couture entre différentes informations, qui peuvent être des informations in-situ, que l'on trouve dans un espace physique, des informations communiquées par des outils numériques, en temps réel ou en différé, ou encore des informations fournies par des personnes, à distance ou en face-à-face.

Six formes d'hybridations ont été identifiées. Parmi elles, on distingue notamment l'hybridation numérique s'appuyant sur la feuille de route, l'hybridation par les sociabilités du voyage et l'hybridation par bricolages numériques.

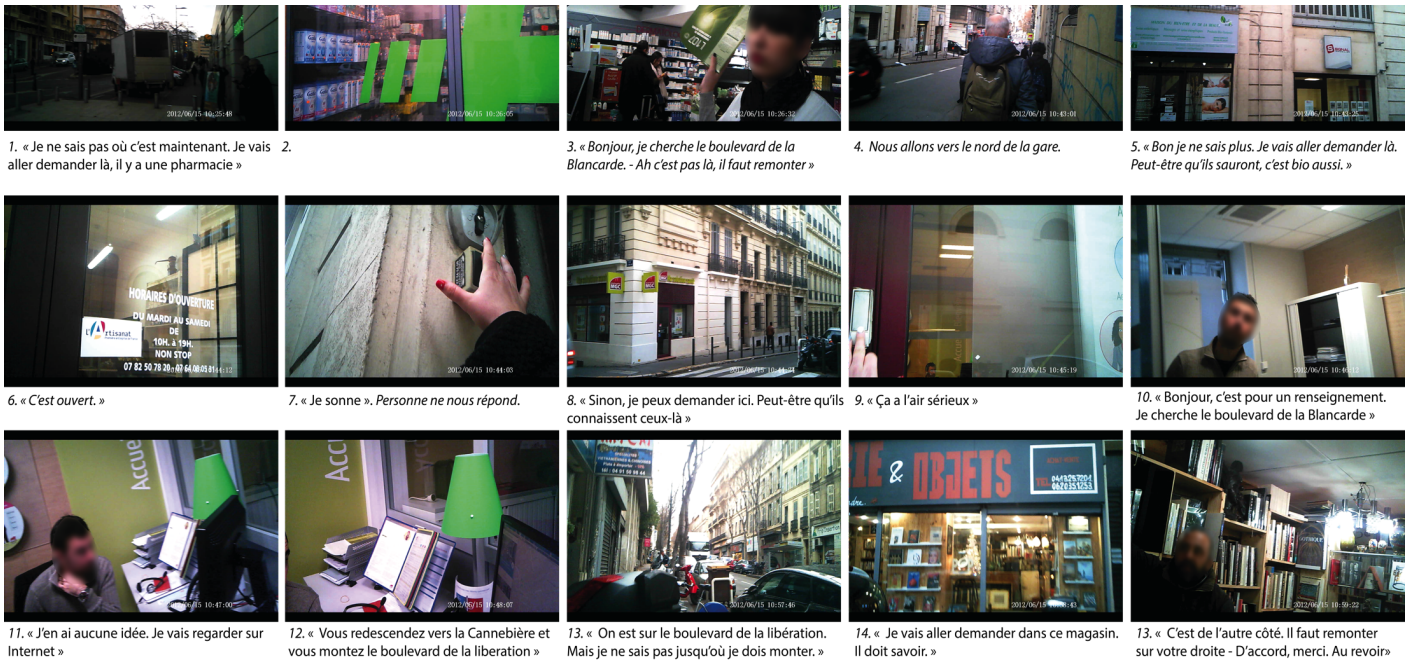
L'hybridation mobile par la feuille de route, qui concerne 12 jeunes enquêtés sur 30, s'appuie sur l'itinéraire – ou feuille de route – fourni par des applications de mobilité (applications des transporteurs, Google Maps, etc.). Tous les jeunes concernés ont accès à un forfait mobile, qui leur permet de mobiliser ces ressources pendant leur déplacement. Leurs habiletés consistent à comparer et imbriquer les informations en temps réel qu'ils reçoivent sur ces applications (par exemple le numéro de bus, la direction à prendre, le nombre de stations) avec le système de signalétique urbain (par exemple le plan de ligne à l'intérieur du bus) ou avec des points de repère dans l'espace parcouru (par exemple le bâtiment de la mairie).



1. Nous nous apprêtons à prendre le bus 88 qu'Aislinn repère rapidement
2.
3. Elle croise les informations fournies par l'application TCL et celles du plan de ligne
4. « Là, ils ont changé, il faut prendre le C78, au lieu du C7. Non le 78. »
5. « Ils ont encore changé le trajet. Ils changent tous le temps. Ça dépend des minutes. Ça se contredit souvent. »
6. Nous sortons du bus 88, à la recherche du bus 15
7. « On va courir pour l'attraper »
8. « C'est bon c'est le 15 »
9. Elle vérifie à nouveau les arrêts : « C'est bon »
10. « Ah ! C'est Confluence, on n'est pas dans le bon sens ! »
11. Nous sortons du bus 88 pour rechercher le bus allant dans l'autre direction
12. L'espace est routier et peu adapté aux piétons
13. Le bus s'arrête au feu rouge
14. A l'arrêt, le chauffeur nous ouvre la porte sur la route

L'effort de resynchronisation avec la feuille de route numérique

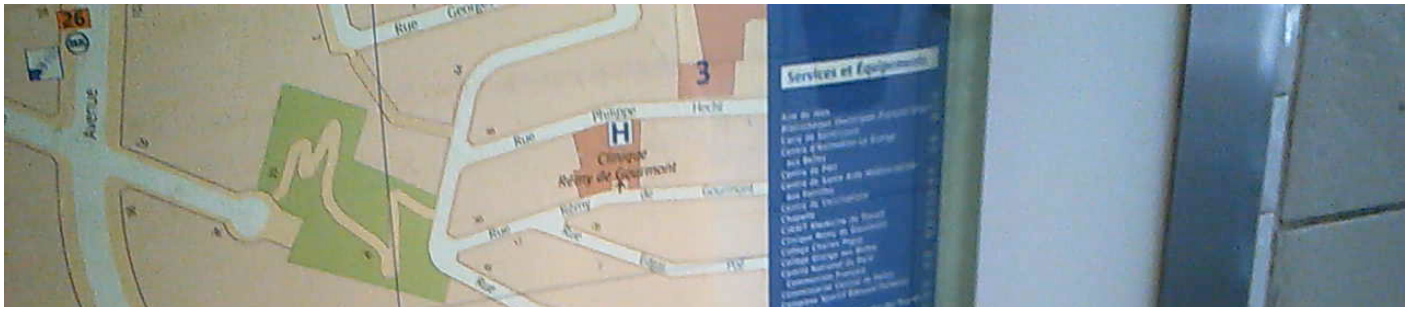
L'hybridation par les sociabilités du voyage concerne 7 jeunes sur 30 ; ces jeunes ont une expérience de mobilité faible. Ils ont des accès aux modes de transport restreints ou fragiles (pas d'abonnement aux transports en commun, vieille voiture) ; certains n'ont pas de forfait internet. Pendant leur déplacement, ils déploient des habiletés de sociabilités de face à face. Ils savent sélectionner la personne-ressource qu'ils jugent la plus adaptée pour demander leur chemin, par exemple les commerçants travaillant dans les métiers du care (pharmacie, mutuelle, etc.), ou à l'inverse éviter les personnes ayant la même couleur de peau (noire) qu'eux car « elles risquent de s'adresser à moi dans une langue que je ne comprendrais pas ». Parallèlement, ils mobilisent parfois leur réseau de liens forts en appelant leurs proches au cours du déplacement, par exemple pour se faire guider à distance. Leurs habiletés se déploient alors dans l'hybridation entre les informations reçues de la part d'une personnes-ressource ou d'un proche (tourner dans telle rue, après avoir passé tel commerce, etc.) et celles qu'ils trouvent in-situ (plaque de nom de rue, repérage du commerce servant de point de repère, etc.).



1. « Je ne sais pas où c'est maintenant. Je vais aller demander là, il y a une pharmacie »
2.
3. « Bonjour, je cherche le boulevard de la Blancarde. - Ah c'est pas là, il faut remonter »
4. Nous allons vers le nord de la gare.
5. « Bon je ne sais plus. Je vais aller demander là. Peut-être qu'ils sauront, c'est bio aussi. »
6. « C'est ouvert. »
7. « Je sonne ». Personne ne nous répond.
8. « Sinon, je peux demander ici. Peut-être qu'ils connaissent ceux-là »
9. « Ça a l'air sérieux »
10. « Bonjour, c'est pour un renseignement. Je cherche le boulevard de la Blancarde »
11. « J'en ai aucune idée. Je vais regarder sur Internet »
12. « Vous redescendez vers la Cannebière et vous montez le boulevard de la liberation »
13. « On est sur le boulevard de la libération. Mais je ne sais pas jusqu'où je dois monter. »
14. « Je vais aller demander dans ce magasin. Il doit savoir. »
13. « C'est de l'autre côté. Il faut remonter sur votre droite - D'accord, merci. Au revoir»

La sélection méthodique de l'établissement-ressource pendant le déplacement

Une troisième forme d'hybridation est celle qui se construit par bricolages numériques. Elle concerne 4 jeunes sur 30. Elle est observée chez des jeunes qui n'ont pas d'accès à un forfait mobile, ou ont des accès défaillants. Ils détournent ces manques par des bricolages créatifs numériques : ils préparent longuement leur trajet, préservent les informations nécessaires en recopiant l'itinéraire obtenu en amont du trajet grâce à une recherche sur un ordinateur de bureau ou encore en photographiant un plan. Ensuite, ils composent avec les ressources qu'ils trouvent sur place en comparant les informations enregistrées à l'avance avec un plan de ville trouvé sur un abribus pendant leur déplacement, qu'ils photographient également pour préserver l'information. Leurs habiletés consistent ainsi à créer des ressources auxquelles ils pourront faire appel en situation de mobilité, en conservant les informations trouvées avant le trajet, ainsi qu'à combiner ces ressources avec celles qu'ils trouvent in-situ.



La photographie du plan de ville

Une relativisation de la place de la mobilité dans l'aboutissement de la démarche d'insertion

La recherche montre également que la capacité des jeunes à mener à bien un déplacement, depuis le choix de la destination et de l'objectif du déplacement (déposer un CV, repérer un employeur, etc.) à son aboutissement, ne dépend pas seulement, loin de là, de leur capacité à mobiliser des ressources numériques ou sociales pour effectuer leur trajet : la clarté de leur projet d'insertion sociale et professionnelle est déterminante.

Certains jeunes ont un projet professionnel précis et leurs déplacements sont alors au service de ce projet. D'autres ont un projet professionnel, mais sa réalisation est entravée par des difficultés administratives (droit de séjour par exemple) ou économiques. Quelques jeunes enfin peinent à établir un projet professionnel ; manquant de confiance en eux, sans objectif défini, ils parviennent difficilement à définir un projet de déplacement, ne sachant pas où se déplacer et pour quoi faire.

Ainsi, dans le contexte actuel d'injonction à la mobilité physique très prégnante, la recherche conduit à relativiser sa place dans l'aboutissement d'une démarche d'insertion sociale et professionnelle qui dépend au premier chef de la clarté du projet professionnel que l'on a – ou que l'on s'autorise à avoir.

Conclusion

Alors que la mobilité physique est fortement valorisée comme vecteur d'insertion professionnelle et que le numérique est souvent perçu comme une ressource universelle la facilitant, la recherche montre d'importantes inégalités d'accès et de maîtrise des ressources numériques liées à la mobilité et à la recherche d'emploi, qui se doublent

d'inégalités d'accès aux ressources sociales et aux moyens de transport. Si beaucoup de jeunes peuvent s'appuyer pleinement sur le numérique, plusieurs compensent leur accès restreint ou leur faible maîtrise par des bricolages ou la mobilisation de liens sociaux. Ainsi, malgré le fort développement des applications d'aide au déplacement, la recherche montre bien que le numérique n'est pas forcément indispensable à la conduite d'un déplacement inhabituel, et que les ressources sociales lui sont parfois privilégiées.

La recherche décrit finement les habiletés variées que les jeunes déploient au cours d'un déplacement en hybridant minutieusement les informations recueillies par différents canaux à celles de leur espace environnant. Ce travail complexe leur permet d'acquérir une autonomie pour sortir de leur cadre familier (social et territorial). Inversement, ceux qui dépendent exclusivement de leurs proches ne parviennent pas à dépasser le cadre familier.

Toutefois, la valeur de cette autonomie est à relativiser : la mobilité est utile à la démarche d'insertion si l'on a un projet qui permet d'avoir des objectifs clairs dans l'espace social (projet professionnel) comme dans l'espace physique (déplacements au service de ce projet).

Rapport complet à télécharger

Télécharger le rapport complet

Bibliographie

Augoyard J.-F., *Pas à Pas Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain* , Éditions À la Croisée, coll. Ambiances Ambiance, 1ère édition 1979, rééd. 2010, 224 p.

Boullier D., « Habitèle : une nouvelle enveloppe pour commuter, notre téléphone portable », in Urbanisme, décembre 2010.

Grosjean M., Thibaud J.-P. (dir), *L'espace en urbain en méthode, Éditions Parenthèses* , coll. « Eupalinos », 2008, 214 p.Ingold T, The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill, London: Routledge, 2000, 480 p.

Ingold, T., « Footprints through the weather-world: walking, breathing, knowing », in Journal of the Royal Anthropological Institute, vol 16, no. Supplement s1, 2010, pp. S121-S139.

Joseph I., Boullier D., Guillaudeux V., *Gare du nord mode d'emploi, Programme de recherches concertées sur la gare du Nord* , Développement-Prospective RATP, 1994, 443 p.

Juteau H.-M., *Le piéton et son GPS. Une exploration urbaine de Nantes en parcours commentés* , mémoire de master 2 DYATER, ESO-Rennes, 2014.

Kaufmann V., *Retour sur la ville Motilité et transformations urbaines* , PPUR, coll. « Espace en société », 2014, 200 p.

Le Breton E., *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale* , Armand Colin, 2005, 247 p.

Licoppe C., Inada Y., "Geolocalized Technologies, Location Aware Communities and Personal Territories " : The Mogi Case", in Journal of Urban technology 15(3), 2008, pp. 5-24.

Licoppe, C., Zouinar, M. (dir.), « Les usages avancés du téléphone mobile », in Réseaux 27 (156), 2009, 292 p.

Lynch K., *The image of the city* , The MIT Press, 1960, 194p.

Massey D., For Space, *London* : Sage, 2005, 232 p.

Moser G. et Weiss K., *Espace de vie Aspects de la relation homme-environnement* , Armand Colin, 2003, 395p

Schehr Sébastien, *La vie quotidienne des jeunes chômeurs* , Puf, 296 p., 1999

Sheller M., Urry J., « The new mobilities paradigm », in Environment and Planning, A 2006, vol.38, p.207-226

Wenglenski S., « Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Une exploration du cas parisien », in Cahiers Scientifiques du Transport, n°49, 2006, p.103-127.

Notes

(1) Les missions locales sont des organismes qui accompagnent les jeunes de 16 à 25 ans pour favoriser leur insertion sociale et professionnelle.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

THÉORIES