

enquête

Elsa Freyssenet
@ElsaFreyssenet

C'est une zone industrielle autrefois florissante située dans la périphérie d'une petite ville et entourée de champs. A La Souterraine (5.200 habitants), depuis dix ans, nombre de PME ont fermé et la plus grosse usine, GM&S, vient d'être amputée de 56 % de ses effectifs. La CGT, prédominante chez ce sous-traitant de PSA et Renault, conteste ce jeudi le plan social devant le tribunal administratif de Limoges en prélude à des recours devant les prud'hommes. Les licenciés n'espèrent pas une réintégration mais une indemnité supplémentaire qui viendrait augmenter le maigre pécule auquel leur convention collective leur donne droit. De quoi avoir le temps de se retourner dans un territoire – la Creuse – où l'emploi industriel est sinistré. « Nous ne sommes pas des chasseurs de prime, c'est une question de survie », souligne Yann Augras, élu CGT au comité d'entreprise.

Dans le local syndical, les murs bardés de dessins de presse, de photos et d'affichettes témoignent d'une année de lutte qui a vu la mise en liquidation judiciaire de l'entreprise, puis la reprise du site avec seulement 120 salariés (sur 276). Ce fut le premier incendie social du quinquennat Macron et cela demeure une angoisse de chaque instant pour les 156 licenciés. « Dans ma tête, je suis parti, mais où ? Je ne sais pas », lâche Patrick Brun, cinquante ans, dont vingt-neuf passés dans l'usine. Ici, la sentence prononcée par Emmanuel Macron le 4 octobre dernier reste en travers de la gorge. « Au lieu de foutre le bordel, ils feraient mieux d'aller voir s'ils peuvent avoir des postes ailleurs », avait lâché le chef de l'Etat. « Bouger, pourquoi pas, mais, à plus de quarante-cinq ans, les patrons vous trouvent déjà trop vieux », répond Patrick Brun. Et puis, il a encore six ans de crédit à payer sur sa maison, forcément difficile à vendre, une voiture trop vieille pour les longues distances et une épouse qui travaille ici. Des contraintes assez dissuasives malgré les aides à la mobilité (3.500 euros pour un déménagement) et la cellule de reclassement accordée par l'Etat. « On ne va pas bouger pour régresser,

« Votre président a été mal inspiré. GM&S était un très mauvais exemple à prendre pour inviter des salariés à être mobiles. »

VINCENT KAUFMANN
Professeur à l'université de Lausanne

on ne va pas devenir des réfugiés du travail », s'empare Jean-Michel Ducourtieux, cinquante-trois ans. Tous deux sont syndicalistes ; les autres licenciés n'ont pas le cœur à parler : « C'est trop dur », s'excusent-ils. En théorie, l'histoire de « La Soute » aurait pu être une illustration de la nécessité d'aller chercher du travail dans d'autres territoires où le secteur automobile peine à recruter en ce moment. Mais dans la pratique, les constructeurs suppriment des emplois seniors pour recruter des jeunes (la moyenne d'âge des ex-GM&S est supérieure à quarante-cinq ans) et la mobilité potentielle se heurte à des obstacles (manque de liaison ferroviaire, bas salaires, prix de l'essence) qui ne sont pas de la responsabilité des licenciés. Quant à la fonderie d'Ussel, à laquelle songeait Emmanuel Macron, il y a 140 km à parcourir en voiture et un péage onéreux. Vincent Kaufmann, professeur à l'université de Lausanne, s'en étonne encore. « Votre président a été mal inspiré. GM&S était un très mauvais exemple à prendre pour inviter des salariés à être mobiles », explique ce sociologue, auditionné par la ministre des Transports, Elisabeth Borne, avant les récentes Assises de la mobilité.

La théorie et la pratique... Etudier la mobilité géographique pour motif professionnel, c'est questionner les politiques de



A La Souterraine, dans la Creuse, la plus grosse usine, GM&S, vient d'être amputée de 56 % de ses effectifs. Le tribunal administratif de Limoges examine ce jeudi le plan social contesté par la CGT.

Georges Gobeil / AFP

Très chère mobilité

SOCIAL //

En octobre dernier, Emmanuel Macron avait sèchement prié les ouvriers de GM&S d'aller « chercher du travail ailleurs ». Mais la mobilité se heurte souvent à des obstacles qui ne sont pas de la responsabilité des licenciés. Etat des lieux sur un enjeu de société.

transport, de logement et d'aménagement du territoire. C'est aussi discerner les motivations ou les freins individuels liés à l'âge, à la carrière et à la situation familiale. Des questions qui dessinent un véritable enjeu de société au moment où l'emploi se concentre de plus en plus dans les métropoles.

Sauf que, loin des déclarations à l'emporte-pièce, « il n'existe pas de mesure satisfaisante de la part du chômage » due à l'inadéquation géographique entre offre et demande d'emploi. Ce diagnostic est issu d'un rapport de l'Inspection générale des finances et de l'Inspection générale des affaires sociales, commandé en 2015 par Manuel Valls et remis en janvier 2016 à Emmanuel Macron alors ministre de l'Economie. En quelques phrases, les hauts fonctionnaires incitent à prendre « avec prudence » les études économétriques, inspirées des Etats-Unis, présentant la mobilité comme un facteur substantiel de réduction du chômage. Et notamment l'estimation produite en 2010 dans un rapport du Conseil d'analyse économique, qui chiffrait à 2,5 points de chômage la conséquence du « spatial mismatch ». En 2016, l'un des auteurs, Etienne Wasmer, ne parlait plus que d'une fourchette de 1 à 2,5 points de chômage. Mais, là encore, les rapporteurs de l'IGF et de l'Igas sont circonspects.

Mobilité sélective

Car d'autres études montrent la complexité du lien entre mobilité et emploi. Ainsi Thomas Sigaud, sociologue à l'université de Tours et chercheur associé au CEET (Centre d'étude de l'emploi et du travail), a étudié les déménagements d'un département à l'autre des chômeurs de 1970 à 2012. A rebours des discours sur « les oisifs qui profitent des allocations », la mobilité des chômeurs est, sur quarante ans, toujours supérieure à celle des actifs occupés. Puis il a comparé les probabilités de retour à l'emploi des chômeurs mobiles et sédentaires. La mobilité est payante en période de croissance mais très peu en période de crise. « La mobilité n'est pas une baguette magique qui ferait baisser le chômage », tranche Thomas Sigaud. Ce n'est pas tout. « L'effet positif de la mobilité rési-

dentielle ne se retrouve que pour les chômeurs de sexe masculin, jeunes (19-29 ans) et très diplômés, souligne l'étude. Au contraire il devient négatif pour les femmes, les chômeurs âgés de 40 ans ou plus et les moins diplômés. » L'histoire des anciens salariés de l'usine Pirelli de Laon, en Picardie, le confirme. Lors de sa fermeture, en 2000, tous ont dû choisir entre le licenciement ou un travail à Sens (Bourgogne), sur un autre site du groupe. Cécile Vignal, sociologue à Lille, a étudié leur choix sur le moment et leur situation dix ans après : « Ceux qui s'en sortent le mieux ne sont pas forcément ceux qui ont bougé. Ce sont les ouvriers les plus qualifiés et les plus jeunes qui avaient anticipé une reconversion, qu'ils aient bougé ou pas. »

Inégalités sociales

Se pencher sur la relation entre mobilité et travail, c'est abandonner le domaine des certitudes. Et aussi faire un sort à quelques clichés. A commencer par celui qui voudrait que les Français ne soient pas mobiles. En 2014, 3,1 % des personnes d'âge actif (entre 22 et 57 ans, selon l'Insee) ont changé de département de résidence. C'est moins que les Américains mais un peu au-dessus de la moyenne européenne. Une étude comparative réalisée par la Commission européenne, toujours en 2015, sur le taux de déménagement des actifs d'une région à une autre a situé la France en « position intermédiaire », derrière le Royaume-Uni et le Danemark mais devant l'Allemagne. « Il est faux de dire que les Français ne sont pas mobiles, explique Vincent Kaufmann. Ils sont sédentaires et mobiles en même temps. » C'est qu'au-delà du déménagement, il existe d'autres formes de mobilité, à commencer par la double résidence : l'une la semaine près du lieu de travail et l'autre le week-end en famille. En France, 4 % des couples vivent séparément. C'est plus qu'en Allemagne car les femmes françaises travaillent davantage et ont de forts risques de perdre leur emploi si elles suivent leur conjoint.

Aucun indicateur n'est complet ou parfait. Cependant, les chercheurs s'accordent sur plusieurs points. L'essentiel des mobilités avec déménagement a lieu avant quarante ans et les diplômés bougent cinq fois

plus que les autres. Car le jeune cadre ou ingénieur a davantage de moyens et peut changer de région tout en restant dans la même grande entreprise. Avoir des enfants, être propriétaire de son logement ou locataire en HLM incite à la sédentarité.

Se pencher sur la relation entre mobilité et travail, c'est abandonner le domaine des certitudes.

Et aussi faire un sort à quelques clichés.

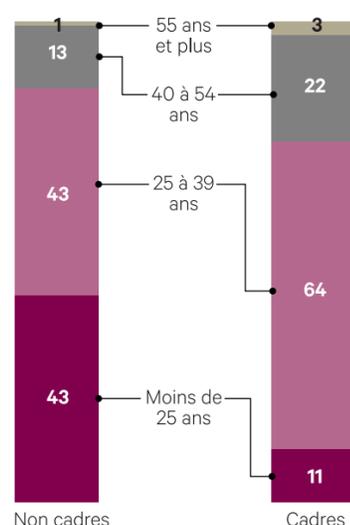
La mobilité des catégories populaires concerne davantage des métiers particuliers (bâtiment, saisonniers) ou des trajets quotidiens domicile-travail qui se sont allongés depuis les années 1970 et s'effectuent principalement en voiture (72 %). C'est coûteux et cela donne la mesure du manque de transports en commun de proximité. « Il n'y a pas des cadres mobiles versus des ouvriers et employés immobiles », remarque Eric Le Breton, maître de conférences à Rennes-II. Mais il y a en revanche de fortes inégalités sociales quand travailler au quotidien loin de son lieu de résidence (plus de 60 km ou une heure de transport) devient une obligation. Maurad Rabhi, l'ex-secrétaire du CE de Cellatex, peut en témoigner. Avec la fermeture, du jour au lendemain, de cette usine de Givet dans les Ardennes, 153 salariés sont restés sur le carreau. Le syndicaliste CGT était tout fier le jour où, avec la cellule de reclassement, il a trouvé un CDI à temps plein à La Rochelle pour deux jeunes mères célibataires. Une semaine plus tard, elles étaient de retour à Givet, furieuses : « Tu te fous de notre gueule ! » Le travail leur allait mais elles avaient fait leurs comptes. Avec un logement deux fois plus cher en Charente-Maritime que dans les Ardennes et la nécessité de payer la garde des enfants (que leurs mères assumaient à Givet), elles ne s'en sortaient pas. Elles ont finalement préféré cumuler chômage et emploi à temps partiel dans les Ardennes avant de trouver, plus tard, un temps plein dans la Belgique voisine.

Le secrétaire général de la CFDT, Laurent Berger, a connu des cas analogues : « Quand vous déménagez, vous mettez fin aux solidarités de proximité. Les parents, les amis, les voisins, ça compte, même si ce n'est jamais chiffré. » Au total, seuls dix-sept anciens cadres et techniciens de Cellatex et six ouvriers ont déménagé et retrouvé un emploi. « Si les cadres bougent, c'est parce que cela vaut le coup. Pour les ouvriers, cela peut ne pas valoir le coup », explique Thomas Sigaud. Cécile Vignal ne dit pas autre chose : « On ne peut pas appliquer les logiques managériales des cadres aux catégories populaires sans les contreparties de carrière qu'on offre aux cadres. »

Tant que les pouvoirs publics ont une politique de mobilité incitative, les chercheurs applaudissent. Ils sont pour le développement, prôné par Elisabeth Borne, des transports en commun de proximité en zone périurbaine et rurale. Ils espèrent aussi un meilleur accès au logement et une simplification des aides à la mobilité de Pôle emploi, demandés par le rapport IGF-Igas. Ils connaissent les chiffres cités par le député LREM Matthieu Orphelin : 44 % des chômeurs de 18 à 30 ans ont renoncé à un emploi pour des difficultés liées aux transports ; 25 % des actifs les plus modestes n'ont pas de voiture. Mais la sanction systématique envers les chômeurs insuffisamment mobiles, prônée par ce même rapport, les fait bondir. « C'est un mirage car la réalité, c'est qu'il n'y a plus assez d'emplois ouvriers », résume Vincent Kaufmann. Et les emplois qui leur sont désormais offerts sont précaires et à temps partiel, donc mal payés. Cécile Vignal ajoute : « C'est plus qu'un mirage, c'est un choix politique qui fait porter à l'individu (plutôt qu'à la société) les conséquences de la transformation du système productif français. » Réponse prochainement lorsque le gouvernement proposera sa nouvelle définition de l'offre raisonnable d'emploi (que les chômeurs ne peuvent pas refuser plus de deux fois). ■

Age et mobilité géographique

Répartition par âge des salariés qui ont déménagé dans un autre département, en %



« LES ECHOS » / SOURCES : APEC, INSEE (2013)