

## Le travail de la mobilité, entre parkings et particules. Les espaces-temps



Soumis par Forum Vies Mobiles le lun, 12/06/2021 - 15:27

Niveau

Thèse de doctorat

Visuel

Le travail de la mobilité, entre parkings et particules. Les espaces-temps du travail sous tension

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Activer

Activé

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Auteur lié

Meike Brodersen (Sociologue)

Présentation longue

Prix MobilitHèse 2021<br> <br> Titre de la thèse : Le travail de la mobilité, entre parkings et particules. Les espaces-t

Belgique<br> Université : Université Libre de Bruxelles<br> Date de soutenance : 2019<br> Directeur de recherche :

### Quel est votre thème de recherche ? Quelle thèse défendez-vous et en qu

Meike Brodersen – La thèse étudie les changements qui affectent les espaces et les temps du travail contemporain à pa (TRM) pour compte d'autrui, où le travail consiste en la production de la mobilité, et de la recherche universitaire en p internationales prennent depuis des années une place centrale dans la construction des carrières et des collectifs de trav par des identités, des représentations et des pratiques professionnelles marquées par une flexibilité spatio-temporelle, u l'engagement vocationnel. Des impératifs de mobilité et des nouveaux modes d'évaluation du travail et de mise en cor amené à s'engager au travail : d'un côté, contrôle des temps de travail et de route par tachygraphe digital, système logi en direct ; de l'autre, injonction à la mobilité internationale, collaborations globalisées et évaluations quantifiées. La th privilégiée pour analyser les transformations en cours dans ces deux métiers et pour investiguer la réalité quotidienne c digitalisés.

### Si votre thèse implique des recherches de nature empirique, en quoi cons

Meike Brodersen – La recherche s'appuie sur des observations in situ, des entretiens approfondis et des analyses textu physique expérimentale des hautes énergies a été observé pendant plusieurs années, y compris dans leurs voyages, leur L'observation a été complétée par des entretiens semi-directifs avec des membres du groupe ainsi qu'avec des membre matériaux textuels produits par la collaboration pour son fonctionnement interne et sa communication vers l'extérieur r rapports et site internet – ont également été intégrés à l'analyse. Parallèlement, les travailleurs de plusieurs entreprises accompagnés ; la participation aux événements de mobilisation collective et des entretiens avec des représentants de sy évolutions en cours dans le secteur.

Les résultats de ces deux terrains ont été systématiquement mis en dialogue. Cela a conduit à la mobilisation conjointe travail et des mobilités, permettant de bénéficier d'une complémentarité émergeant d'objets d'étude diversifiés.

### Quels sont les principaux résultats ?

Meike Brodersen – Ces recherches montrent les tensions qui émergent des contradictions entre les aspirations professionnelles et les contraintes de la mobilité internationale, de la logistique, de l'évaluation, de l'organisation et de la rémunération du travail d'une part, et des choses de contrôle, de l'évaluation, de l'organisation et de la rémunération du travail d'autre part. Dans le transport, la mobilisation au travail continue d'être marquée par un discours qui valorise l'autonomie et la responsabilité individuelle. Cependant, le travail imposé par la législation européenne, la possible surveillance en direct par les employeurs et les donneurs d'ordres, et les désordres désormais souvent imposés. Ce contrôle et la logistique en flux tendus réduisent sensiblement les marges d'action des chercheurs, considérée comme inhérente au travail de (« grand ») routier. La liberté et l'indépendance associées au travail de chauffeur sont une dépendance réelle vis-à-vis des grandes entreprises logistiques. Pour les chercheurs, l'injonction à la mobilité internationale et à des emplois précaires, non seulement entre en conflit avec leurs modes de vie et leurs trajectoires familiales, mais tend à dévaloriser les compétences professionnelles et les motivations premières à s'engager dans le métier. En physique expérimentale, de grands dispositifs de recherche et d'organisation internationale qui nécessitent une importante mobilité d'informations, d'objets et de personnes. À cela s'ajoutent les exigences universitaires qui valorisent l'excellence, l'internationalité et la mobilité, ainsi qu'une concurrence accrue entre chercheurs. Ces exigences, dans l'évaluation des chercheurs (publications, mobilités, financements obtenus) contrastent avec des conceptions du métier qui valorisent la liberté créative et l'autonomie dans l'exécution du travail. Ainsi, pour les plus jeunes chercheurs il peut paraître décevant de constater que les pratiques de gestion qui s'éloignent de plus en plus de ce qu'ils considèrent comme étant le cœur du travail.

Ces deux mondes partagent une valorisation de la mobilité et une différenciation sociale en fonction de la capacité à effectuer un transport de long cours et le travail indépendant sont tenus en estime car considérés comme des marques anciennes de réussite. Les métiers sédentaires du secteur et de la livraison. Depuis que le « cabotage »<sup>[2]</sup> à l'échelle européenne facilite une concurrence plus favorable pour les chauffeurs venus souvent d'Europe de l'Est par le biais de la sous-traitance, cette hiérarchie se renforce. Les chauffeurs observent un déclassement professionnel plus généralisé, quelles que soient les nationalités. Dans la recherche, la mobilité internationale et interinstitutionnelle participe au capital culturel indispensable dans la discipline pour rester dans le métier. Des normes néolibérales de concurrence interindividuelle se confondent ainsi avec des images de réussite : l'autonomie, l'aventure et la collaboration à l'internationale.

Face à cela, chercheurs et chauffeurs mettent en place de nouvelles manières de produire ces mobilités. Dans cette production, les pratiques sont interdépendantes : pour les physiciens, par exemple, le groupe de recherche local sert de base à leurs multiples déplacements. Les externalités de la mobilité des autres, en assurant l'accueil des doctorants et post doctorants venus de l'étranger par exemple, transmettent les habitus du voyage professionnel : les déplacements sont organisés en commun, les expériences en sont partagées, ce qui permet de construire conjointement et continuellement le groupe et l'espace local. Dans un même temps, l'injonction à la mobilité internationale et résidentielles participe des rapports hiérarchiques et intergénérationnels dans le groupe de recherche, avec des chercheurs plus expérimentés qui intègrent cette norme à leur activité d'encadrement et leurs stratégies de réussite. L'intérieur de la cabine qui est devenu un enjeu d'autant plus important que le choix des espaces de passage et de pause. Le « son » camion est alors particulièrement désirable pour les salariés aussi bien que pour les indépendants.

La place changeante de la mobilité donne lieu à des stratégies d'adaptation et de contournement, mais aussi de résistance. Des stratégies complexes en vivant de manière multi-locale, y compris en famille, pour répondre à la nécessité de concilier carrière et vie personnelle. Qui, dans le cadre de son post-doctorat, fait des allers-retours hebdomadaires entre Bruxelles et Genève pour retrouver son épouse. Encore de Sylvie, qui, pour suivre son mari qui a obtenu un poste de chargé de cours, a accepté un poste moins qualifié. Ces pratiques impliquent des inégalités de genre structurelles, souvent masquées par l'idée selon laquelle les femmes privilégieraient la stabilité. Dans le transport routier, il s'agit d'approprier dans les corps les rythmes imposés par la machine et de faire exister les autonomies dans les contraintes – conduire, dormir, réaliser les tâches administratives selon les rythmes imposés, tout en tentant d'aménager à sa façon les contraintes contraignantes.

Dans les deux situations, jouer avec le temps devient crucial face au besoin de faire toujours plus toujours plus vite. Cette pratique appelle à créer une fiction temporelle en anticipant sur le travail futur : sur le budget d'un projet, du travail en réalité du présent. Les questions suivantes sont posées, les fins de thèses sont soutenues, des projets en manque de financement sont alimentés par les fonds de recherche. Pour les routiers, il s'agit d'exploiter les marges laissées par la surveillance du temps de travail, réaliser du travail de chargement pendant les temps d'attente pour la documentation ou le repos.

Les contraintes liées aux normes mobilitaires sont, pour les chercheurs, un motif important d'abandon du travail académique. Mais l'obédience à leurs collèges n'est pas un des motifs les plus consacrés en priorité à la gestion et à la recherche initialement dans le métier. Les chercheurs observés optent ainsi pour une plus grande maîtrise socio-spatiale – la possibilité de contrôler sur ses mouvements et ses lieux de vies. Il ne s'agit pas là d'un rejet de la mobilité, mais bien des incertitudes et des étapes. Dans le transport routier de marchandises, la disparition d'espaces de rencontre traditionnels (douanes, bureaux) a entraîné de nouvelles formes de rassemblements et répertoires d'actions collectives. Pendant les protestations contre la concurrence kilométrique en Belgique, ce sont des plateformes logistiques et non pas les postes frontières qui ont fait l'objet de barrières. Des actions ont été organisés en ligne, et le travail syndical a été en grande partie consacré au soutien de procédures judiciaires.

Ainsi, les temps et espaces qui représentent des contraintes pour les travailleurs des deux secteurs sont aussi des ressources pour résister à ses exigences, et cela au-delà des idéaux de métier – mobilité, liberté, autonomie, aventure – mis en avant dans les discours.

## Quelle est votre contribution aux débats politiques et théoriques ?

Meike Brodersen – La thèse fait la démonstration de trois positions épistémologiques et méthodologiques : Premièrement, la recherche prend en compte des systèmes globaux comme les mobilités internationales, les marchés scientifiques et la logistique, la recherche prend son point de départ, elle suit les mobilités dans le temps, dans l'espace et à travers les réseaux. C'est là une manière d'approcher l'apport heuristique de terrains locaux, matériels, divergents. Méthodologiquement, cela permet de réaliser une ethnographie à un niveau théorique, cela permet de tenir compte des frictions inhérentes aux systèmes d'apparence lisses, universels comme la recherche scientifique, qui promettent des mouvements accélérés, contrôlés, sans accrocs. Il s'agit pour cela de suivre les mobilités dans leur milieu propre à chaque terrain, et la manière dont celles-ci sont activement construites, renouvelées, négociées. Cela ne peut être vu comme global n'est jamais total mais fait de frontières et de limites, de coûteux franchissements d'espaces et de connexions. La thèse fait dialoguer deux terrains dans des mondes professionnels qu'à première vue tout distingue, que ce soit en termes de pratiques, d'organisation et de représentation collective. Ce dialogue par thèmes interposés dépasse le cadre plus restreint de la co-construction de dynamiques touchent les mondes du travail de manière transversale à des secteurs d'activité très différents, notamment la recherche changeante de la mobilité dans le travail.

Troisièmement, la thèse montre qu'il est particulièrement pertinent d'adopter un prisme spatio-temporel pour comprendre la compréhension des temporalités établie en sociologie du travail et de la conceptualisation de l'espace dans les études de terrain dans les deux domaines tout en tenant compte de la nature des transformations en cours dans les terrains d'étude. Dans les arènes où se négocient les limites et les normes du travail, et c'est par l'espace-temps du travail que se mettent en place les pratiques des travailleurs.

## Sur quelles perspectives de recherche ouvrent vos conclusions ?

Meike Brodersen – La thèse invite à un regard critique des normes mobilitaires pour chacun des terrains concernés, en interrogeant les critères d'évaluations des projets et carrières scientifiques d'une part, et l'encadrement des conditions de travail et de conditions de vie. Mais elle amène aussi une interrogation plus générale sur la valorisation de l'autonomie et de l'indépendance, qui, associées à la place dans les politiques d'emploi et prend de l'importance, par exemple dans le contexte de l'économie de plateformes.

En effet, autonomie, indépendance et engagement vocationnel continuent d'être de puissants moteurs pour justifier des étapes de carrières précaires (comme dans le cas des post-doctorants), des mobilités internationales impératives, des stratégies d'indépendance des camionneurs, le travail gratuit dans les secteurs créatifs ou du savoir, ou encore l'externalisation externe dans l'économie de plateforme. La thèse montre combien ces autonomies, souvent très relatives voire factices, amènent à des reconstructions mais aussi à des reconstructions toujours fragiles des récits de soi et des identités professionnelles. Ces conclusions incitent à une place des mobilités et de leur maîtrise dans les biographies des travailleurs mobiles, en élargissant le champ de la recherche aux biographies extraprofessionnelles, et en étendant l'analyse aux travailleurs des plateformes numériques, ainsi qu'à d'autres d'ouvrir des nouvelles perspectives sur la manière dont s'articulent les mobilités spatiales temporaires, mobilités professionnelles. Pour étudier ces questions, les contours des terrains et sites de la recherche ethnographique doivent être continuellement renouvelés et sur des modalités de recherche plus participatives.

Téléchargement

Télécharger la thèse complète

[<div class="logo logo-mobile"> <a href="https://fr.forumviesmobiles.org/"><img src="https://forumviesmobiles.org/then](https://fr.forumviesmobiles.org/)

<!-- Notes -->

[^1]: Ce modèle du « just-in-time » vise à augmenter l'efficacité de la production et à réduire les coûts impliqués par le transport, il suppose une optimisation des coûts de production par un éclatement spatial des sites de production et un d'approvisionnement par des normes et contrats passés aux fournisseurs et transporteurs. Ces derniers subissent ainsi des coûts spatio-temporels de leur travail. [^2]: Transport effectué sur un territoire par un transporteur étranger après un transport

Chapô

<p>Au sein de deux métiers mobiles – la recherche universitaire et le transport routier de marchandises –, des tensions contemporaines, la manière dont elles se traduisent en contrôle du travail et les idéaux professionnels. La thèse de Meike Broderick est une ethnographie des temps et des espaces pour montrer comment les travailleurs résistent, s'attachent et s'adaptent à ce travail. Mobilithèse 2021 organisé par le Forum Vies Mobiles.</p>

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Diversité des modes de vie

Loisirs et tourisme

Représentations

Rythmes de vie

Travail

Type d'article

Mobilithèse