

Les mobilités éprouvantes (Re)connaître les pénibilités des déplacements ordinaires



Appel à communications

Présentation de la thématique

Dans l'excitation intellectuelle liée à l'émergence, dans les sciences sociales, de ce nouveau et riche champ de recherche qu'est l'étude des mobilités quotidiennes, il est un versant de ce phénomène auquel peu de chercheurs se sont intéressés. Etudiant la multiplication des séries et des formes de déplacements, ethnographiant les ingéniosités tactiques développées par les individus pour assurer leur mobilité, diagnostiquant la transformation des sociétés sous l'effet d'innovantes et multidimensionnelles fluidités, les sciences sociales ont porté peu d'attention aux caractères éprouvants de ces réalités pour celles et ceux qui en sont les acteurs ordinaires. La gouvernementalité nouvelle, fondée sur la symbolique de la mobilité continue, n'engendre-t-elle vraiment que des effets positifs ? Qui sont les groupes qu'elle vise en particulier et ceux qui souffrent le plus de ses injonctions ? Quelles sont les logiques régissant les dispositifs qui se déploient en son nom et quels en sont les effets sur les corps et les esprits ?

Dans un contexte où les formes et les pratiques de mobilité se voient généralisées, les expériences pénibles et éprouvantes dans les déplacements elles aussi se multiplient et se diversifient. Il apparaît alors urgent, pour les sciences humaines et sociales, de proposer des investigations plus explicites et plus fondées de ces épreuves – entendues ici comme l'ensemble des émotions, des sentiments, des images, des pratiques, des lexiques et des configurations dans lesquels se déclinent les pénibilités de ces déplacements ordinaires.

Ce colloque vise à rassembler des chercheurs issus de différentes disciplines et qui s'intéressent aux *pénibilités des expériences de mobilité*, c'est-à-dire aux aspects éprouvants, pour les individus ou pour les groupes auxquels ils appartiennent, des configurations au sein desquelles s'engendrent et s'expérimentent les circulations quotidiennes. Dans une première approche, on peut penser que ces circulations sont configurées par des contraintes de trois ordres. Premièrement, dans la mesure où la très grande majorité des actifs travaille en dehors de leur domicile, leur mobilité est largement contrainte par l'emploi. Deuxièmement, les rythmes de l'obligation scolaire constituent une autre dimension très contraignante pour de nombreux ménages, et scandent de manière remarquable la circulation dans les espaces publics. Troisièmement, l'accès spatial aux consommations, entendues au sens large comme usages « libres » de fournitures de services (commerces, services administratifs, loisirs, activités culturelles, tourisme, etc.), est également fortement structuré par les localisations et les temporalités de ces services. Ces différentes contraintes (professionnelles, scolaires et consommatoires) placent d'emblée la mobilité quotidienne sous le signe de la pression, du respect

d'horaire, des tensions ou tout au moins de l'exigence d'organisation et de coordination. Les formes des pénibilités liées à ces déplacements peuvent alors se différencier par le lieu où leur épreuve se manifeste concrètement : la sphère domestique, la sphère professionnelle et les espaces publics. Ces espaces apparaissent en effet comme les pôles principaux où s'expriment les contraintes et injonctions de mobilité et où se vivent les épreuves de leur confrontation. Dans un premier abord et sans présumer de leurs enchaînements éventuellement cumulatifs, leur présentation permettra d'identifier les thématiques principales du colloque.

Axe 1 – Mobilités et pressions domestiques

La sphère domestique apparaît comme un lieu privilégié pour éponger, encaisser ou amplifier les répercussions – physiques, relationnelles, matérielles et symboliques – des contraintes de mobilité venues d'ailleurs. Ces mobilités peuvent imposer des coûts financiers substantiels, grevant les ressources disponibles pour les individus ou les ménages, tout autant que des rythmes épuisants. Mais c'est principalement l'articulation entre vies privée et professionnelle(s) qui apparaît comme une épreuve perpétuellement renouvelée. Les obligations et opérations de gestion des mobilités divergentes au sein des ménages, comme dans le cas de ceux comportant plusieurs personnes ayant chacune leurs agendas de mobilité et leurs marges d'improvisation, représentent une activité - à part entière - d'orchestration de rythmes et de mouvements, au jour le jour. On sait que la prise en charge de cette activité reste inégalement distribuée entre les sexes et entretient des asymétries pénibles entre parents où la mobilité professionnelle de l'un semble souvent aller de pair avec l'immobilisation de l'autre. Le stress quotidien, les organisations comme les dissensions familiales, le vécu des enfants ou des adolescents dans les transports (individuels ou collectifs), les inégalités de genre, les bricolages technologiques et relationnels visant à répondre aux imprévus, la charge mentale, les mobilités inégales des jeunes filles et garçons dans certains milieux, autant d'expressions possibles, parmi d'autres, des pressions domestiques liées aux mobilités quotidiennes.

Axe 2 – Déplacements professionnels et professionnels des déplacements

Si les salariés sont, par définition, des travailleurs mobiles, cette mobilité est désormais prônée dans les discours managériaux et intensifiée dans les pratiques de gestion du personnel et les politiques d'emploi. D'une part, les stratégies de flexibilité combinent des formes de mobilité interne (polyvalence, télétravail, etc.) et externes (sous-traitance, intérim, emplois à durée déterminée) qui tendent à déstabiliser, socialement et géographiquement, les carrières individuelles autant que les collectifs de travail : multiplication des postes, des chantiers, des univers de travail, des codes voire des langues, supposant une charge importante en terme d'accommodement à des cadres d'interaction à chaque fois différents. D'autre part, les injonctions institutionnalisées à la mobilité, en milieu professionnel tout comme dans le cadre de l'accompagnement social et de la remise à l'emploi ou même dans le secteur de l'enseignement (programmes d'échanges internationaux, carrière étudiante, etc.), contribuent à remodeler un profil d'actif pour lequel la mobilité géographique est une norme, voire une valeur, endossée et assumée individuellement. Ces injonctions dominantes se traduisent notamment par des expériences nouvelles (au moins dans leur étendue sociologique), celles consistant, pour les individus, à être plongés dans des espaces-temps de mobilité qui ne sont pas ceux des déplacements domicile-travail proprement dits. Ces expériences varient selon les profils et les secteurs socioprofessionnels (pendulaires de longue distance ou de longue durée, cadres internationaux dans les espaces aériens, *working poors* des secteurs du nettoyage ou de la vente acculés à déambuler entre deux tranches horaires de travail, étudiant séjournant à l'étranger, etc.), mais auraient pour point commun de générer des souffrances et des pressions propres aux mobilités de travail.

Au-delà de ces nouvelles formes de mobilités « professionnelles », une attention particulière pourra également être accordée aux métiers du transport, dans le sens le plus large du terme. On pense évidemment aux routiers, mais aussi, par exemple, aux métiers de contrôleur, de vigie, d'accompagnateur, voire même de conducteur ou de chauffeur (dans les transports publics en général mais aussi dans le cas plus particulier du transport scolaire par exemple) pour lesquels aux risques d'accidents s'associent les risques d'incidents liés à l'affluence et à la composition des publics rencontrés. Pourraient ici être présentées des études analysant en détail les pénibilités spécifiquement attachées aux conditions de travail en « milieu mobile ».

Axe 3 – Environnements et événements éprouvants

La circulation dans les espaces publics, et en particulier l'usage des systèmes de transport, notamment par la tenue de soi qu'ils exigent, peuvent engendrer des sentiments d'inconfort ou d'insécurité. Ces « émotions » naissent généralement dans des situations dans lesquelles le contrôle que l'individu exerce sur son action est mis en péril par le déroulement des interactions. On peut ici mentionner le caractère souvent éprouvant de l'affluence de passagers dans les transports en commun, et cela tant pour les « usagers » eux-mêmes que pour les professionnels en charge de la gestion de ces situations. Les usagers sont ainsi ordinairement confrontés à l'indifférence mais aussi à la violence et à la mort dans les différents systèmes de transport. Même l'accidentologie routière, pourtant très prolifique au sujet des causes et des processus engendrant les accidents, s'avère quasiment muette sur les sentiments et les séquelles résultant de ces expériences vécues. Quelles interprétations peuvent être proposées des dimensions sociologiques, géographiques et politiques des « accidents » ou des « incidents » de « circulation » ? Comment analyser les « plaintes » formulées à l'encontre des conditions quotidiennes de déplacement ?

Les déplacements ordinaires peuvent s'avérer pénibles également dans leurs aspects matériels. Les aménagements des espaces eux-mêmes (ou des véhicules) peuvent se montrer éprouvants (en fonction de leur qualité sonore, visuelle, tactile ou olfactive) tant pour des usagers « moyens » que pour des usagers particuliers, tels par exemple les personnes à mobilité réduite, les individus vieillissants, les parents ou les enfants. Il y a ainsi des inscriptions spatiales des inégalités, s'objectivant sous différentes formes, matérielles et symboliques, comme par exemple le danger et l'hostilité associés à certains quartiers, lieux ou moments et aux populations qui y sont associées. L'aménagement des espaces, notamment publics, marquerait par ailleurs une tendance forte à proscrire l'immobilité et l'arrêt, au profit d'une mise en forme de la mobilité permanente et de la fluidité gagnante, massivement exprimées dans le paysage publicitaire, télévisuel et électronique. La célébration du « passant » et du « mobile » semble inverser les valorisations antérieurement attachées à la fixité, sans inclure pour autant les nouvelles formes de « vagabonds forcés » que sont les sans-abri, les sans-domicile et les sans-papiers. Ces figures, auxquelles on pourrait associer celles de certaines jeunesse urbaines, ne sont-elles pas à la fois désignées comme sources d'insécurité et elles-mêmes confrontées à des pénibilités récurrentes ?

A côté de ces sentiments d'inconfort, de déprise ou d'insécurité, s'opérerait simultanément, et peut-être paradoxalement, une dé-symbolisation des espaces de mobilité engendrant d'autres ressentis négatifs : anonymat, indifférence, standardisation, peur du risque, et, finalement, désaffection de ces « non lieux » de la mobilité contemporaine que seraient les gares, les aéroports, les stations-service, etc., voire la banlieue automobile dans son ensemble, dénoncée dès la fin des années 50 comme espace de tristesse. Comment ces agencements nouveaux sont-ils vécus par les individus contemporains ? Peut-on identifier, parmi celles et ceux qui fréquentent ordinairement ces espaces, l'émergence, la croissance ou la résilience de sentiments d'isolement, d'égarement, d'éloignement, d'ennui, d'épuisement ? Comment comprendre les symboliques engagées dans l'accomplissement des suicides dans les espaces de transport et dans leur traitement par les institutions ? Quelles sont les

logiques, ou les tactiques, développées par les individus et les groupes pour faire face à ces défis symboliques et sociopsychologiques ?

Ces trois axes, dont l'exposé est loin d'avoir épuisé toutes les ramifications, sont évidemment liés les uns aux autres. Le colloque voudrait encourager les chercheurs à les traiter de manière ouverte, en prêtant notamment attention à un certain nombre d'interrogations transversales, parmi lesquelles :

- le rôle du corps (et de ses appendices éventuels) et de la dimension « engagée » des actions dans l'émergence et le vécu des sentiments de pénibilité en matière de mobilité ;
- la question des inégalités (genre, âge, classes sociales, apparences, etc.) et de leurs évolutions sociologiques et biographiques dans l'entrecroisement des logiques sociales et symboliques construisant des expériences de mobilité différenciées et différenciantes ;
- est-il possible de développer des outils permettant de comprendre, voire de mesurer, la rugosité (par opposition à la fluidité) des espaces, en tant qu'ils sont parcourus quotidiennement ? Parcourir les espaces s'avère plus ou moins difficile selon non seulement les propriétés des espaces circulatoires mais également selon les caractéristiques des personnes qui y circulent. Comment appréhender, au niveau micro ou macro, le caractère éprouvant de ces agencements ?
- dans un monde valorisant la mobilité, deux défis intellectuels et politiques ne peuvent manquer de se poser. Premièrement, comment (avec quels outils conceptuels et méthodologiques) diagnostiquer le caractère éprouvant des déplacements ? Quelles doivent être les situations de référence dans un exercice aussi périlleux ? Deuxièmement, les souffrances engendrées par les déplacements ordinaires n'amènent-elles pas nécessairement à une critique de la mobilité ? Quels sont les contre-modèles sociaux et psychosociaux qui animent les enquêtes sur les pénibilités des transports ?
- enfin, un regard qui ne porterait que sur la seule mobilité quotidienne suffit-il à penser ses pénibilités, à saisir les tenants et aboutissants des malaises qu'elle semble générer par elle-même ? Pour formuler autrement la question, est-ce la mobilité qui transforme les expériences et les conditions sociales en les rendant plus pénibles, ou sont-ce ces expériences et ces conditions qui transforment les mobilités en les rendant plus éprouvantes ?

Les réponses à l'appel à communications

Les propositions de communication (fournies au format .doc) comprendront entre 3 et 4 pages dans lesquelles devront figurer :

- Les coordonnées précises du ou des auteurs,
- Le titre de la communication,
- La référence à l'axe thématique visé,
- Un résumé de la communication comprenant :
 - les références théoriques mobilisées,
 - la méthode utilisée et le corpus de données (s'il y a lieu),
 - les résultats attendus,
 - une courte bibliographie.

Toute proposition ne respectant pas ces critères ne pourra être évaluée. Les propositions pourront relever de différentes perspectives (théorique, qualitative, empirique, quantitative, modélisatrice ou méthodologique) et de différentes disciplines (sociologie, psychologie, géographie, économie, etc.). Elles seront évaluées par les membres du comité scientifique du colloque.

Les propositions de communication sont à adresser par courriel **au plus tard** pour le **vendredi 20 novembre 2009** à l'adresse suivante : msfs2010@ulb.ac.be.

L'avis du comité scientifique sera communiqué aux auteurs des propositions retenues au plus tard le **jeudi 24 décembre 2009**. Une publication des actes sera assurée après le colloque, sous une forme à déterminer.

Pour toute information supplémentaire, vous pouvez vous adresser à :
Pierre Lannoy, +32/(0)2/650.33.52, pilannoy@ulb.ac.be

Adresse du colloque :

METICES – Institut de Sociologie – Université libre de Bruxelles – Av. Jeanne 44 – B-1050 Bruxelles.
Site web : <http://metices.ulb.ac.be/spip.php?rubrique37>

Comité organisateur :

Pierre Lannoy, Université libre de Bruxelles
Michel Hubert, Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles
Manuela Bruyndonckx, Université libre de Bruxelles
Giuseppina Meloni, Université libre de Bruxelles

Comité scientifique :

Marcelle Stroobants, Université libre de Bruxelles
Thierry Ramadier, Université de Strasbourg / CNRS
Greg Nijs, Katholieke Universiteit Leuven
Jacques Moriau, Université libre de Bruxelles
Bertrand Montulet, Facultés universitaires Saint-Louis, Bruxelles
Joël Meissonnier, Université Galatasaray, Istanbul (proch. CETE Lille)
Sébastien Lord, CEPS/INSTEAD, Luxembourg
Guy Lebeer, Université libre de Bruxelles
Christophe Eaux, Université de Strasbourg / CNRS