

AUTOMOBILITÉS POSTMODERNES : QUAND L'AUTOLIB' FAIT SENSATION À PARIS

Jean-Pierre TREMBLAY *

Résumé : Le présent article vise à mettre au jour les soubassements imaginaires d'un objet socio-technique urbain contemporain : l'Autolib'. Sur la base d'une enquête de terrain approfondie, elle-même couplée à une phénoménologie herméneutique consistante, nous montrons que la petite voiture de location d'apparence anodine, mise en place à Paris en 2011, se révèle être un indicateur privilégié d'une dynamique macrosociale sous-jacente : soit le passage d'une épistémè « moderne » à une épistémè « postmoderne ». À travers l'examen de l'esthétique du véhicule (que l'on caractérise comme poly-identificatoire), comme de ses caractéristiques et fonctionnalités les plus saillantes (la voiture électrique connectée illustre le topos contemporain de « l'enracinement dynamique »), nous mettons au jour les diverses modalités socio-anthropologiques qui permettent d'envisager l'objet « Autolib' » comme le produit/producteur, parmi d'autres choses, d'un nouveau « bassin sémantique ».

Mots clés : Autolib', postmodernité, topique socio-culturelle de l'imaginaire

Abstract: The purpose of this article is to reveal the imaginary foundations of the Autolib', a socio-technical entity evolving in our contemporary urbanity. Based on an extensive fieldwork combined with a robust hermeneutic phenomenology, the author shows that this apparently insignificant rental car, disseminated in Paris from 2011, turns out to be a privileged indicator of a macro-social dynamics underlying the transition of a "modern" episteme to "postmodern" episteme. Through the analysis of the vehicle aesthetics (which is characterized here as poly-identificatory) and its most salient functional features (for instance, the connected electric car illustrates the contemporary topos of "dynamic rootedness"), the article interprets the various socio-anthropological aspects of the "Autolib'" and finally emphasizes the fact that this small car is, among others things, the product/producer of a new "semantic basin".

Keywords: Autolib', postmodernity, socio-cultural topic of imaginary

* Titulaire d'une maîtrise de sociologie, Université de Laval (Québec). L'auteur tient à remercier les « abonnées » au service Autolib' qui, lors de l'enquête de terrain qui s'est déroulée à Paris au printemps 2013, ont bien voulu participer aux entretiens et accepté d'être « observés ».

Automobilisme(s)

Difficile pour l'homme de la rue de ne pas les remarquer : à Paris, les « Autolib' » se sont désormais installées dans l'écosystème urbain. Elles ne manquent pas d'interroger notre rapport à la ville et à la conduite, à la conduite de/dans la ville. À bien des égards, elles annoncent un nouveau paradigme. Dans ce double mouvement d'un déplacement urbain électrifié et d'un partage de véhicules communs, se joue en effet la part d'une postmodernité en (sous ?) tension. Si les campagnes de communication, le marketing politique et les aspects économique-industriels accompagnent certes le déploiement de ces petites *Bluecar*[®] grises conçues par la société Bolloré, force est de constater que celles-ci nous *mobilisent* autant que nous les *mobilisons* : dans la ville contemporaine, le sujet souverain laisse la place au nomade, au *puer aeternus*¹.

Parce que les flux de la *Lebenswelt* urbaine s'entrelacent en une série de réseaux socio-techniques parfaitement connectés, il devient indispensable d'entreprendre une sociologie « formiste » de la socialité (dé)ambulatoire contemporaine. Mais pour ce faire encore s'agit-il de creuser profond, jusque dans les tréfonds de l'inconscient collectif postmoderne : après excavation, Autolib' apparaîtra comme la marque d'une *libido mobilis*, d'une énergie libidinale autocentrée, sorte de « centralité souterraine » littéralement *automobiliste*. Tout cela exprime sans doute le besoin pulsionnel de reconnecter l'homme contemporain avec une énergie matricielle, et le succès de ce « service » depuis son lancement très médiatique en novembre 2011, son extension au-delà du périphérique, en signale l'inexorable contagion.

Dans la mesure où ce phénomène résiste aux catégories et aux méthodes positivistes, nous nous sommes employé à l'étudier de façon *sensitive*, en ouvrant notre « raison sensible » à ces « miettes » pourtant fondatrices de l'expérience quotidienne (*Erlebnis*). Il s'est donc agi, dans un premier temps, de *vivre* l'expérience offerte par l'Autolib', de s'enfoncer dans la pulsation du déplacement en auto, rythmé par les charges électriques injectées en doses homéopathiques ; *mutatis mutandis*, de se fondre dans le *design* du commun qui est aussi fabrique d'un *futur désirable*². Cette phénoménologie nous conduira, dans un second temps, à proposer une « mythanalyse » – pour reprendre la notion du fondateur de la socio-anthropologie de l'Imaginaire, Gilbert Durand – de l'expérience urbaine postmoderne. L'Autolib' participe en effet de l'*imaginal* contemporain, elle remodèle les formes de socialités, dont le devenir tribal n'est plus à démontrer.

Plug-in : esthétique de l'Autolib'

D'abord, l'objet « Autolib' ». La forme même l'inscrit dans une esthétique qui se voudrait anonyme et impersonnelle. Les flancs étroits, le carénage émacié, le

1. Voir F. La Rocca, *La ville dans tous ses états*, CNRS Éditions, Paris, 2013.

2. P. Musso, L. Ponthou et É. Seulliet, *Fabriquer le futur 2 : l'imaginaire au service de l'innovation*, Village mondial, Paris, 2007.

parechoc relevé, tout cela révèle un *design* minimaliste, la présence de cette voiture de/mise en partage. Le pare-brise ouvre une brèche dans la tôle froide : le verre s'étire devant le conducteur et étend loin ses nuances transparentes. Par contraste, les vitres des portières sont étroites mais s'ouvrent *a minima* au spectacle de la ville traversée. L'ergonomie du véhicule indique assez un parti pris sémiologico-praxéologique : c'est une automobile *ouverte*, car elle s'ouvre à l'usage (*open innovation*), non plus par essence (elle roule à l'électricité, rappelons-le), mais au travers de son devenir dans la conduite – son existence précède les flux de son essence et des extases qu'elle promet à l'abonné-e. Ainsi donc, cette esthétique n'est pas sans l'usage, elle n'est que dans l'usage, elle naît de l'usage : *des usages*.

Figure 1. Latence



L'usage ne se limite pas à la conduite. La voir, c'est l'utiliser, c'est se l'approprier. Outre le *design* de cette petite auto de 365 centimètres de long, la couleur de la plupart des Autolib' (celles que nous avons empruntées dans nos déambulations, lors de l'enquête de terrain) témoigne de cette volonté de quasi-disparition dans le chromatisme urbain grisâtre. Communément appelée « gris métallisé », l'enveloppe de carrosserie manifeste un *refus obstiné de la coloration*. L'abandon de toute signature colorée dit assez l'épuisement d'une urbanité vorace, phagocytant les pulsions de vie, absorbant la vivacité des couleurs. Mais le gris est force créatrice. S'il reste dans cette esthétique du gris une impression étrange d'anonymie, voire de castration de la subjectivité automobilistique, c'est en revanche le socle d'une revitalisation de l'imaginaire de la conduite : elle est grise métallisée, *donc* disponible pour tou-te-s. Elle se donne au commun, elle est le commun ; cela suppose l'abandon d'un *self* moderne qui s'accommodait des peintures industrielles pour l'accession de l'*homo postmodernus* au monde de la vie *incoloré*, c'est-à-dire libéré du pouvoir d'imposition de la palette chromatique qui accompagnait l'empire de la voiture du XX^e siècle. À l'*ontologie* de la propriété individuelle, l'Autolib'

substitue ainsi l'ontogenèse de l'appropriation collective ; à la notion d'identité, la petite voiture substitue celle d'« identification comme suite de sincérités »³.

C'est un fait que, comme toute sémiotique complexe du *design*, l'Autolib' n'a rien d'une matière univoque. Bien au contraire, quelques éléments dissidents strient l'a-forme de l'auto. Le slogan « zéro bruit, zéro pollution », en rouge et bleu, drape délicatement le véhicule (du) commun, comme si les mots venaient inscrire les vertus potentielles d'une écologie qui vient : la voiture neutre par excellence. Cette volonté de ne rien abîmer par la grâce d'une voiture-propre, qui va de pair avec la mise en abyme du concept de la voiture-proprété ; ce souci donc de ne pas/plus polluer cadrent parfaitement avec le *design* terne/éternel. La doxologie spontanée qui équipe le *design* n'en est pas moins conséquente pour l'usage anticipé par les concepteurs. C'est en effet une castration sémantique et une dévirilisation de l'acte de conduire, qui émasculent le conducteur avant même qu'il soit monté dans l'habitacle. L'auto moderne était androcentrée, l'Autolib' est sexuellement indifférencié-e : elle se pose, par là même, comme réceptacle à l'identification, à la *persona* polymorphe qui est le propre de notre contemporanéité. Et ce signalement sans genre précis, *transgenre*, se métabolise dans le symbole de l'Autolib' placé à l'arrière, lequel se replie en une signature graphique juste visible. On ne peut qu'être frappé par cette insistance à déconstruire la puissance mécanistique qui faisait la force (masculine) de l'auto du XX^e siècle, déconstruction qui est ici mise en scène : « zéro odeurs », « 100 % électrique », « Chuuuut », le véhicule de demain se doit de disparaître même lorsqu'il s'affiche.

Le plaisir redouble une fois installé. À l'intérieur, les formes les plus simples, les moins personnalisées s'instituent : du gris des sièges au tableau de bord fonctionnel, c'est un dépouillement qui renvoie non pas à l'ascèse caractéristique du finalisme prométhéen et faustien mais, bien plutôt, à la *disponibilité* de l'usage. À quatre, les voyageurs seront serrés, *et tant mieux*. Les corps se toucheront en une étreinte passagère, ils feront corps dans cette réplique de l'œuf primordial détaché de la matrice (la borne de rechargement électrique), connectée/à re-connecter. « Automobile et liberté », le nom l'indique d'ailleurs assez. La contraction des termes (Auto-lib', donc) est aussi signe de *décontraction*, d'hédonisme présentéiste. Le slogan fiché sur la carrosserie (« Libre comme l'air ») redouble le sous-texte d'un objet hybride voué à circuler. Car il est bel et bien question d'air, et c'est là un indice, certes furtif, de l'éviction de la modernité liquide au bénéfice de la postmodernité gazeuse, du passage d'une temporalité projective à une espace enraciné, lieu d'occurrence de multiples *synchronicités*⁴.

3. M. Maffesoli, *Au creux des apparences. Pour une éthique de l'esthétique*, Le Livre de Poche, Paris, 1993.

4. Voir en ce sens la stimulante réflexion de Sylvie Joubert, *La raison polythéiste. Essai de sociologie quantique*, LHarmattan, Paris, 1991.

Une matrice électrique

Et ça marche, et ça roule. On le sait, l'électricité en France coûte peu cher, le service est donc à la portée de tout le monde. Les tarifs démocratiques en sont la preuve (120 euros l'abonnement à l'année, 11 euros l'heure d'utilisation), tout comme le nombre d'abonné-e-s (125 000 début 2014). 500 stations sont désormais opérationnelles à Paris intra-muros, et des dizaines d'autres sont déployées en banlieue. Tout cela a des effets sur l'architecture du mobilier urbain. Les stations sont les points avancés de cette révolution technico-symbolique marquée par la topique de « l'enracinement dynamique » (Maffesoli). Elles servent de point d'attache aux Autolib' ; elles mêlent, en une hybridation toute contradictoire, cette pulsion déambulatoire – qui se nourrit de sa propre énergie, le gros des bornes, à peine coloré par le bleu du signal indiquant la charge de la batterie Lithium-métal-polymère logée sous le plancher – et, osera-t-on, le désir maternel matérialisé par la bulle de verre dans laquelle l'abonné-e pourra régler sa course ou anticiper sur son prochain trajet. Ainsi, la masculinité effacée, corrigée, détournée même de l'Autolib' peut-elle (enfin !) laisser place à une maternité oblongue – non plus le phallus et l'énergie séminale de la voiture de sport, mais l'utérus accueillant de l'abri-à-Autolib'. Non sans une certaine audace théorique, Maffesoli parle à cet égard d'« invagination du sens » propre au moment postmoderne : on ne saurait mieux dire. Afin de démontrer la justesse empirique de cette analogie du « retour à la matrice », on ne manquera pas de remarquer que le fil reliant la voiture à la borne de rechargement n'est pas sans évoquer le cordon ombilical qui relie la mère à l'enfant. L'électricité, telle une substance nutritive, pulse à flots continus *via* un fil noir. Et le cycle naissance-vie-mort de se rejouer à chaque arrêt à la station. Détaché de sa matrice, le véhicule paraît en effet vivre sa vie « autonome » (αὐτόνομος). Mais il n'en est rien. Car l'énergie qu'il emmagasine s'épuise vite, se dilapide rapidement. Et il faut vite revenir à la matrice rassurante et restaurante. C'est là, dans le murmure goulu des kilowatts engloutis, dans cette succion bourdonnante des signaux électriques, que le couple mère/enfant (*i.e.* Autolib'/rechargement) se noue intensément. On comprend mieux, dès lors, que les signes (virils) de la masculinité automobile aient été bannis avec force du *design*.

Mais la petite auto n'en est pas moins propulsée dans l'écosystème urbain, qui lui n'est pas encore pleinement gagné par cette nouvelle automobilité : les multiples marques qui strient la carrosserie (portières enfoncées, pare-chocs abîmés, « vandalisme », crottes de pigeon...) rappellent en permanence la mutilation d'un véhicule chétif et à protéger. Car les forces de l'urbain moderne le dépassent, inlassablement, et le ramènent à sa condition d'automobile grise et incolore. Si elle témoigne donc de la tension propre à toute époque de transition, il reste que l'Autolib' substitue, à l'économie de la séparation, l'écologie de la fusion : *primum relationis* est sa devise *imaginale*.

Et justement, au volant d'un petit véhicule postmoderne qui court-circuite le *design* prédateur des grosses berlines modernes, quelle expérience de conduite est-on à même de vivre ? Puisqu'il faut la vivre, nous l'avons vécue. Retour d'expérience,

donc : en nous engageant dans le flot de véhicules, sous une fine pluie de mars, à l'heure dite « de pointe », il n'est pas difficile de ressentir une sorte de douce peur, de malaise ouaté. Non que l'Autolib' soit dénuée de capacité à affronter les flux antagonistes d'automobilistes pressés. Mais sa fragile peau de métal semble une bien mince pellicule pour affronter la présence de véhicules lourds, les *Sport Utility Vehicles* (SUV) aux formes agressives et aux fières calandres, dont la visibilité démonstrative, *trop* démonstrative, témoigne en réalité du chant du cygne d'un prométhéisme agonisant. Face au *pouvoir* à bout de souffle incarné par les SUV, l'Autolib' manifeste la *puissance* du quotidien, de l'empathie (*Einführung*). La quiddité neutre et neutralisante de l'Autolib' est idéale pour se perdre dans la foule des automobiles et se (*con*)fondre dans le tissu urbain. L'électricité qui coule dans les circuits du véhicule est apaisante, comme le silence utérin de l'habitacle. Le temps de la conduite est affirmation d'un nouveau soi, d'une subjectivation incarnée dans la sublimation automobilistique. Et lorsque nous apercevons une borne de rechargement, c'est une sorte de joie intérieure qui nous assaille. C'est notre souhait le plus vif, à quelques encablures du branchement salvateur, de pouvoir retrouver du *lien*. Signe d'épuisement, petite mort de la conduite, la jauge commande notre ralliement, une fois l'autonomie éteinte (250 kilomètres bornent l'espace des possibles en la matière). La *libido mobilis* est soudain à plat. Retour à la matrice et à sa nourriture électrique, en attendant une prochaine jubilation.

Figure 2. Bornage



La mise en commun des Autolib' renforce encore cette désubstantification du moi profond et la stimulation de formes d'attachement néo-tribales. Rien de personnel dans ce véhicule, aucune prise dans la conduite pour s'affirmer, et c'est dans ce registre qui pourrait paraître castrateur que se joue un nouveau modèle

identificatoire. Les tribus Autolib' se retrouvent bornées, assignées à leur abonnement, tout bonnement connectées. Les abonné-es font lien à travers une conduite qui n'est pas leur ; la manière de tenir le/au volant, de passer les vitesses, de freiner, tout cela nous est imposé par les précédents conducteurs qui ont découpé des possibles dans les façons de conduire, et avec lesquels nous apprenons à cohabiter. Et nous voilà nous-mêmes, à notre corps défendant, prescripteurs de conduite-à-venir : en acceptant les formes d'une maîtrise du véhicule qui nous est *prêtée*, nous en renforçons les contours pour ceux qui nous suivent, en même temps que nous restons toujours dans l'idéal de l'ouverture. C'est bien la défiance de la propriété qui nous habite dans l'habitacle commun. Ce n'est pas *notre* voiture, ce n'est plus *notre* conduite, ce ne sont plus *nos* gestes. Dans la sorte de communisme archétypique qui marque la *Lebenswelt* contemporaine, la propriété privée se dérobe à nous tou-te-s. Nous voilà amputé-es de notre pouvoir de singularisation. Nous n'avons pas payé pour posséder un véhicule mais pour en *user*. Seule la conduite nous est donnée en jouissance, dans une transe collective éphémère mais consolatrice, dans une *consumation* du quotidien. Et si, finalement, l'Autolib' incarnait cette « part maudite »⁵ de l'homme contemporain ? Qui consume, dépense, use, jouit, dans une oxymorique éthique de l'éphémère, qui n'est autre que celle de « l'instant éternel »⁶ ?

De l'air du temps

Maffesoli, dans la lignée des travaux pionniers de Durand sur les structures anthropologiques de l'imaginaire, reprend et développe la notion d'archétype en postulant l'existence d'une structure anthropologique de type « baroque » caractéristique du lien social postmoderne⁷. Par contraste, la modernité est caractérisée par une épistémè de type *dramatique*, appelant un dépassement et donc un projet, une morale transcendante véhiculée par des instances surplombantes (État, Classe, Esprit...) et impliquant l'existence d'« arrière-mondes », ainsi qu'une logique *diarétique-schizomorphe* (Durand) où le particulier proxémique est assujéti à l'universel projectif, l'imagination symbolique à l'iconoclasme judéo-chrétien puis cartésien. Inversement, notre « esprit du temps » postmoderne est *tragique*. Cette logique aporétique implique non plus une morale universalisante mais des éthiques *ad hoc* et un hédonisme multiforme. Le proxémique et l'esthétique (*aïsthèsis*, sentir en commun : *cum-sensualis*) sont alors facteurs d'une reliance festive et dionysiaque. C'est dans l'immanence que s'enracine cet être-ensemble néo-baroque, qui insiste sur le sensible, l'émotion, le frivole (ou plutôt ce qui était considéré comme tel en modernité), sur tout un « monde imaginal » (Corbin) rendu possible par l'essor technologique et la prolifération de l'image (télévision, publicité, corps...). Maffesoli

5. G. Bataille, *La Part maudite*, Minuit, Paris, 1949.

6. M. Maffesoli, *L'instant éternel. Le retour du tragique dans les sociétés postmodernes*, La Table Ronde, Paris, 2003.

7. M. Maffesoli, *Au creux des apparences*, *op. cit.*

définir ainsi la postmodernité comme « la synergie de l'archaïsme (être-ensemble tribal, affectuel...) et du développement technologique ». C'est l'accentuation de la constante hédoniste/présentéiste qui affine les sensibilités, la prévalence de la maîtrise, du devoir-être et de la fonctionnalité moderne, par opposition à l'esthétisation du monde postmoderne, illustrant bien cette idée. Le primat de valeurs dionysiaques n'est pas ainsi l'exclusivité de la condition postmoderne, mais exprime une « centralité souterraine », comme le montrent le cas de la civilisation antique grecque ou celui de l'époque baroque en Occident.

Figure 3. Pare-brise, part maudite ?



On comprend maintenant dans quelle mesure l'Autolib', avec toutes les caractéristiques que la phénoménologie herméneutique fait apparaître, est en phase avec le baroquisme contemporain : contre une conception futuriste, elle met l'accent sur le présent, sur la jouissance immédiate, l'opportunité du moment, le *kairos*. Au volant de ce réceptacle à *persona* polymorphe, de ce concentré roulant de technologie et d'archaïsme (on s'en souvient, l'Autolib' est nécessairement *relié* à la borne, à sa *matrice*), l'événement s'épuise *in actu*, il n'appelle pas de dépassement. Pas de contrat, mais du nomadisme. Pas de propriété, mais de l'usage et de la reliance. Plus de voiture-trophée petit-bourgeoise, *garée/garante* névrotique des identités de classes, de sexes et d'âges, mais un *médium gris*, flottant, ouvert à l'altérité, passant silencieusement et écologiquement d'un « haut lieu » urbain à un autre, d'une effervescence collective (Durkheim) à une autre. Le présent et le quotidien sont ainsi vécus dans leur intensité, et non plus dans leur extensivité projective. Cette voiture qui *me* conduit plus que *je* ne la conduis,

dans laquelle je me *fonds* pour pouvoir me déplacer, qui ne m'appartient pas et me libère pour cette raison même, témoigne bien de ce présentéisme multiforme. Automobile annonciatrice d'une nouvelle technosocialité, l'Autolib' manifeste, par son « enracinement dynamique dans la matrice spatiale »⁸, cette volonté inconsciente d'un être-ensemble glyschomorphe, où l'individu n'est plus défini par une identité stable, mais endosse une pluralité de masques (*persona*). Et réalise par là, *enfin*, une véritable reliance intra-mondaine.

Puissance sociétale (de l'Autolib') contre pouvoir institutionnel (des SUV), *principium relationis* contre *principium individuationis*, matrice enracinée contre phallogocentrisme projectif et finalisé : on mesure sans peine combien l'Autolib' témoigne de la « saturation » (Sorokin) de l'épistémè moderne. Elle incarne, pour peu que l'on prenne la peine de l'observer et de la *vivre*, un objet socio-technique « résiduel », pour reprendre le terme de Pareto, caractéristique d'un « bassin sémantique »⁹ émergent, charriant un imaginaire proliférant de la fusion et de la matrice.

Du point de vue synchronique du « structuralisme figuratif » qui est celui que Durand met en œuvre dans les *Structures anthropologiques de l'imaginaire*, on perçoit vite que l'Autolib' relève du régime *nocturne* de l'imaginaire. Et, au sein de ce régime, la petite voiture grise alterne entre la structure *synthétique* (basée sur le schème verbal « relier » et la dominante réflexe copulative) et la structure *mystique* (basée sur le schème verbal « confondre » et la dominante réflexe digestive). Objet à la fois réel et imaginaire, et sans aucun doute « nocturne », de par sa reliance et sa dimension matricielle, l'Autolib' fait ainsi face aux grosses berlines, aux SUV évoquées plus haut, qui elles relèvent d'un régime *diurne* de l'imaginaire, marqué par une structure schizomorphe (schème verbal « distinguer », réflexe dominant postural). Il n'est pas anodin, en ce sens, que ces grosses berlines soient *mises au garage* la nuit, et qu'à l'inverse les Autolib' fourmillent dans la cité que l'on croit naïvement endormie, mais où l'ombre de Dionysos se profile pourtant aux multiples festivités improvisées.

Du point de vue diachronique, la « topique socio-culturelle de l'imaginaire » développée par Durand dans ses derniers travaux¹⁰ permet de réinscrire l'opposition « Autolib' nocturne / berline-SUV diurne » dans la temporalité et la dynamique sociétale. « L'inconscient spécifique » que représentent les structures synthétiques et mystiques de l'imaginaire, et qu'incarne l'Autolib' sous une forme archétypique-concrète, est en effet un imaginaire *potentiel*, en devenir, « ferment de changement social et de mythe directeur ». Cet imaginaire émergent, que M. Maffesoli qualifie de son côté de « postmoderne », coexiste à l'heure actuelle avec les reliquats d'un imaginaire « actualisé », moderne et, comme on l'a vu, très largement érodé, « saturé ».

8. M. Maffesoli, *Au creux des apparences*, op. cit., p. 275.

9. G. Durand, *L'imaginaire. Essai sur les sciences et la philosophie de l'image*, Hatier, Paris, 1994.

10. *Ibid.*

Conclusion : néo-nomadisme et socialité automobilistique

Au terme de notre analyse, l'Autolib' révèle une dynamique sociétale sous-jacente, une « centralité souterraine » à l'origine d'un changement de mythe directeur, à l'origine du passage d'une époque (la modernité) à une autre (la postmodernité). La petite auto scelle l'avènement brusque et disruptif d'un « transport public individuel » et annonce *mutatis mutandis* l'émergence d'une forme de « néo-nomadisme urbain »¹¹, lequel transforme de fond en comble l'immobilier de la ville. Tout le monde s'est laissé séduire, y compris les « non-usagers » : ainsi les personnes sans domicile fixe – qui sont, *volens nolens*, les personnes les plus mobiles dans la ville – ont-elles trouvé asile dans les bulles de verre maternelles, signe, là encore, de la *disponibilité* de ce service qui, lui, ne discrimine pas¹². S'il est donc une leçon à tirer de cette fable qui s'écrit toujours, c'est qu'il est temps d'accorder l'attention qu'elles méritent à ces innovations radicales qui affirment leur puissance de congruence à travers leur capacité à puiser dans le « bassin sémantique » d'un imaginaire collectif que l'on aurait tort de vouloir censurer. Car comme dit le poète :

« Mais aux lieux du péril croît
Aussi ce qui sauve¹³. »

Bibliographie

- Abbas Y., *Le néo-nomadisme. Mobilités, partage, transformations identitaires et urbaines*, FYP Éditions, Paris, 2011.
- Bataille G., *La part maudite*, Paris, Minuit, 1949.
- Durand G., *L'imaginaire. Essai sur les sciences et la philosophie de l'image*, Hatier, Paris, 1994.
- Joubert S., *La raison polythéiste. Essai de sociologie quantique*, L'Harmattan, Paris, 1991.
- La Rocca F., *La ville dans tous ses états*, CNRS Éditions, Paris, 2013.
- Maffesoli M., *Au creux des apparences. Pour une éthique de l'esthétique* (1990), Paris, Le Livre de Poche, 1993.
- Maffesoli M., *L'instant éternel. Le retour du tragique dans les sociétés postmodernes*, La Table Ronde, Paris, 2003.
- Maffesoli M., *La passion de l'ordinaire : miettes sociologiques*, CNRS Éditions, Paris, 2011.
- Musso P., Ponthou L. et Seulliet E., *Fabriquer le futur 2 : l'imaginaire au service de l'innovation*, Village mondial, Paris, 2007.
- Reeves H., Cazenave M. et al., *La synchronicité, l'âme et la science*, Albin Michel, Paris, 2001.

11. Y. Abbas, *Le néo-nomadisme. Mobilités, partage, transformations identitaires et urbaines*, FYP Éditions, Paris, 2011.

12. « Les SDF se replient dans les bulles d'Autolib' », *Le Parisien*, 13 novembre 2013.

13. F. Hölderlin, *Odes, Élégies, Hymnes*, Gallimard, Paris, 2000, p. 162.