

Automobilités postmodernes : quand l'Autolib' fait sensation à Paris

Jean-Pierre Tremblay¹
Proposition pour la revue *Sociétés*

« Le sens du tragique croît et décroît avec la sensibilité. »

F. Nietzsche, *Par-delà le bien et le mal*, aphorisme 155

« Nah ist
Und schwerzufassen der Gott.
Wo aber Gefahr ist, wächst
Das Rettende auch. »

F. Hölderlin, *Patmos*

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 le déploiement de ces petites *Bluecar*[®] grises conçues par la firme Bolloré, on peut toutefois remarquer qu'elles nous mobilisent, autant que nous les mobilisons : dans la ville contemporaine, le sujet souverain laisse la place au nomade, au *puer aeternus*².

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 compréhensive, ou mieux, « 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, on décèlera dans Autolib' la marque d'une *libido mobilis*, d'une énergie libidinale autocentrée, sorte de « centralité souterraine » littéralement *automobiliste*. Tout cela exprime peut-être, au fond, le besoin pulsionnel de reconnecter avec un « je-ne-sais-quoi » qui a à voir avec la matrice, l'énergie originaire, vitale, et le succès de ce « service » depuis son lancement très médiatique en novembre 2011, son extension au-delà du périphérique en signalent 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 quotidienne³. 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 ;

¹ Titulaire d'une maîtrise de sociologie, Université de Laval (Québec). L'auteur tient à remercier les « abonnés » 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 ».

² Voir M. Maffesoli, *Du nomadisme. Vagabondages initiatiques*, Paris, Le Livre de Poche, 1997 ; et F. La Rocca, *La ville dans tous ses états*, Paris, CNRS Éditions, 2013.

³ M. Maffesoli, *La Connaissance ordinaire. Précis de sociologie compréhensive*, 1985, Paris, Klincksieck, rééd. 2007 ; M. Maffesoli, *La passion de l'ordinaire : miettes sociologiques*, Paris, CNRS Éditions, 2011.

mutatis mutandis, de se fondre dans le *design* du commun qui est aussi fabrique d'un *futur désirable*⁴. 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 Durand⁵ —, de l'expérience urbaine postmoderne. L'Autolib' participe en effet de l'*imaginal* contemporain ; elle remodèle non seulement les formes de socialités, dont le devenir tribalesque n'est plus à démontrer⁶, mais concoure de plus à créer un nouveau « bassin sémantique »⁷, dont la sociologie herméneutique reste à faire.

Plug-in : esthétique de l'Autolib'

D'abord, l'objet « Autolib' ». La forme même l'inscrit dans l'esthétique commune d'une urbanité qui se voudrait anonyme et impersonnelle. Les flancs étroits, le carénage émacié, le parechoc relevé, tout cela révèle un *design* minimaliste (admirable travail des équipes de Pininfarina), la présence de cette voiture de/mise en partage. Même les phares enfoncés dans la carrosserie semblent se dérober à la surface du moteur. Le pare-brise ouvre une large 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 singulièrement étroites mais s'ouvrent *a minima* au spectacle de la ville traversée. L'ergonomie générale du véhicule indique assez un parti pris sémiologique et praxéologique : c'est une automobile *ouverte*, en ce sens qu'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 appelé « gris métallisé », l'enveloppe de carrosserie se veut au fond une *non-*

⁴ Pierre Musso, Laurent Ponthou, Éric Seulliet, *Fabriquer le futur 2: l'imaginaire au service de l'innovation*, Paris, Village mondial, 2007.

⁵ G. Durand, *Les structures anthropologiques de l'imaginaire. Introduction à l'archétypologie générale*, Paris, Dunod, rééd. 1990 ; G. Durand, *Figures mythiques et visages de l'œuvre. De la mythocritique à la mythanalyse*, Paris, Berg international.

⁶ Cf. M. Maffesoli, *Le Temps des tribus*, Paris, Le Livre de Poche, rééd. 1991.

⁷ G. Durand, *L'imaginaire. Essai sur les sciences et la philosophie de l'image*, Paris, Hatier, 1994.

coloration, 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* ouverte à tou-te-s — ni blanche ni noire, juste grise. 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 *incolore*, c'est-à-dire libéré du pouvoir d'imposition de la palette chromatique prévisible qui accompagnait l'empire de la voiture du 20^e siècle. A 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* »⁸.

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-propriété ; 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 se métabolise dans le symbole de l'Autolib' placé à l'arrière, lequel se replie en une signature graphique juste visible. Quelques Autolib' plus récentes arborent des bulles jaunes, rouges, bleus, ce qui atteste un rapport contrarié du concept au régime moderne de la coloration et de l'identité, mais le gris demeure, le gris est la demeure de l'Autolib'. Le plus manifeste, en tout cas, est cette insistance à déconstruire la puissance mécanistique qui faisait la force (masculine) de l'auto du 20^e siècle, déconstruction qui est ici dramatiquement mise en scène : « zéro odeurs », « 100% électrique », « Chuuuut », le véhicule de demain se doit de disparaître même lorsqu'il s'affiche — fantôme ectoplasmique postmoderne.

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 (nouvelle concession à la modernité ?), 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 l'*ouverture*. 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 station), connectée/à re-connecter. Autolib', toujours : auto libidinale, désir de mobilité, mobilisation cathartique des conduites. Mouvement des corps, mais surtout : corporalité en mouvement. « 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

⁸ M. Maffesoli, *Au creux des apparences. Pour une éthique de l'esthétique*, Paris, Le Livre de Poche, rééd. 1993.

d'une temporalité projective à une espace enraciné, lieu d'occurrence de multiples *synchronicités*⁹.

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 symbolique marquée par la topique de « l'enracinement dynamique »¹⁰. 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 (LMP) 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 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, M. Maffesoli parle « *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, précisément, sans rappeler le cordon ombilical qui relie la mère à l'enfant. L'électricité, telle une substance nutritive, pulse à flots continus, *via* ce fil noir qui s'enroule parfois en d'étranges formes méandriques. Et le cycle naissance-vie-mort de se rejouer à chaque arrêt à la station. Détachée de sa matrice, le véhicule paraît en effet vivre sa vie « autonome » (*αυτόνομος*). 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 goulé 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 ramène 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'

⁹ Voir en ce sens H. Reeves, M. Cazenave *et. al.*, *La synchronicité, l'âme et la science*, Paris, Albin Michel, 2001, ainsi que la stimulante réflexion de Sylvie Joubert, *La raison polythéiste. Essai de sociologie quantique*, Paris, L'Harmattan (préface de Gilbert Durand).

¹⁰ M. Maffesoli, *Au creux des apparences. Pour une éthique de l'esthétique*, Paris, Le Livre de Poche, rééd. 1993.

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 calendes, dont la visibilité démonstrative, *trop* démonstrative, témoigne paradoxalement 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*), de la « masse » protéiforme, dont Elias Canetti rappelait en son temps la prégnance sociétale¹¹. La prise en main est poussive mais c'est ce qui rend l'expérience — la rencontre — jouissive. L'auto est dans l'air mais a les roues bien sur terre. L'asphalte ne se dérobe pas sous les pneus conçus par Michelin. 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 a finalement quelque-chose d'apaisant. Ce silence utérin (à peine rempli par quelques chuchotements de pneumatiques sur les passages piétons) effraie parfois celles et ceux qui n'y sont pas habitués. Cela peut se comprendre : pour le passager moderne, l'anonymie se vie comme une pénitence, dans l'attente d'un retour anxiogène à la borne nourricière. Pourtant, 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 enca-blures 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). Il ne nous reste presque plus d'énergie. La *libido mobilis* est soudain à plat. Retour à la matrice et à sa nourriture électrique, en attendant une prochaine jubilation.



Figure 2. Bornage

Après la conduite, la mise en commun des Autolib' renforce 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 abonnés font lien à travers une conduite qui n'est pas leur (l'ergonomie de la voiture nous est trop étrang(èr)e pour que nous puissions y mettre notre « griffe ») ; la manière de tenir le/au vo-

¹¹ E. Canetti, *Masse et puissance*, éd. Gallimard, coll. Tel, 1966.

lant, 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 finalement avec lesquels nous apprenons à cohabiter, dans une paradoxale synchronicité participative. 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 *prêté*, nous en renforçant les contours pour ceux qui nous suivent, en même temps que nous restons toujours dans l'idéal de l'ouverture. Plus fondamentalement, 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 communalisme archétypique qui marque la *Lebenswelt*¹² contemporaine, la propriété privée se dérobe à nous tou-te-s. Nous voilà amputé-es de notre pouvoir de singularisation, ce qui ne manque pas de sel. Nous sommes au cœur d'une machine désirée qui ne peut nous appartenir, et par conséquent nous la désirons d'autant plus. Nous n'avons pas payé pour posséder un véhicule mais pour en user (au sens presque d'une corde sur laquelle on tirerait). L'objet nous est refusé par constitution. Seule sa 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 »¹³ 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 »¹⁴ ?

De l'air du temps

M. Maffesoli, dans la lignée des travaux pionniers de G. 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 » et « dramatique » caractéristique le lien social postmoderne : « Il y a un hédonisme irrépressible et puissant qui sous-tend et soutient toute vie en société [...]. À certaines époques, cet hédonisme sera marginalisé et occupera un rôle subalterne ; il en est d'autres où, au contraire, il sera le pivot à partir duquel va s'ordonner, de manière affichée, discrète ou secrète, toute la vie sociale »¹⁵. On retrouve ici l'idée nietzschéenne d'éternel retour du Même, de constante et de modulation de la constante, et impliquant pour saisir cette structure, une ontologie herméneutique, ou ce que G. Vattimo désigne par « ontologie faible » : l'être tel qu'il est (*Verwindung*), à l'inverse de l'ontologie métaphysique (*Aufhebung*). Pour M. Maffesoli, la modernité est caractérisée par une épistémé 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* (G. Durand) où le particulier proxémique est assujéti à l'universel projectif, l'imagination symbolique à l'iconoclasme judéo-chrétien puis cartésien. Inversement, « l'esprit du temps » postmoderne est *tragique*. Cette logique aporétique implique non plus une morale universalisante mais des éthiques *ad hoc*, un hédonisme multiforme et une définalisation du monde. Le proxémique et l'esthétique (*aísthēsis*, sentir en commun : *cum-sensualis*) sont alors facteurs de reliance, et « l'effervescence » dont parle Durkheim, festive et dionysiaque, fonde le lien social. C'est donc dans l'immanence, le rapport proxémique à l'espace et à autrui, que s'enracine cet être-ensemble *baroque* contemporain. Le tissu social n'est plus aplani, uniformisé et tendu vers un mieux-être, mais est au contraire formé d'enchevêtrements, de « plis sur plis, de plis selon

¹² Sur la notion fondamentale de *Lebenswelt*, voir A. Schütz, *Le chercheur et le quotidien. Phénoménologie des sciences sociales*, Paris, Méridiens Klincksieck, 1987, ainsi que P. Berger et Th. Luckmann, *La construction sociale de la réalité*, trad. Paris, Méridiens Klincksieck, 1986.

¹³ G. Bataille, *La Part maudite*, Paris, Minuit, 1949.

¹⁴ M. Maffesoli, *L'instant éternel. Le retour du tragique dans les sociétés postmodernes*, Paris, La Table Ronde, 2003.

¹⁵ M. Maffesoli, *Au creux des apparences*, Paris, Le Livre de Poche, biblio/essais, 1990.

plis »¹⁶. Aux replis de la matière correspondent les plis dans l'âme. Voilà comment caractériser le néo-leibnizianisme postmoderne : la société n'est plus un ensemble unifié ou le lieu de la domination d'une classe sur une autre, mais un enchevêtrement de groupes et de valeurs, de pratiques et de représentations qui brouillent, par un jeu baroque de clair/obscur, l'unité d'une société considérée comme un système. Ce néo-baroque insiste donc sur le sensible, l'émotion, le frivole (ou plutôt ce qui était considéré comme tel en modernité), sur tout un « monde imaginal »¹⁷ rendu possible par l'essor technologique, la prolifération de l'image (télévision, publicité, corps...) et la possibilité de médiatisation de cette image. M. Maffesoli définit 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, et en ce sens, on peut bien affirmer avec Nietzsche que « le tragique croît et décroît avec la sensibilité », la prévalence de la maîtrise, du devoir-être et de la fonctionnalité moderne, par opposition à l'esthétisation et la définitivité du monde postmoderne, illustrant bien cette idée. L'hédonisme et le primat de valeurs dionysiaques ne sont pas ainsi l'exclusivité de la condition postmoderne, mais expriment une « centralité souterraine », une constante anthropologique, comme le montre 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 *reliée* à la borne, sa *matrice*), l'événement s'épuise *in actu*, il n'appelle pas de résolution, de dépassement, tel ceux-ci prévalaient en modernité. Pas de contrat, mais du nomadisme. Pas de propriété, mais de l'usage et de la reliance. Plus de trophée

¹⁶ G. Deleuze, *Le pli. Leibniz et le baroque*, Paris, édition de Minit, 1988, page 5.

¹⁷ Notion développée notamment par Henry Corbin : « *Mundus imaginalis* ou l'imaginaire et l'imaginal », *Cahiers internationaux de Symbolisme*, n° 6, 1964, pp. 3-26 ; « Pour une chartre de l'Imaginal », in *Corps spirituel et Terre céleste*, Paris, éd. Buchet-Chastel, coll. « La Barque du Soleil ».

petit-bourgeois¹⁸, crânement exposé devant le voisinage, *garé/garant* névrotique des identités de classes, de sexes et d'âges, mais un *médium gris*, flottant, ouvert à l'altérité, à la différance comme au *différend*¹⁹, passant silencieusement et écologiquement d'un « haut lieu » urbain à un autre, d'une effervescence collective à une autre. Le présent, le quotidien, sont ainsi vécus dans leur intensité, et non plus dans leur extensivité projective. L'autolib' fait dès lors écho à la société de « dépense » dont parle G. Bataille, et l'on pourrait presque dire en forçant un peu le trait, qu'avec elle la société de consommation fait place à la société de consommation. 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, de cette épistémê non plus projective, mais tragique, définalisée. Automobile postmoderne par excellence, annonciatrice d'une nouvelle technosocialité, l'Autolib' manifeste, par son « enracinement dynamique dans la matrice spatiale »²⁰, cette volonté inconsciente d'un être-ensemble proxémique, reliant, glyschomorphe, où l'individu n'est plus défini par une identité stable et définitive, mais endosse une pluralité de masques (*persona*). Et réalise par là, *enfin*, un « souci de soi » (Foucault) intra-mondain.

Puissance sociétale (de l'Autolib') contrepuissance institutionnelle (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'épistémê 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 Pareto²¹, caractéristique d'un « bassin sémantique »²² émergent, charriant un imaginaire proliférant de la fusion, de la matrice, de la reliance. C'est ici que l'œuvre de Gilbert Durand apparaît d'une grande heuristique, dans la mesure où elle permet de saisir, dans la synchronie comme dans la diachronie, notre « objet d'étude ».

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 indiquées 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 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 travaux²³, permet de réinscrire l'opposition Autolib' nocturne / berline-SUV diurne, dans la temporalité et la dynamique sociétale. « L'inconscient spécifique » que représente les structures synthétiques et mystiques de l'imaginaire, et qu'incarne l'Autolib' sous une forme archétypique-concrète, est un imaginaire *potentiel*, en devenir, « ferment de changement social et de mythe directeur ». Cet imaginaire émergent,

¹⁸ Pour reprendre les analyses pénétrantes de R. Barthes en ce qui concerne la Citroën DS (Citroën DS dont les SUV d'aujourd'hui achèvent, dans un ultime soubresaut, de reproduire l'image déclinante, *saturée*). Cf. R. Barthes, *Mythologies*, Paris, Le Seuil, 1957.

¹⁹ Voir J. Derrida, *L'écriture et la différence*, Paris, Le Seuil, 1967 ; *Marges - de la philosophie*, Paris, Minuit, 1972 ; ainsi que J.-F. Lyotard, *Le Différend*, Paris, Minuit, 1983.

²⁰ M. Maffesoli, *Au creux des apparences*, Paris, Le Livre de Poche, biblio/essais, 1990, p. 275.

²¹ Cf. V. Pareto, *Traité de sociologie générale*, Genève, Librairie Droz, 1968.

²² G. Durand, *L'imaginaire. Essai sur les sciences et la philosophie de l'image*, Paris, Hatier, 1994.

²³ *Ibidem*

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 ».

Nous sommes parti d'un objet en apparence anodin, l'Autolib'. Or, comme on peut le constater, cet objet se révèle, au terme de notre analyse, le révélateur privilégié d'une dynamique sociétale sous-jacente, d'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).

Conclusion : néo-nomadisme et socialité automobilistique

Les grincheux et les moralistes de tout bord se sont complus dans la « critique » des légers dysfonctionnements du dispositif à ses tout débuts. Ils se sont tus depuis, car les autos grises ont été « domestiquées » par les usagers/abonné-e-s qui, eux, s'y reconnaissent pleinement. L'Autolib' a trouvé sa place dans la ville-Lumière et les tribus se consolident au gré des abonnements.

Une sociologie herméneutique de cet objet composite et complexe devrait se rendre attentive au fait que des intérêts commerciaux et politiques sont en jeu dans le déploiement de celui-ci. En effet, « Autolib' devient le service vitrine des agglomérations qui se veulent innovantes en matière de développement des solutions de mobilité douces »²⁴ ; et 1,5 milliards d'euros ont été investis par Bolloré. Mais à vrai dire, tout cela est peu de chose dès lors que l'on se situe à l'échelle de la *socialité postmoderne*, laquelle résiste à ces réductions. Parce que l'Autolib' scelle l'avènement brusque et disruptif d'un « transport public individuel » ; parce qu'elle annonce en outre silencieusement l'émergence d'un nouveau paradigme de la mobilité dont on n'a pas encore mesuré toutes les conséquences et le potentiel de *rupture* dans l'horizon civilisationnel qui est le nôtre²⁵. En effet, la petite auto électrique symbolise une forme de « néo-nomadisme urbain »²⁶ qui transforme de fond en comble l'immobilier urbain. Tout le monde s'est laissé séduire, à commencer d'ailleurs par les « non-usagers », et ce n'est pas le moindre des paradoxes contradictoires. Même les personnes sans-domicile fixes — qui sont, *volens nolens*, les personnes les plus mobiles dans la ville — ont trouvé asile dans les bulles de verre maternelles, signe, là encore, de la *disponibilité* de ce service qui, lui, ne discrimine pas²⁷.

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 sauve. »²⁸

²⁴ C. Gauthier, B. Meyronin, « Vers une nouvelle économie des services publics durables », *Management & Avenir*, n° 59, 2013, p. 31.

²⁵ Voir néanmoins l'importante contribution de Georges Amar, *Homo mobilis, le nouvel âge de la mobilité. Éloge de la reliance*, Paris, FYP Éditions, 2010.

²⁶ Yasmine Abbas, *Le néo-nomadisme. Mobilités, partage, transformations identitaires et urbaines*, Paris, FYP Éditions, 2011.

²⁷ « Les SDF se replient dans les bulles d'Autolib' », *Le Parisien*, 13 novembre 2013.

²⁸ F. Hölderlin, *Odes, Elégies, Hymnes*, Paris, Gallimard, 2000, p. 162.