

La course pour l'avenir

Une anthropologie politique du projet de ville durable : le cas de la réforme des microbus à Mexico

Dr. Leonor Gonzalez Masson

l.gonzalez.masson@gmail.com

Exposé introductif de soutenance, le 3 février 2025

Thèse dirigée par Benoît de L'Estoile (CMH) et Paula López Caballero (Universidad Nacional Autónoma de México)

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du jury,
chers collègues, chers amis, chère famille

Je défends aujourd'hui ma thèse intitulée : « La course pour l'avenir. Une anthropologie politique du projet de ville durable : le cas de la réforme des microbus à Mexico ».

Avant de commencer ma présentation, j'aimerais remercier les membres de jury d'avoir pris le temps de lire cette longue thèse, de discuter mon travail, d'écrire les pré-rapports et de s'être déplacé à Paris. J'aimerais également remercier mes directeurs pour tout leur soutien et leur accompagnement. Et j'aimerais mentionner le fait que Paula López Caballero est venue tout spécialement depuis Mexico pour être présente aujourd'hui. Je l'en remercie chaleureusement. Merci également à mes chers amis et à ma très chère famille d'être venus m'accompagner en ce jour important pour moi.

Ma thèse présente une ethnographie de la réforme des organisations de microbus à Mexico, lancée dans les années 2000 et toujours en cours. À travers ce cas d'étude, j'analyse la reconfiguration d'identités et d'appartenances dans le sillage du projet de ville durable promu dans le contexte de la mondialisation financière.

Je vais premièrement présenter le cas d'étude et l'objet de ma recherche. Je reviendrai ensuite sur deux moments qui m'ont amenée à les définir et à les délimiter. J'exposerai par la suite les trois fils démonstratifs de la thèse ainsi que leurs résultats. Je présenterai finalement les principaux apports de ma recherche, avant de conclure sur de possibles prolongements.

Cas d'étude et objet de la recherche

J'en viens premièrement à la présentation du cas d'étude et de l'objet de ma recherche.

Paradoxe

À Mexico, les *rutas*, les organisations de microbus, assurent 60 % des déplacements en transports collectifs dans l'aire métropolitaine. L'ensemble de ces organisations conforme une corporation de métier structurée en syndicats et en fédérations syndicales¹.

Mon intérêt pour la réforme des microbus provient d'un paradoxe.

D'un côté, les chauffeurs de microbus sont considérés comme des représentants de l'identité *chilanga*, c'est-à-dire, propre à la ville de Mexico. Le *microbusero* est une figure sociale, un personnage stéréotypé dans les films, les chansons et les memes sur internet. Ses façons de parler, les décorations de son véhicule, la musique qu'il écoute y sont représentées comme typiques de la culture populaire et du folklore local.

D'un autre côté, les transporteurs sont la cible d'une violente stigmatisation. Dans les discussions quotidiennes et les articles de journaux, ils sont dépeints comme des ennemis publics, responsables de la pollution, du désordre, de l'incivilité et de la violence dans l'espace public. Considérée comme relevant de l'« informalité », la corporation des transporteurs est couramment qualifiée de « mafia » régie par des pratiques « clientélistes », « autoritaires » et « patriarcales » censées être un « héritage de la culture politique priiste », c'est-à-dire, du PRI, le Parti révolutionnaire institutionnel qui a déteu le monopole de l'État durant la plupart du xx^e siècle.

Ce paradoxe dans les représentations associées aux transporteurs entre la célébration d'une identité *chilanga* et un problème public est lié à l'histoire du pays. Plus spécifiquement, elle est liée à cette histoire telle qu'on se la raconte aujourd'hui.

Les *rutas* ont émergé dans les années 1960 dans le contexte de l'urbanisation non planifiée des périphéries de Mexico. Elles sont le produit d'une revendication d'habitants issus de l'exode rural pour le droit au travail et d'une action gouvernementale destinée à les structurer comme un corps de métier. Dans le Mexique du xx^e siècle, les corporations de métier ont été au centre du système de représentation politique et de redistribution des ressources par l'État-parti. En tant que structures d'encadrement de la population, elles ont également été un véhicule du sentiment national. Appartenir à un corps de métier, notamment urbain, c'était être intégré à la modernité industrielle promue par l'État comme projet de société.

Aujourd'hui, la corporation des transporteurs est vue comme un atavisme de ce projet de société à l'origine de la crise écologique. Plus généralement, les corporations de métier populaires sont considérées comme des enclaves d'un système politique qu'il faut transformer pour entrer pleinement dans une nouvelle modernité : celle de la démocratie, du développement durable et de la ville globale.

¹ Une *ruta* est un groupement qui administre une ligne de microbus, comprenant une ou plusieurs dérivations. Il est composé de petits propriétaires détenant des licences et des véhicules à titre individuel qui élisent un représentant parmi eux pour défendre leurs intérêts auprès des autorités. Les *leaders* élisent à leur tour les dirigeants des fédérations. La corporation de métier (*gremio*) est un mode d'organisation du travail et de l'accès aux droits courant au Mexique. Elle a été constituée et mobilisée par l'État dans de nombreux secteurs comme un mode de gouvernement durant la plupart du xx^e siècle.

Réforme

En tant que politique de « lutte contre l’informalité », le but de la réforme des microbus est de « formaliser » les *rutas* en les transformant en sociétés anonymes à capital variable. Cette transformation s’accompagne d’une série de discours de moralisation, de cours de formation et de méthodes de surveillance destinés à transformer le comportement des transporteurs ainsi que leur image d’eux-mêmes, et à promouvoir des modèles de réussite fondés sur les figures du travailleur et de l’entrepreneur socialement et écologiquement responsables.

Ainsi, au-delà d’une réorganisation des lignes de transport dans la ville, la réforme des microbus est un programme de transformation sociale qui associe des objectifs environnementaux à une transformation des modes de gouvernement, des pratiques économiques et des subjectivités.

Obsessions publiques

Ce qui m’intéresse dans cette réforme, c’est qu’elle cristallise toutes les obsessions publiques de la société mexicaine des quarante dernières années. Des expressions comme « démocratisation », « informalité » ou « violence », dites ici et en français perdent toute l’épaisseur sociale qui est la leur dans le contexte mexicain. Ici, les expressions qui ont ce même type d’épaisseur sont par exemple celles de « laïcité », « communautarisme » et « immigration ». Le mot « amalgame », comme dans l’expression « il ne faut pas faire d’amalgames », est d’ailleurs un mot du débat public français qui résume bien ce que j’entends par obsessions publiques : tout ces entrelacs et associations d’images, d’idées, de questions et de discours qui reviennent constamment dans les films, dans la bouche des commentateurs politiques et dans les affiches électorales ; qui font le sujet inépuisable de films, de documentaires et de recherches scientifiques ; et qui s’invitent dans les conversations quotidiennes pour commenter l’époque et pour expliquer une situation personnelle. De même que « la question du voile » et que « le jeune de banlieue », expressions qu’il faut bien entendu mettre entre guillemets, cristallisent les obsessions de la France urbaine d’aujourd’hui, *el problema de la informalidad*, « le problème de l’informalité », et le « *microbusero* », toujours entre guillemets, cristallisent celles de la société mexicaine urbaine contemporaine.

L’objet de ma recherche, le phénomène social que j’interroge, ce sont ces obsessions publiques. Ces récits qu’une société se donne pour désigner sa situation, pour problématiser les processus avec lesquels elle est en prise et pour dessiner les contours de son avenir.

Ma thèse porte sur les récits collectifs qui m’ont formée. La *transición democrática*, *el desarrollo*, *la sustentabilidad*, *la informalidad*, *la violencia del narcotráfico*. Ces récits sont ceux qui ont formé la vision que j’ai de mon pays et de son histoire. Mais ils ont fait plus que ça. Ils ont formé chez moi des colères et des espoirs, des douleurs et des aspirations. Ils ont formé une certaine image de qui est qui, de qui fait quoi et de pourquoi ça ne va pas comme on voudrait. Ils ont formé l’image de ce qu’on voudrait.

Ils ont formé l’image de ce « on ».

Comment ils font ça ?

Voilà, donc, ma thèse porte sur la façon dont une société définit en quoi et comment elle deviendrait une meilleure société. Je m’intéresse en particulier aux principes qui prescrivent la place et le rôle de chacun dans ce mouvement. Et aux mécanismes par lesquels ces prescriptions en viennent à médier effectivement le rapport des

personnes à elles-mêmes et aux autres. J'interroge par-là la relation entre des identités et des aspirations collectives et individuelles et leur inscription dans des rapports de pouvoir.

Cheminement

Je vais désormais revenir sur deux moments importants dans mes choix méthodologiques.

Mémoire : choix du sujet (des catégories raciales aux idées sur le progrès)

Premièrement, ma thèse se situe dans le prolongement du travail de recherche réalisé pendant mon master.

Déjà à l'époque, je m'étais intéressée à un récit, celui du *mestizaje*. Le nationalisme du ^{xx}e siècle était fondé sur un registre ethnique et racial. L'industrialisation et l'urbanisation étaient pensés comme des processus destinés à opérer l'intégration nationale. Une intégration pensée comme le mélange, le *mestizaje*, de ce qui était considéré comme les deux composantes raciales et culturelles du pays. C'est-à-dire, d'un côté, la composante indigène et, de l'autre, la composante occidentale.

Ma recherche portait sur la façon dont les représentations produites par ce récit jouent un rôle dans la vie de tous les jours. J'ai fait l'ethnographie de l'usage quotidien d'une série de catégories ethniques et raciales au sein du marché d'approvisionnement de Mexico.

Sur mon terrain, la catégorie qui revenait le plus souvent était celle d'*indio*. La plupart des travailleurs du marché était issue de l'exode rural et un critère fondamental de classification et de distinction consistait à se considérer et à être reconnu comme un urbain. C'est-à-dire à maîtriser les codes de la civilité, à ne pas faire ou ne pas dire ce que mes interlocuteurs considéraient comme propre d'un *indio*, mot qui, dans ce contexte, se traduit par le terme de « plouc » plutôt que par celui d'« indien » ou d'« autochtone ». J'avais conclu que l'usage de cette catégorie était davantage lié à une production d'identité urbaine qu'à une question de différence raciale ou d'ethnicité.

Pour dire qu'ils étaient devenus vraiment urbains, mes interlocuteurs disaient qu'ils avaient « progressé ». Au moment d'écrire mon projet de thèse, ceci m'a amenée à faire un déplacement au regard de la problématique initiale choisie pour mon mémoire : d'une approche qui s'intéresse comme point d'entrée principal à la race et à l'ethnicité vers une approche qui s'intéresse comme point d'entrée principal aux idées relatives au progrès et à la modernité.

Tchad : le choix de l'objet d'étude (un projet de transformation sociale)

Deuxièmement, c'est lors d'un séjour au Tchad en tant que chargée d'un projet de développement que j'ai eu l'idée de prendre pour cas d'étude une réforme, une politique publique. Le projet dans lequel je travaillais, comme beaucoup de projets de développement, avait pour but affiché de moderniser la gouvernance et était fondé sur une série de diagnostics qui expliquaient les déficiences de l'État tchadien par des questions d'ordre culturel. J'en suis alors venue à me dire qu'étudier un programme institutionnel de changement social était une façon de saisir les récits sur la modernité et le progrès à travers des actions concrètes.

Les trois fils démonstratifs et leurs résultats

Je vais désormais détailler les trois démonstrations au centre de mon travail et leurs principaux résultats.

Le plan de la thèse se structure autour de trois fils démonstratifs : 1) la comparaison de deux systèmes sociotechniques ; 2) la progression des chapitres vers des échelles de plus en plus larges ; 3) la description d'un artefact ou d'un dispositif matériel comme fil directeur de chaque chapitre. À travers ces trois fils démonstratifs, ma thèse présente l'ethnographie de la réforme de la corporation des transporteurs en se centrant sur l'expérience et les actions de ces derniers.

La comparaison et le processus

Le premier fil démonstratif consiste à comparer deux systèmes sociotechniques. Le cœur de mon terrain ethnographique a consisté à faire des observations au sein de la *Ruta 24* ainsi que dans une nouvelle entreprise nommée TRANSUR, issue de l'ancienne *Ruta 12*. Dans la thèse, je décris la division du travail ainsi que les régimes de production, de gestion et de redistribution des ressources qui caractérise chacune des deux organisations observées. Je compare aussi l'organisation des statuts hiérarchiques, les instances de prise de décision et les modes de commandement au sein de la *ruta* et au sein de l'entreprise.

En outre, j'associe la comparaison de ces deux systèmes sociotechniques à une description du processus de transformation de l'un à l'autre. Je restitue le processus de création de l'entreprise TRANSUR et d'adaptation de mes interlocuteurs à ce nouveau mode d'organisation. Je décris par exemple, leur adaptation au salariat, aux méthodes de management et à l'arrivée de nouveaux acteurs qui maîtrisent les méthodes de calcul économétriques sur lesquelles sont fondées les décisions. Ma thèse analyse ainsi le processus à travers lequel des syndicats et des confédérations syndicales sont transformées en sociétés marchandes et en holdings.

Le premier résultat de ma thèse consiste à avoir démontré que ce processus correspond à une transformation du principe d'encadrement de la population, d'un principe fondé sur la représentation professionnelle à un principe fondé sur la productivité. Ce dernier passe en particulier par une institutionnalisation du contrôle du risque comme mode de gouvernement.

Les échelles

Le deuxième fil démonstratif qui structure ma thèse est celui de la progression des chapitres vers une échelle de plus en plus large. Je comprends l'échelle tout à la fois comme extension d'interrelations et comme portée de l'action. C'est-à-dire, à la fois comme un ensemble donné d'interdépendances et comme une question de pouvoir. La thèse décrit les relations entre les membres des organisations de transport en remontant progressivement les hiérarchies statutaires, depuis les travailleurs jusqu'aux dirigeants des fédérations. Puis je restitue de façon progressive les rapports entre les organisations de transport et les autorités, d'abord à l'échelle de l'arrondissement puis à l'échelle de la ville. Je décris finalement les relations entre les organisations de transport, des ONGs et des firmes nationales et internationales de bus et de crédit.

Le deuxième résultat de ma thèse consiste à avoir démontré que la réforme entraîne un changement d'échelle dans la production et dans la concentration des ressources du transport à Mexico. Ce changement d'échelle est destiné à les intégrer au système

bancaire international. Autrement dit, je montre que la transformation des *rutas* correspond à un processus de concentration du capital et à sa captation par les circuits financiers globalisés.

Les objets

J'en viens au troisième fil démonstratif de la thèse. Chaque chapitre est organisé autour d'un artefact ou d'un dispositif matériel comme, par exemple, les microbus, les plaques d'immatriculation ou les dispositifs d'encaissement de l'argent au sein des véhicules. Je décris l'usage de ces artefacts par les différents membres des organisations de transport ainsi que les relations qui se tissent à travers eux. Je décris également une série d'éthiques de travail et d'autorité, des principes de distinction et de réputation qui se construisent autour de l'usage de ces artefacts. Par exemple, je décris les principes qui définissent le bon travailleur, le bon patron et le bon dirigeant, mais également le bon père de famille. Je montre comment les artefacts et les méthodes de calcul dans les entreprises introduisent de nouveaux principes de prestige. Ces derniers associent en particulier de nouveaux modèles de masculinité à des préceptes de conduite relatifs à la gestion de l'argent et à l'exercice de l'autorité. Ma thèse analyse donc ensemble des transformations techniques et organisationnelles dans les transports et celle des éthiques et des représentations de soi qui sous-tendent l'appartenance au métier.

Le troisième résultat de ma thèse consiste à avoir démontré que la bancarisation des organisations de transports correspond à une captation de leurs ressources par les marchés financiers mais également à un instrument de moralisation de la vie publique. Cette moralisation opère à travers des dispositifs de surveillance fondés sur le langage économétrique.

Apports de la thèse

J'en arrive maintenant aux apports de mon travail. J'ai pris le temps de revenir sur les trois fils démonstratifs qui organisent le plan de la thèse parce que chacun a permis des résultats spécifiques, que je viens de citer. Mais surtout, parce l'apport central de ma thèse repose sur leur articulation.

Je considère en effet que l'intérêt principal de mon travail réside dans le fait d'avoir saisi de concert la dimension idéale et matérielle d'un projet de société, en l'occurrence du projet de ville durable. C'est-à-dire d'avoir articulé la dimension narrative et morale de ce projet aux mécanismes concrets par lesquelles les idées et les valeurs qu'il édicte en viennent concrètement à jouer un rôle dans les rapports sociaux. J'ai également associé cette double dimension, idéale et matérielle, à une profondeur historique et à une analyse scalaire. J'ai restitué les reconfigurations des projets de société à Mexico entre les années 1960 et les années 2010. J'ai restitué ces reconfigurations dans la pratique, en tant que le produit d'une multiplicité d'actions menées à bien par divers types d'acteurs à plusieurs échelles. C'est cette articulation des dimensions idéelles et matérielles, et leur association à une analyse processuelle et scalaire, qui est au cœur de la structure de ma thèse. Et son apport principal, c'est d'avoir tenu ensemble toute cette complexité-là.

J'aimerais en particulier insister sur le fait que cette démarche constitue un apport à l'étude de la formation d'identités et d'appartenances. J'aimerais en décliner deux idées.

L'identité se construit à travers les matérialités

Premièrement, ma thèse montre que l'identité se joue et se construit bien entendu dans l'intersection entre la classe, la race et le genre mais aussi au regard d'autres dimensions et critères. Au sein de rapports d'interconnaissance et dans des contextes particuliers, une myriade de statuts, de rôles sociaux et de principes de classement joue dans les modes d'assignation et de construction d'une image de soi. Cette production locale de sens et d'identité s'articule à des modes institutionnels de structuration sociale. Les prescriptions et les assignations institutionnelles acquièrent une concrétude à travers toute une série d'artefacts et de dispositifs qui structurent des formes d'organisation, des hiérarchies et un accès aux ressources pour faire sa vie. Cependant, ces artefacts et dispositifs font l'objet d'usages, d'appropriations, de négociations et de détournements au sein de groupes sociaux plus ou moins élargis. Ma thèse montre, dans tout le détail contextuel relatif à la corporation des transporteurs, que c'est à travers cet usage et cette appropriation que les personnes adhèrent à des rôles sociaux et produisent des sentiments d'appartenance à différents niveaux de collectif. C'est donc à travers cette approche matérielle que ma thèse montre tout le jeu entre l'assignation et l'agentivité dans la construction d'identités.

Les régimes d'altérité au-delà de la race et de l'ethnicité

Deuxièmement, ma thèse montre que les diagnostics qu'une société se donne sur ses problèmes publics véhiculent des régimes d'altérité. C'est-à-dire des récits sur son passé et son histoire qui délimitent le nous collectif d'un eux différent et marginal. J'ai décrit comment ces récits s'incarnent dans des dispositifs matériels et des régimes de pratiques à travers lesquels les personnes sont gouvernées et se gouvernent elles-mêmes.

Ma thèse montre qu'un régime d'altérité est bien entendu configuré par des idées et des catégories qui relèvent de ce qu'on a l'habitude de considérer comme de l'ordre de l'identitaire : des récits qui articulent des idées sur la culture, sur l'ethnicité ou sur la race par exemple, comme au Mexique la rhétorique du *mestizaje*. Mais les régimes d'altérité sont également configurés par des idées et des catégories qu'on rangerait davantage dans l'ordre de l'économique ou de l'organisationnel. Dans le Mexique urbain contemporain, les discours et les catégories relatifs aux travailleurs informels, au clientélisme, à la corruption et à la violence constituent des modes d'essentialisation et de production d'altérité qui jouent le même rôle que ceux relatifs à l'indianité au XX^e siècle. En l'occurrence, en tant que nouvelle figure de l'altérité, *el informal*, le travailleur informel urbain, dessine le contour des institutions et des principes d'intégration des individus au nous collectif. Et cette forme d'intégration passe par un encadrement des personnes au sein d'organisations productives à même de participer au système financier international.

Prolongements

Pour conclure, j'aimerais mentionner quelques prolongements que je projette pour mes recherches à venir.

Ma thèse s'est progressivement centrée autour de la question de la financiarisation et du langage économétrique, qui n'étaient pas du tout des questions au départ. C'est le terrain qui m'a amené là. J'aimerais approfondir l'idée d'un mode de gouvernement fondé sur le contrôle du risque, compris à la fois en termes financiers et symboliques, idée que je ne fais qu'effleurer dans la conclusion de la thèse.

Il y a en outre une dimension structurante de la réforme que je n'ai pas pu approfondir, et c'est toute la question de la transition énergétique, de la libéralisation du marché des carburants avec une loi en 2015 et de la réorganisation des infrastructures et des circuits nationaux et internationaux de distribution.

J'aimerais aussi sortir de la capitale et traiter cette question des obsessions publiques dans des espaces où elles se déclinent potentiellement autrement.

Alors, il faudra voir, mais je pense à un terrain d'enquête qui permettrait de combiner ces prolongements.

Au Mexique, l'entreprise publique pétrolière PEMEX, Petróleos Mexicanos, a été l'institution au cœur du projet de progrès industriel, de la redistribution des ressources de l'État-providence et du sentiment national. Depuis les années 1990, a émergé une figure sociale stigmatisée, analogue à celle du *microbusero*. Cette figure c'est le *huachicolero*. Initialement, ce terme désigne le journalier qui cueille des fruits dans les exploitations arboricoles. Aujourd'hui, le terme désigne le trafiquant qui perfore les oléoducs pour voler l'essence et la revendre illégalement. Il me semble que ce déplacement de signification laisse entrevoir tout un processus social qui permettrait de prolonger les questionnements de cette thèse, sur les formes d'assignation et d'appartenance, leur incarnation matérielle à travers des infrastructures, la reconfiguration de modes d'encadrement et les circulations du capital dans le contexte de la mondialisation financière.

Je vous remercie de votre écoute et me tiens prête à initier notre échange scientifique.