

# Des inégalités sociales au capital en réseau

Autor(en): **Urry, John**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Soziologie = Revue suisse de sociologie = Swiss journal of sociology**

Band (Jahr): **33 (2007)**

Heft 1

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-814217>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Des inégalités sociales au capital en réseau\*

John Urry\*\*

*« Modern landscapes seem to be designed for forty year old healthy males driving cars. »  
(Informateur, citant Kenyon, Lyons, Rafferty, 2002, 211)*

*« Mobility is one of the aspects of freedom, and as such it is something new and exciting for women: being free to move around, to go where one wants to is a right that women have only just started to gain. »  
(Rosi Braidotti, 1994, 256)*

*« Speed of movement has today become a major, perhaps the paramount, factor of social stratification and the hierarchy of domination. »  
(Zygmunt Bauman, 2000, 151)*

### 1 Introduction

Historiquement, une part importante de la littérature consacrée aux inégalités sociales a ignoré les voies complexes à travers lesquelles la notion d'espace fournit des apports significatifs à la compréhension des processus économiques, politiques et culturels qui produisent et renforcent les inégalités sociales (Massey, 1994b). Cependant, au cours des deux dernières décennies, différentes analyses des inégalités sociales ont commencé à combler cette lacune en critiquant des études nationales de « mobilité sociale » et en mettant en relief des formes de stratifications ne relevant pas de l'échelle nationale (Devine, Savage, Scott, Crompton, 2005).

Plus généralement, la façon dont divers types de mobilités fragmentent les sociétés nationales – à travers l'émergence d'économies, d'identités et de citoyennetés locales, régionales, sous-régionales, en réseau, relevant de la diaspora ou globales – est de mieux en mieux comprise (Urry, 2000). Scott conclut qu'il n'y a « plus de coïncidence territoriale entre les formes politiques des Etats, le flux des transactions économiques, et les frontières institutionnelles et culturelles des « sociétés » » [trad.] (1997, 253). Particulièrement significatifs sont les flux de personnes, financiers,

\* Article traduit de l'anglais par Cheryl André de la Porte et adapté par Vincent Kaufmann.

\*\* John Urry, Sociology Department, County College South, Lancaster University, Lancaster, LA1 4YD, United Kingdom, E-Mail: j.urry@lancaster.ac.uk.

de risques environnementaux, de revenus soumis à l'impôt et d'information, qui échappent partiellement au contrôle des Etats nationaux qui fonctionnent de plus en plus comme des « gardiens de l'ordre public » ou des régulateurs plutôt que comme des « jardiniers » (Majone, 1996; Bauman, 2000; Urry, 2000).

Ces changements transforment l'analyse des catégories sociales, historiquement ancrées à la fois dans les données et les argumentations dérivées de « l'âge d'or » du capitalisme national. Jusqu'au début des années 1970, dans une douzaine de sociétés de la zone nord-Atlantique, il était raisonnable d'enquêter sur le « caractère national » de l'organisation et la structuration de classes sociales, ainsi que sur le fait que de telles classes étaient nationalement infléchies à travers les divisions sociales de genre, d'âge et d'ethnicité (voir Walby, 2007). Depuis, la situation a changé. Dans ce que Lash et moi appelons le « capitalisme désorganisé », les conditions cadres sont très différentes. Les Etats nations se fragmentent ou sont amenés à rejoindre des entités supra-nationales, ce qui « rajoute un défi potentiel à l'association [historique] entre les structures de classe et les Etats nations » [trad.] (Breen et Rottman, 1998, 16). En ce qui concerne la classe capitaliste, Scott argumente que « les classes capitalistes nationales elles-mêmes sont de plus en plus fragmentées le long des circuits globalisés de capital et d'investissement dans lesquels elles sont impliquées » [trad.] (1997, 312). Certains défendent l'idée que des « classes capitalistes transnationales » apparaissent très mobiles et détachées des contextes de classes nationales ce qui contribue à développer une cohésion globale à travers leur « habitus mobile » (Sklair, 1995; Scott, 1997, 312–313). De même, il y a eu émergence de catégories socioprofessionnelles dominantes, dont l'espace de référence est partiellement global. En conséquence, les déterminants du statut d'une société sont tout autant dérivés de tels flux informationnels et culturels globaux que des processus de statuts endogènes à toute société. C'est ce que Lash et moi appelons le « capitalisme désorganisé », accompagné d'une puissante et structurante « économie des signes et des espaces » (1987; 1994).

Différents types de mobilités deviennent centraux dans la structuration des inégalités à l'intérieur des sociétés contemporaines « désorganisées ». Bauman résume bien cette posture :

*« Mobility climbs to the rank of the uppermost among the coveted values – and the freedom to move, perpetually a scarce and unequally distributed commodity, fast becomes the main stratifying factor of our late-modern or postmodern times » (1998, 2).*

Ce qui manque en revanche à cette analyse, en particulier vu de la sociologie, c'est d'expliquer en quoi ces multiples mobilités affectent réellement la nature de la stratification sociale, l'entrée de la porte du paradis ou celle de l'enfer. Comment théoriser de telles mobilités? Tel sera précisément mon propos dans cet article. Il commence par une discussion des liens entre citoyenneté et mobilité, puis se penche sur le concept « d'accès » aux activités, valeurs et biens. J'argumente que l'accès a de

multiples dimensions et que pour être en mesure de toutes les prendre en compte, il est nécessaire de développer le concept de capital en réseau. Je cherche à établir le capital en réseau à côté d'autres formes de capital élaborées par Bourdieu.

## 2 Citoyenneté et inégalités

T. H. Marshall définit la citoyenneté comme : « la revendication de tous à profiter des conditions d'une vie civilisée. La citoyenneté est donc la revendication à être admis à recevoir une part de l'héritage social, et à être accepté en tant que membre à part entière d'une société, c'est-à-dire, en citoyen » [trad.] (Marshall et Bottomore, 1992, 6). D'après Marshall, une telle citoyenneté a été élaborée en Angleterre au cours de plusieurs siècles : les droits civiques au dix-huitième siècle, les droits politiques au dix-neuvième, et les droits sociaux durant la première moitié du vingtième siècle (Marshall et Bottomore, 1992, 17; Bulmer et Rees, 1996). Marshall décrit la citoyenneté comme une « institution en développement » qui crée une image contre laquelle les réalisations peuvent être mesurées et vers laquelle les gens peuvent aspirer à de futurs gains. Elle est donc partiellement normative – cette citoyenneté devrait « englober la majorité de la population [d'une société] dans un système de sécurité sociale de soutien » [trad.] (Turner, 1993b).

Cette citoyenneté « classique » est basée sur des risques nationaux qui menacent toute personne résidant à l'intérieur d'un territoire spécifique, sur des droits nationaux que ceux possédant une adhésion totale devraient recevoir, et sur des devoirs nationaux qui sont appropriés pour tous les citoyens de cette société. Au cœur de cette notion de citoyenneté se trouvent à la fois l'Etat-nation offrant une identité nationale unique, stable et exhaustive, et la société civile organisée autour d'une seule nation. Ces caractéristiques garantissent un Etat-nation capable de délimiter l'espace, en distinguant clairement les peuples et institutions qui se trouvent à l'intérieur de ses frontières, des autres. Particulièrement important par rapport à cela est ce que Billig appelle le « nationalisme banal », une série de pratiques et de discours qui articulent de façons variées les identités de chaque société à travers leurs différences prosaïques les unes par rapport aux autres. Ces différences sont reflétées à travers l'agitation des drapeaux de fête, le chant des hymnes nationaux, l'exhibition des drapeaux sur les bâtiments publics, l'identification avec les équipes sportives et héros nationaux, le fait d'être signalé dans les médias en tant que membre d'une société particulière, en célébrant la fête nationale et ainsi de suite (Billig, 1995; Smith, 1986, 228).

La société capitaliste nationale suppose donc une citoyenneté de fait, constituée de droits et de devoirs attribués à et disponibles pour ceux vivant et travaillant sur un territoire donné grâce à leur adhésion de longue date. « Citizenship went hand in hand with settlement » (Bauman, 2000, 13). Cette réalité sous-entend une gouvernamentalité sociale ou ce que Rose nomme « le gouvernement d'un point

de vue social » [trad.] (1996, 328). En Grande-Bretagne, des codificateurs tels que Beveridge et Marshall ont construit une vision dans laquelle la sécurisation contre les privations, tout comme les privations elles-mêmes, étaient sociales, et devaient être fournies au travers de bénéfices et d'assurances qui, du moins de nom, devaient être « universelles », incluant toutes les personnes dans une « citoyenneté sociale » unifiée (Rose, 1996, 345). Marshall considère que la citoyenneté sociale est l'étape ultime de la réalisation d'une société.

Cependant, avec le développement de la « complexité globale », il y a un *évidement* de la substance sociale nationale (Rose, 1996; Urry, 2000, 2003a, 2007; Walby, 2007). Les différentes mobilités internationales n'affaiblissent pas tant l'Etat (voir Hirst et Thompson, 1999) qu'ils vident la société civile de son pouvoir organisationnel. A travers les transformations liées aux voyages – que ceux-ci soient réels, liés aux télécommunications, virtuels ou imaginatifs – depuis le début des années 1990, un grand nombre de relations sociales n'ont pas lieu, pour l'essentiel, à travers et à l'intérieur d'une économie nationale, d'un Etat ou de sa société civile. Les pratiques quotidiennes de cette société civile sont moins structurées par la société, du fait de ces mouvements globaux. Ce processus est cependant pondéré par le fait qu'à l'exception des pays situés dans la partie nord-atlantique, les sociétés civiles ont rarement été structurées socialement à l'échelle nationale.

Cet évidement du social a de nombreuses conséquences, j'en noterai deux ici (Urry, 2000). D'abord, de nombreuses citoyennetés et identités prolifèrent, faisant concurrence à – et dans certains cas allant jusqu'à faire disparaître – une identité et citoyenneté nationales. Ce phénomène concerne en particulier la citoyenneté des minorités, qui implique le droit d'entrer dans une autre société et d'y rester en y percevant les droits et devoirs correspondants; une citoyenneté de consommateur, qui se préoccupe de son droit à recevoir les biens, services et l'information appropriés fournis par des organisations privées et publiques; une citoyenneté de la mobilité, pour laquelle les droits et devoirs concernent la visite d'autres lieux et cultures; et diverses identités liées au genre, à l'orientation sexuelle, au groupe ethnique, à la génération et ainsi de suite (Urry, 2000, chapitre 7). Toutes sont en partie des citoyennetés de flux, impliquant de la mobilité à travers différentes frontières, des risques, des voyages, des biens de consommation et services.

Ensuite, l'idée de citoyenneté nationale perd du terrain face à des modèles plus universels d'adhésion, situés dans le cadre dé-territorialisé des droits universels de l'homme (Soysal, 1994, 3; Bauböck, 1994; Walby, 2005). L'émergence hésitante d'une citoyenneté de l'ordre de la post-modernité, provient d'une interdépendance globale plus importante chevauchant de plus en plus de citoyennetés différentes, ainsi que de l'émergence de règles universalistes et de conceptions des droits humains formalisées par de nombreuses organisations internationales, codes et lois, incluant à la fois le droit de se mouvoir et les droits à une citoyenneté écologique, préoccupée d'une citoyenneté de la terre (Nations Unies, UNESCO, OMT, UE,

Conseil de l'Europe, Conventions de Genève, Convention européenne des droits de l'homme, et ainsi de suite). Ces divers droits, institutions et règles permettent que de telles demandes soient faites à de tels mouvements pour des entités qui ne sont pas centrées sur la nation (Derrida, 2001, 20–22).

Comment analyser les effets de ces nouvelles mobilités et citoyennetés sur les inégalités sociales?, et comment considérer la prise de conscience selon laquelle la citoyenneté ne devrait pas être formulée d'une façon statique et ancrée dans la société? Pour répondre à ces questions, je vais commencer par reprendre les débats britanniques relatifs au concept « d'accès ».

### 3 La citoyenneté et l'accès

L'accès. Cette expression a ouvert une nouvelle façon d'examiner la citoyenneté et l'inégalité, à travers le spectre de la mobilité (Cass et al., 2003). On y soutient qu'un défaut de citoyenneté ou de nouvelles formes d'exclusion sociale sont le résultat non seulement de l'inégalité sociale en soi, mais aussi d'une combinaison de facteurs: l'éloignement, le manque de moyens de transports adéquats, et les moyens de communication limités. Il y est également défendu que ces exclusions socio-spatiales sont injustes ou discriminatoires, et que les gouvernements locaux et nationaux devraient limiter de telles inégalités (SEU, 2002; Ferguson, 2004; Kenyon, 2006). Dans « Making the Connections: Transport and Social Exclusion », l'Unité d'Exclusion Sociale britannique défend que: « We are analysing the nature of transport barriers to accessing work, learning, healthcare, and other key services and activities; and developing policies to remove them » (SEU, 2002; Cass et al., 2005). Entre autres choses, le rapport fait état que les jeunes en possession d'un permis de conduire ont deux fois plus de chances de trouver un travail que ceux qui n'en ont pas; qu'environ la moitié des 16–18 ans ont de la peine à payer leurs frais de transports pour se rendre sur leur lieu d'étude; qu'environ un tiers des ménages sans voiture ont du mal à accéder à leur hôpital local; que les enfants issus des classes sociales les plus défavorisés ont cinq fois plus de chance de mourir d'un accident de voiture que ceux des classes sociales les plus favorisées; et que deux fois plus de personnes sans voiture disent avoir de la peine à « accéder à » leurs amis que ceux en possédant une. Ce rapport conclut à la fois que: « l'on n'a pas accordé une importance suffisante aux coûts sociaux dans les politiques de transport » et que « les autorités locales n'évaluent pas de manière régulière si les personnes arrivent à se rendre à leur travail, lieu d'étude, centre de santé ou autres activités dans un temps et avec un coût raisonnables » [trad.] (SEU, 2002, 4). D'autres rapports et études font également état d'une 'pauvreté d'accès' qui résulte d'une combinaison de divers aspects d'exclusion sociale relevant de la mobilité (Church et al., 2000; Kenyon et al., 2002; Kenyon, 2006, 104–105).

Je soutiens qu'il y a quatre composantes à la notion « d'accès » : celles-ci sont d'ordre économique, physique, organisationnel et temporel (pour plus de détails, voir Cass et al., 2003; Church et al., 2000; Kenyon et al., 2001; Kenyon, 2006). En premier lieu, toutes les formes de mobilité nécessitent des ressources économiques, et ceci représente la plus forte contrainte qui s'exerce sur l'égalité (même le simple fait de marcher requiert des chaussures ou des bottes : voir Michael, 2000). Des ressources économiques sont nécessaires pour avoir une voiture/un taxi, même si dans un grand nombre de sociétés occidentales, il existe des « pauvres en motorisation » (Froud et al., 2005); pour accéder à un « point de contact » à travers un téléphone fixe/un portable/une « secrétaire »/le courriel (voir Brown et al., 2002); pour acheter des billets intermittents de longue distance, par voiture/autocar/train/avion/bateau; et afin de faire des étapes pour rencontrer des amis, de la famille ou des collègues au cours de voyages (Larsen et al., 2006). Grosso modo, ceux avec le meilleur accès au voyage sont également ceux disposant des meilleurs accès aux communications « à distance », même si le faible coût d'entrée de la téléphonie mobile, les coûts par minute de la messagerie SMS et le faible coût des cafés internet sont tous en train de transformer cela dans une certaine mesure.

Il y a également des aspects physiques à l'accès : l'incapacité à entrer dans ou conduire une voiture, les difficultés à parcourir certaines distances en marchant, ou celles liées à un environnement insécure, mal éclairé ou dénivélé; les difficultés physiques à entrer sur certains sites particuliers; une incapacité à lire certains horaires; les contraintes physiques à transporter ou déplacer des objets volumineux ou lourds, et ainsi de suite.

De plus, la capacité qu'ont les gens à accéder à des services et facilités dépend de leur organisation, comme par exemple leur capacité à être conduits par d'autres (Raje, 2004, à propos des ménages asiatiques au Royaume-Uni). En ce qui concerne le transport public, non seulement il est important d'être situé près d'un arrêt de bus ou d'une station de train, mais, afin d'atteindre différentes destinations, encore faut-il aussi bénéficier d'expériences de transport sûres, sécurisées et productives, de bonnes conditions d'attente et de connexion, ainsi que d'une fréquence soutenue, de confiance et de ponctualité (Cass et al., 2003). Qui plus est, la 'privatisation croissante' de transports publics et la commercialisation capitaliste simultanée conduisent à un 'urbanisme fragmenté' entre les zones 'chaudes', où se situent la plupart des consommateurs et où une telle tendance est encouragée, et les « zones froides » (Graham et Marvin, 2001; Cass et al., 2003). Les pauvres en déplacements, dépendant des horaires, n'ont que peu de choix, attendant dans des abris d'autobus insécures ou des stations où il n'y a pas assez de personnel, et ne possédant pas de cartes privilèges leur permettant d'accéder aux meilleures places (voir Hamilton, Jenkins et al., 2005, sur la gentrification de ces zones).

L'accès dépend aussi de la disponibilité temporelle. Ainsi, nombre de personnes ne trouvent pas de transport « public » avant ou après les heures de travail, ou se

trouvent confrontées au fait que les centres commerciaux bon marchés ne sont pas ouverts quand eux peuvent s'y rendre, ou que les activités récréatives doivent être restreintes du fait de la durée et de la fréquence des services de transports publics. Il y a aussi la question de la « souveraineté du temps », et le degré avec lequel les gens peuvent ou ne peuvent pas contrôler leur régime temporel ou y introduire de la flexibilité. Les 'exclus sociaux' peuvent inclure ceux disposant d'une grande quantité de temps libre (et de ce fait une importante flexibilité), mais aussi les « peu-payés », pour lesquels les pressions en matière de ponctualité réduisent leur « souveraineté sur le temps » et pour lesquels la coordination inter-temporelle est cruciale (Breedveld, 1998). L'accès est donc aussi une question de minutage, de ressources en temps et de gestion du temps, en particulier en relation avec les schémas d'horaires domestiques et les routines de coordination qui structurent la vie des ménages.

Penser aux processus liés à la mobilité qui engendrent l'exclusion sociale est un grand pas en avant, mais l'idée selon laquelle l'exclusion sociale peut être réduite en améliorant l'accès rencontre de nombreuses difficultés. Tout d'abord, « accéder » à d'autres personnes, endroits et services se trouvant dans un autre lieu n'est pas quelque chose de fixe mais évolue sans cesse, puisque ce qui est nécessaire pour l'inclusion « sociale » dépend des systèmes de mobilité eux-mêmes et de leur développement. Il est donc difficile d'établir exactement les préférences de tout un chacun en matière de voyage et de communications, puisqu'il peut y avoir des « désirs bloqués » si les personnes n'arrivent pas à faire face à leurs obligations. De plus, il y a d'importantes dimensions temporelles et spatiales à l'exclusion. Une conséquence de l'absence de routines-horaires fixes (repas pris à heure fixe, créneaux horaires pour des interactions sociales, et ceux pour le travail) est que cela force plus les personnes à négocier leurs réunions et rencontres sociales, événement par événement. Pour certains, programmer leur vie sociale s'apparente à du bricolage, à travers l'organisation de rencontres dans des créneaux qui conviennent à des personnes ayant des emplois du temps compatibles dans le temps et l'espace (Shove, 2002). Pour beaucoup d'entre eux il y a même le besoin d'organiser des agendas encore plus complexes, du fait que les emplois du temps d'autres personnes sont encore plus fragmentés et moins formellement contrôlés. Enfin, en principe les gouvernements conçoivent l'accès comme étant ce qui permet à certains groupes sociaux d'aller au travail, aux hôpitaux, écoles, tribunaux et autres (Cass et al., 2003, chapitre 2). En mettant l'accent sur ces aspects publics ou formels de la vie contemporaine, le rapport de la SEU fait référence au besoin d'accès : « au travail, à l'apprentissage, à la santé et autres services-clé » (2002, Résumé NC). Cependant, cette vision de l'accès néglige l'entretien de l'amitié, des liens familiaux et les relations informelles, les sociabilités de la vie quotidienne.

Dans l'ensemble, il y a de nombreux éléments qui déterminent l'exclusion sociale liée à la mobilité (Kenyon, 2006, 105). Il est dès lors nécessaire de considérer la base qui sous-tend de telles restrictions à l'accès. Quand les noeuds de tels réseaux

sont situés à une certaine distance géographique du lieu de résidence ou de travail des personnes, alors l'accès implique des communications et des déplacements pendulaires. Donc l'inclusion sociale dépend de la capacité à dépasser certaines contraintes spatiales à certains moments donnés, de manière à accéder aux réseaux informels de travail, récréation, amitié et famille. Chacun est donc confronté à une « charge de mobilité » inévitable afin de maintenir ses réseaux sociaux (Shove, 2002). Ainsi, afin de déterminer si de l'inégalité sociale résulte de contraintes de mobilité, il est nécessaire de connaître les désirs des personnes, ou ce qu'elles souhaiteraient peut-être faire, où elle souhaitent aller, et quelles sont les limites qu'elles rencontrent à créer des réseaux et tenir des « réunions » (Kenyon et al., 2002; Cass et al., 2005). Comment conceptualiser les préoccupations que soulève la notion d'accès, tout en allant au-delà des problèmes soulignés ici?

#### 4 Le capital en réseau

Les différentes facettes de l'accès peuvent être lues à travers l'analyse des formes de capital proposées par Bourdieu, et où il omet une forme majeure de capital qui serait le capital en réseau. J'ai suggéré qu'il y a quatre aspects à l'accès, l'économique, le physique, l'organisationnel et le temporel, je propose que les aspects économiques fassent référence à ce qui est communément compris sous le terme de division des classes sociales, mais aussi de genre, d'âge et d'ethnicité, dans la mesure où ceux-ci sont économiquement structurés, et que les autres éléments, le physique, l'organisationnel et le temporel, puissent être considérés comme des composantes de ce que j'appelle le *capital en réseau*.

L'approche de Bourdieu se distingue par trois particularités. Tout d'abord, le fait que les « espaces de position » structurés (dans les classes et autres structures) sont conçus comme des « terrains » et que les classes et autres forces sociales ne doivent pas être entendues simplement comme réalisant des « intérêts » pré-établis, mais comme des forces engagées dans de multiples rapports de force (Devine et al., 2005, 13). Ensuite, ces rapports de force impliquent une variété de situations, en particulier ceux qui concernent des aspects de la « culture » où le goût n'est jamais « pur » et les personnes souhaitent se distinguer des autres symboliquement. Il existe de nombreuses formes de capital qui n'ont pas forcément d'homologie entre elles, cela est particulièrement le cas pour le capital économique et le capital culturel (Bourdieu, 1984, 186). Enfin, troisième particularité, au cœur de ces rapports de force se trouvent l'habitus de chacune des forces sociales. De tels habitus génèrent des expressions corporelles de goût. Le corps, selon Bourdieu : « est la plus indiscutable des matérialisations en matière de goût de classe » [trad.] (1984, 190).

La distinction de Bourdieu est centrée sur la nation et beaucoup trop statique dans sa compréhension des luttes sociales, même si en passant elle s'attaque au repé-

rage et à la description d'une vaste panoplie de goûts variés (1984, 306–308). Ma question est donc : comment « mobiliser » l'argument de Bourdieu tout en captant tout particulièrement l'importance du capital en réseau ?

Je me suis opposé à l'idée selon laquelle les mobilités sont simplement nouvelles (voir Urry, 2007). Cependant, ce qui est effectivement nouveau, ce sont les manifestations multiples de la mobilité : l'échelle des mouvements autour du monde, la diversité des systèmes de mobilité en jeu, la signification particulière de l'auto-expansion du système automobile et de ses risques, les interconnexions complexes entre mouvement physique et communications, le développement de mobilités qui contournent les sociétés nationales, le sens du mouvement pour les gouveamentalités contemporaines, ainsi qu'une importance accrue des mobilités pour la vie sociale et émotionnelle des personnes. Une conséquence de cette « mobilité complexe » émergente est que les gens sont, si l'on peut dire, plus souvent forcés à exercer leurs choix et sont moins déterminés par des structures sociales d'ensemble, telles que classe, famille, âge, profession et communauté (Giddens, 1994; Beck, 1999). Et au fur et à mesure que les personnes se déplacent et doivent développer ces projets de vie personnalisés par la « *Freisetzung* », libérant l'individu de ces structures, ils étendent et élaborent leurs réseaux sociaux, qui sont plus personnalisés, plus spécifiques et sont moins partagés avec d'autres (voir chapitres 10 et 11, et Beckmann, 2001).

Simultanément, le capitalisme contemporain présuppose et génère des corps de plus en plus expressifs, des corps caractérisés par des habitus qui relèvent d'émotions, de recherche de plaisir et de nouveauté. Certains de ces corps sont déjà en route, achetant et se livrant à de nouvelles expériences dans de nouveaux lieux, avec de nouvelles personnes. Les sociétés capitalistes impliquent de nouvelles formes de plaisir et d'excès intermittent, avec de nombreux éléments ou aspects du corps qui se trouvent marchandisés (pour ceux qui peuvent se permettre de choyer leur corps!). Le capitalisme expressif se transforme en capitalisme avec des habitus corporels transformés, parfois jusqu'à l'excès (May et Thrift, 2001).

Le capitalisme implique le pouvoir en tant qu'entité mobile et capable de produire de la nouveauté en permanence, puis d'en tirer profit. Même lorsque dans un cadre professionnel, de nouveaux modes de gestion consistent à créer plus de plaisir pour encourager à travailler plus intensément, tout en trouvant cela « amusant » (Thrift, 2000). Et dans de multiples cas, la façon dont le corps est « commodifié » se fait à travers son mouvement et le mouvement qui lui est impulsé. Comme certains corps sont dépendants de la « nouveauté », être dépendant de la nouveauté existe ailleurs, sur la route, dans un autre lieu, entre la maison et le lointain. La nouveauté, au vingt-et-unième siècle, implique donc du mouvement et des corps commodifiés. Donc, la vie, pour certains faisant partie du capitalisme contemporain, présuppose du mouvement intermittent, et cela implique à son tour des corps nouvellement en flux, se rencontrant en temps réel, dans un face-à-face riche (et incarné).

En conséquence, de multiples mobilités définissent de nouvelles distinctions de goûts, entre les modes de mouvements, les classes de voyageurs, les endroits visités, les expériences de mouvements incarnées, les caractères de ceux qui se déplacent et ainsi de suite. Plus généralement, les mobilités se développent en un champ distinct, ayant des luttes, des goûts et des habitus caractéristiques. C'est le lieu de plusieurs contestations. Ce champ, né de processus économiques, politiques et culturels, est en pleine auto-expansion et donne naissance à une forme émergente de capital, le capital en réseau, un pré-requis pour vivre dans le « nord » prospère du capitalisme contemporain (Kaufmann, 2002; Kaufmann et al., 2004).

J'appelle cela le capital en réseau pour bien souligner que les déplacements, en eux-mêmes, ne sont rien. Ce qui est crucial, ce sont les conséquences sociales de telles mobilités, à savoir pouvoir engendrer et entretenir des relations sociales avec des personnes (et visiter des endroits) qui ne sont pas, pour la plupart, physiquement proches, c'est-à-dire de former et d'alimenter des réseaux. Le capital en réseau met en exergue les relations sociales réelles et potentielles que permettent les mobilités. Cette formulation est à rapprocher quelque peu de celle de Marx dans le *Capital*, lorsqu'il se concentre sur les relations sociales de la production capitaliste, et non plus seulement sur les forces de production en soi (1976). Mon argument analogue consiste à dire qu'il est nécessaire non seulement d'examiner les différentes formes que prennent les forces de la mobilité, mais aussi les relations sociales que permettent les moyens de mobilité.

Marx a également examiné comment les apparences des sociétés capitalistes se distinguaient de leurs « vraies relations ». Donc même si la richesse des sociétés « appears as an immense collection of commodities » (Marx, 1976, 125), en fait, les relations sociales du capital et de la force de travail sous-tendent et structurent les formes de telles commodités et génèrent aussi ce qu'il appelle le fétichisme des commodités (Marx, 1976, 163–167). De façon similaire, je défends ici que la prolifération des déplacements engendrée par les nouveaux systèmes de mobilité n'est pas en soi aussi significative que ne le sont les nouvelles relations sociales ou sociabilités que de tels moyens ou forces de circulation peuvent produire. Ce sont les relations sociales qui découlent des mobilités qui sont importantes. Se concentrer sur les moyens de la mobilité est analogue à se concentrer sur la prolifération des commodités, sur leur fétichisme et non sur les « vraies relations » (Marx, 1976, 165). L'on peut donc critiquer le « fétichisme de mouvement » qui est parallèle au fétichisme des commodités critiqué par Marx.

Quelles sont alors les relations sociales-clé? Y a-t-il une forme nouvelle et distincte de capital?

Wellman suggère l'importance actuelle de « savoir comment faire fonctionner un ordinateur en réseau, chercher de l'information sur internet et utiliser les connaissances acquises, créer et entretenir des relations virtuelles et utiliser celles-ci afin d'obtenir des ressources, y compris des liens indirects à des amis d'amis » [trad.]

(2001, 248). Cependant, cette formulation accentue trop l'accès à un ordinateur pour établir des réseaux, en ignorant de nombreux autres requis en matière de « mobilité » (Axhausen, 2002; Church et al., 2000; Kenyon et al., 2001).

Pour ma part je soutiens que ce sont les « relations sociales de circulation » ou le capital en réseau qui jouent un rôle-clé. Le capital en réseau est la capacité d'engendrer et maintenir des relations sociales avec des personnes non géographiquement proches qui génèrent des bénéfices émotionnels, financiers et pratiques (même si cela va souvent impliquer de nombreux objets et technologies ou les moyens de réseauter). Les groupes sociaux qui ont un important capital en réseau profitent d'avantages significatifs au niveau des connexions sociales qu'ils établissent, les bénéfices émotionnels, financiers et pratiques étant très importants et non-réductibles aux bénéfices dérivés de ce que Bourdieu appelle le capital économique et culturel (1984). Le capital en réseau comporte huit éléments qui, pris ensemble, produisent un ordre de stratification distinct, qui existe à présent à côté de ceux de classe sociale, statut social et de parti (Weber, 1948). Ces éléments sont :

- Une collection de documents appropriés, visas, argent, qualifications qui permettent un déplacement sécurisé de tout un chacun vers un endroit, une ville, un pays.
- Des relations sociales avec d'autres (collègues, amis et membres de la famille) éloignés : qui invitent, offrent l'hospitalité, organisent des réunions afin que les lieux et les réseaux soient maintenus à travers des visites et des échanges intermittents.
- Des compétences en matière de déplacements : pouvoir parcourir à pied des distances importantes à travers des environnements différents, identifier et accéder à divers moyens de mobilité, porter ou déplacer des bagages, lire les panneaux d'horaires, accéder à des données informatiques, organiser et réorganiser des prises de contacts et des réunions, ainsi que l'habileté, la compétence et l'intérêt à utiliser les téléphones portables, messagerie, courriel, internet, skype, etc.
- De l'information et des points de contact sans emplacement précis : des points fixes ou mobiles où l'information et les échanges peuvent arriver, être stockés puis récupérés, y compris les agendas réels/électroniques, carnets d'adresses, répondeurs, secrétaires, bureau, services de renseignement, courriel, sites web, téléphones mobiles.
- Des appareils de communication : pour établir et réorganiser des arrangements, en particulier lorsqu'on est en déplacement, ou en lien avec d'autres qui sont en déplacement.
- Des points de rencontre sûrs et sécurisés : à la fois lorsqu'on est en déplacement et arrivé à destination, y compris le bureau, l'espace club, l'hôtel, la maison, les espaces publics, le coin de la rue, le café, les espaces intermédiaires, qui

garantissent que le corps n'est pas exposé à des violences physiques ou émotionnelles.

- Un accès physique à la voiture, l'espace routier, l'essence, les ascenseurs, les avions, trains, bateaux, taxis, autocars, trams, minibus, le courriel, internet, le téléphone et ainsi de suite.
- Du temps et d'autres ressources pour coordonner les points 1–7, en particulier en cas de panne du système comme cela arrivera de temps à autre.

J'ai donc établi cette forme émergente de capital, le capital en réseau, qui résulte de la prolifération de nouvelles formes de mobilité. Ce capital en réseau ne doit pas être considéré comme l'attribut de sujets individuels. Un tel capital est le produit des relations qu'entretiennent les individus entre eux et avec les moyens que leur procure leur « environnement ». Pris ensemble, cela constitue un « assemblage » relationnel, un réseau émergent qui se déplace à travers l'espace-temps et se concrétise dans des lieux spécifiques à des moments particuliers (Delanda, 2002, 63–64).

Je mets brièvement en rapport cette formulation avec celle de Putnam, qui développe un concept relié, celui de capital social (Putnam 2000 : 19), qui : « fait référence aux connexions entre les individus – les réseaux sociaux et les normes de réciprocité et de confiance qui en découlent » [trad.] (Urry, 2002; Larsen et al., 2006). Il voit un tel capital comme étant entretenu à l'intérieur de communautés locales ayant des liens rapprochés. De telles communautés disposant d'un important capital social sont caractérisées par des réseaux denses de relations sociales réciproques, des séries bien développées d'obligations mutuelles, de la réciprocité généralisée, une confiance élevée en ses voisins, des groupes de discussion ayant des points en commun, et des liens qui relient au-delà des divisions sociales conventionnelles. Les liens sociaux, et en particulier l'implication dans du travail civique au sein de quartiers, génèrent du capital social (voir Putnam, 1993, à propos de la corrélation entre un niveau de capital social élevé et une croissance économique plus forte dans différentes régions d'Italie; voir Klinenberg, 2002; Layard, 2005, 179–180).

Malheureusement selon Putnam, des activités telles que la socialisation locale en face-à-face, les sorties à l'église, les rassemblements politiques, le travail de volontariat et la philanthropie, ont toutes connu un déclin au cours des dernières décennies aux Etats-Unis, dû en particulier à la diffusion de la télévision, à l'étalement urbain et à l'intensification des voyages. De ce fait :

*« Just as frequent movers have weaker community ties, so too communities with higher rates of residential turnover are less well integrated. Mobile communities seem less friendly to their inhabitants than do their more stable communities... So mobility undermines civic engagement and community-based social capital. »*

(Putnam, 2000, 204–205)

Les deux-tiers des trajets en voiture sont réalisés avec un seul occupant, et cette tendance s'accroît : chaque minute supplémentaire passée dans un trajet pendulaire réduit l'implication dans les affaires de la communauté par ces pendulaires, et les autres ; et la fragmentation spatiale entre la maison et le lieu de travail est particulièrement néfaste pour les groupes communautaires qui ont, historiquement, été à cheval entre les divisions de classe, d'ethnie et de genre (Putnam, 2000, 212–214). Une façon de faire face à cela est de « passer moins de temps à voyager et en passer plus à établir des connexions avec nos voisins que nous ne le faisons aujourd'hui... et que la conception de nos communautés et la disponibilité de l'espace public encouragent plus de socialisation informelle avec amis et voisins » [trad.] (Putnam, 2000, 407–408).

Pour Putnam, le capital social est donc surtout généré à l'intérieur de « communautés » soudées. Trois critiques de sa thèse doivent être présentées ici. Premièrement, des recherches récentes ont déconstruit le fait que les cultures et lieux locaux sont fixes et sédentaires (Albrow, 1997; Durrschmidt, 1997; Urry, 2007, chapitres 1 et 2). Les lieux sont en effet construits à la fois à travers les racines et les routes, comme le dit Clifford (1997; Massey, 1994a, 1994b). Le voyage est central pour les communautés, même celles caractérisées par des degrés élevés d'interaction et de communion.

Deuxièmement, Florida montre comment des réseaux sociaux noués entre amis occasionnels parmi des populations urbaines mobiles peuvent générer du capital social. Dans ce que Florida appelle « la classe créative », des personnes éduquées et relativement jeunes préfèrent faire partie de communautés tolérantes et variées ayant des liens assez distendus, cherchant au contraire à échapper aux communautés soudées de petites villes étudiées par Putnam (2002, 269). La recherche britannique démontre que le déclin supposé du travail de volontariat est essentiellement masculin, et concerne surtout le déclin de clubs ou syndicats de travailleurs masculins. Les femmes au contraire, semblent plus enclines à adhérer et participer à des associations volontaires, ce qui est également le cas de la classe de cols blancs (Li et al., 2002). En effet, en parallèle avec Florida, Li et al. (2002, 17) concluent que la classe plus mobile des cols blancs est plus susceptible de participer à de telles associations, et comme effet secondaire, de faire proliférer des liens peu développés et d'accumuler plus de capital social.

En troisième lieu, et encore plus pertinent pour ce qui nous intéresse, il paraît peu plausible de pouvoir défendre que la confiance et la réciprocité naissent uniquement au sein de communautés aux liens étroits. Putnam ignore ce que montre sa pratique en tant qu'académicien, à savoir la croissance généralisée de mobilités de longue distance à travers l'automobile et l'avion, quand conférences, séjours de vacances, connexions familiales, relations avec la diaspora et travail voient leur dimension internationale se renforcer. Certaines formes de capital social semblent dépendre de voyages au long cours ou capital en réseau, exploitant en particulier les opportunités

offertes par les « vides structurels » qui apparaissent entre différents réseaux sociaux (Burt, 1992). Le capital social peut dépendre de l'étendue, du degré et des modes de mobilité. Les déplacements physiques sont particulièrement importants afin de faciliter les conversations tenues en temps réel en face-à-face, afin d'établir des liens et connexions sociales, bien que perdurant de manière inégale. Effectivement, les moyens de locomotion sont eux-mêmes des lieux de conversation et de capital social, comme cela est révélé par les recherches portant sur le « transport communautaire » et le co-voiturage. Les réseaux sociaux locaux peuvent en effet accroître la mobilité de certains groupes en offrant de conduire certaines personnes à certains endroits de manière régulière; et en effet, même lorsqu'un bon service d'autocar existe, se faire conduire constitue toujours un élément-clé des réseaux sociaux et du capital. Gray, Shaw et Farrington (2006) soutiennent que le véhicule permettant l'accès à des magasins locaux est tout aussi important pour l'interaction sociale que la facilité « de destination » elle-même.

Le concept de capital social de Putnam est donc insatisfaisant dans la mesure où il suppose que seules les communautés de petite échelle peuvent générer des proximités de face-à-face et des relations de confiance. Le concept plus général de capital en réseau fait au contraire ressortir comment la présence partagée et la confiance peuvent être produites à distance, et ceci suppose de nombreux déplacements et communications prévisibles, ainsi que l'émergence d'un nouveau domaine de « mobilités ». C'est ce même domaine qui engendre le capital en réseau en tant que nouvelle forme décisive de capital.

## 5 Conclusion

Dans ses travaux, Bauman montre comment un élément-clé de la stratification contemporaine est la « fuite ». La technique essentielle du pouvoir est : « l'évasion, le glissement, l'esquive et l'évitement, le rejet effectif de tout cantonnement territorial » et la possibilité d'une telle échappatoire jusqu'à atteindre une inaccessibilité totale (Bauman, 2000, 11). Il existe de nombreux exemples d'une telle « fuite » pour une élite cinétique, mais particulièrement significative est sa capacité à réduire ses impôts en optant de résider pour un temps dans des pays où celles-ci sont faibles, tout en conservant sa capacité à voyager fréquemment vers, et à communiquer avec, son pays d'origine. Un taux élevé de capital en réseau permet de s'extraire de manière confortable et peu douloureuse de ses obligations, comme ici le paiement de taxes plus élevées. De plus en plus, l'élite mobile peut être considérée comme « des propriétaires absents », très mobiles et disposant d'un fort potentiel pour une mobilité de sortie si « les choses se corsent » [trad.] (Bauman, 2000, 13). A l'opposé, le concept de vagabond souligné par Bauman (1993), indique un voyageur d'une toute autre nature, incapable d'échapper à et d'éviter ses obligations, au fur et à mesure qu'il est

forcé de se déplacer afin être surveillé et parfois arrêté. En effet, le type de logiciels automatisés pour sélectionner les voyageurs étend la notion de capital en réseau; par exemple, le système de reconnaissance de l'iris étant une façon sélect de voyager, dont l'adhésion exclusive est réservée aux voyageurs fréquents (Wood, Graham, 2006). Plus généralement, l'information concernant les êtres humains laisse de plus en plus de traces. Il est rare que des déplacements ne laissent pas de trace sur un ordinateur ou des fichiers de téléphones portables, les distributeurs de cash, les évaluations de solvabilité, des images de caméras de surveillance, les divers taux d'assurances à travers des logiciels de systèmes d'information géographique, des réservations d'hôtel, des données géoréférencées, des empreintes digitales, des itinéraires de voyages, des données biométriques et ainsi de suite. Une partie importante de ce qui était « privé » existe d'ores et déjà à l'extérieur de notre corps physique et du « soi ».

Comme les corps sont en déplacement, le monde est organisé de manière à contrôler et réglementer des horaires personnels. La vie humaine en vient à dépendre de systèmes de tri, de systèmes de détection de plus en plus perfectionnés, afin de déterminer qui ou quoi devrait entrer et sortir, y compris des images virtuelles « d'étrangers » ou de « proches ». Les systèmes sont en train de muter vers un Big Brother qui ferait se retourner George Orwell dans sa tombe. Au lieu d'avoir une seule « tour d'observation » du panoptique décrit par Foucault, il y a à présent un panoptique omniprésent qu'aucun souverain ou officier d'Etat ne contrôle. Nous sommes tous à l'intérieur de ce que l'on pourrait décrire comme un « panoptique global » disposant de divers systèmes nécessaires pour la « sécurité ». Tandis que les populations sont en mouvement, ce que Foucault appelle des sociétés de sécurité, développent des systèmes variés de « sécurité mobile » (1991).

Plus généralement, tandis que le capital en réseau semble entraîner plus de liberté (comme dit Microsoft : « Où voulez-vous aller aujourd'hui? »), il y a parallèlement une dépendance à des systèmes qui ôtent aux personnes certains pouvoirs humains, sens de soi, et capacités à se mouvoir sans se faire remarquer. Il y a un déplacement de la « sécurité en face-à-face » vers une « e-sécurité », et comme les réseaux sociaux sont utilisés de manière accrue afin d'identifier les « risques », une étape ultérieure est en train d'émerger, que l'on pourrait qualifier de « sécurité en réseau ». A cette étape, les modèles de réseaux sociaux sont utilisés pour repérer ceux considérés comme présentant des menaces pour la sécurité.

Dans l'ensemble, il y a un transfert accru et omniprésent entre les différents systèmes qui sous-tendent et entretiennent des niveaux élevés de capital en réseau. Ces systèmes comportent de puissants navigateurs de recherche, des bases de données d'information stockée et récupérée; des flux d'argent électronique; des évaluations financières et autres, utilisant particulièrement la culture « feuilles de calcul »; des systèmes de transport intelligents; des systèmes SIG/GPS; des caméras de surveillance et autres appareils de visualisation; et des systèmes pour suivre les mouvements, avec 5 milliards de code-barres circulant chaque jour (Rheingold, 2002, 100). Comme

le regrette un nombre croissant de personnes, de nos jours, il est de plus en plus difficile de « se perdre » si l'on a du capital en réseau, du fait de l'interconnexion entre ces divers systèmes entrecroisés.

Tout ceci comporte cependant deux limites. D'abord, ceux qui n'ont pas de capital en réseau peuvent effectivement se perdre, comme c'est le cas de nombreux réfugiés économiques et politiques qui ne sont pas « connectés » (ainsi que quelques jeunes voyageurs sac au dos, dont le capital en réseau est souvent frêle et lié à leurs parents!). Ensuite, le capital en réseau dépend de la capacité de ces systèmes, et donc de leur capacité à se prémunir contre d'éventuelles pannes. Si les systèmes commencent à s'effondrer, les conséquences peuvent être aussi catastrophiques que lors de l'attaque de 2001 sur le World Trade Center, sur la mobilité en tant que mode de vie. En 2005, l'ouragan Katrina de la Nouvelle-Orléans a démontré les conséquences incroyables en matière de distribution, liées à des niveaux disparates de capital en réseau dans le cas de catastrophes, puisque ce sont essentiellement les blancs de classe moyenne qui ont réussi à s'enfuir à l'avance, du fait de leur voitures, contacts et réseaux de communication, tandis que ceux disposant d'un faible capital en réseau étaient laissés derrière à affronter l'ouragan, et plus encore, le faible capital en réseau des autorités fédérales, étatiques et municipales (voir Hannam et al., 2006, 7–9). Seules les images télévisées, filmées depuis des hélicoptères volant bas, ont pu démontrer au « monde qui regardait » ce qui se passe pour ceux qui résident dans des zones étendues d'une grande ville prospère, lorsque le capital en réseau « coule à pic ». Pour ces personnes, il n'y a pas eu d'opportunité « d'évasion ».

## 6 Références bibliographiques

- Axhausen, K.W. (2002), *A Dynamic Understanding of Travel Demand. A Sketch*, Zürich: Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH, Switzerland.
- Bauman, Z. (1993), *Postmodern Ethics*, London: Routledge.
- Bauman, Z. (1998), *Globalization: The Human Consequences*, Cambridge: Polity Press.
- Bauman, Z. (2000), *Liquid Modernity*, Cambridge: Polity.
- Beck, U. (1999), *Individualization*, London: Sage.
- Billig, M. (1995), *Banal Nationalism*, London: Sage.
- Bourdieu, P. (1984), *Distinction. A Social Critique of the Judgment of Taste*, London: Routledge and Kegan Paul.
- Braidotti, R. (1994), *Nomadic Subjects: Embodiment and Sexual Difference in Contemporary Feminist Theory*, New York: Columbia University Press.
- Breedveld, K. (1998), The Double Myth of Flexibilization: Trends in scattered work hours, and differences in time sovereignty, *Time and Society*, 7, 129–143.
- Breen, R. et Rottman, D. (1998.), Is the national state the appropriate geographical unit for class analysis? *Sociology*, 32, 121.
- Brown, B.; N. Green et R. Harper (eds) (2002), *Wireless World*, London: Springer.

- Burt, R (1992), *Structural Holes*, Cambridge, Mass. : Harvard University Press.
- Cass, N.; E. Shove et J. Urry (2005), Social Exclusion, Mobility and Access, *Sociological Review*, 53, 539–55.
- Church, A.; M. Frost et K. Sullivan (2000), Transport and social exclusion in London, *Transport Policy*, 7, 195–205
- Clifford, J. (1997), *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- Delanda, M. (2002), *Intensive Science and Virtual Philosophy*, London : Continuum.
- Derrida, J. (2001), *Cosmopolitanism and Forgiveness*, London : Routledge.
- Devine, F.; M. Savage, R. Crompton et J. Scott (eds) (2005), *Rethinking Class: Identities. Cultures and Lifestyles*, London : Palgrave.
- Florida, R. (2002), *The Rise of the Creative Class*, New York : Basic Books.
- Foucault, M. (1991), Governmentality, in : B. Burchell, C. Gordon et P. Miller (eds), *The Foucault Effect. Studies in Governmentality*, London : Harvester Wheatsheaf.
- Froud, J.; S. Johal, A. Leaver et K. Williams (2005), Different Worlds of Motoring: choice, constraint and risk in household consumption, *Sociological Review*, 53, 96–128
- Giddens, A. (1994), Living in a Post-Traditional Society, in : B. Beck, A. Giddens et S. Lash (eds), *Reflexive Modernization: Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order*, Cambridge : Polity.
- Graham, S. et S. Marvin (2001), *Splintering Urbanism: Network Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London : Routledge.
- Hamilton, K.; L. Jenkins, F. Hodgson et J. Turner (2005), *Promoting Gender Equality in Transport*, Manchester : Equal Opportunities Commission Working paper Series no 34.
- Gray, D.; J. Shaw et J. Farrington (2006), Community transport, social capital and social exclusion in rural areas, *Area*, 38, 89–98.
- Hannam, K.; M. Sheller et J. Urry (2006), Editorial : Mobilities, Immobilities and Moorings, *Mobilities* 1, 1–22.
- Kaufmann, V. (2002), *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology*, Aldershot : Ashgate.
- Kaufmann, V.; M. Bergman et D. Joye (2004), Motility : Mobility as Social Capital, *International Journal of Urban and Regional Research*, 28, 745–56.
- Kenyon, S. (2006), Reshaping patterns of mobility and exclusion? The impact of virtual mobility upon accessibility, mobility and social exclusion, in : M. Sheller et J. Urry (eds,) *Mobile Technologies of the City*, London : Routledge.
- Kenyon, S.; G. Lyons et J. Rafferty (2002), Transport and social exclusion : investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility, *Journal of Transport Geography*, 10, 207–19.
- Klinenberg, E. (2002), *Heatwave. A Social Autopsy of Disaster in Chicago*, Chicago : Chicago University Press.
- Larsen, J.; J. Urry et K. Axhausen (2006.), *Mobilities, Networks, Geographies*, Aldershot : Ashgate.
- Lash, S. et J. Urry (1987), *The End of Organized Capitalism*, Cambridge : Polity.
- Lash, S. et J. Urry (1994), *Economies of Signs and Space*, London : Sage.
- Layard, R. (2005), *Happiness. Lessons from a New Science*, London : Allen Lane.
- Li, Y.; M. Savage, G. Tampubolon, A. Warde et M. Tomlinson (2002), Dynamics of social capital: trends and turnover in associational membership in England and Wales, 1972–1999, *Sociological Research Online*, 7, 1–22.
- Majone, G. (1996), *Regulating Europe*, London : Routledge.
- Marshall, T. et T. Bottomore (1992), *Citizenship and Social Class*, London : Pluto.

- Marx, K. ([1867] 1965), *Capital*, vol 1, London: Lawrence and Wishart.
- Massey, D. (1994), *Space, Class and Gender*, Cambridge: Polity.
- May, J. et N. Thrift (2001), Introduction, in: J. May et N. Thrift (eds), *Timespace: Geographies of Temporality*, London: Routledge.
- Putnam, R. (2000), *Bowling Alone*, New York: Simon and Schuster.
- Rajé, F. (2004), *Transport Demand Management and Social Inclusion: The Need for Ethnic Perspectives*, Aldershot: Ashgate.
- Rose, N. (1996), Refiguring the territory of government, *Economy and Society*, 25, 327–56.
- Scott, J. (1997), *Corporate Business and Capitalist Classes*, Oxford: Oxford University Press.
- SEU (2002), *Making the Connections: Transport and Social Exclusion*, [www.cabinet-office.gov.uk/seu/publications](http://www.cabinet-office.gov.uk/seu/publications).
- Shove, E. (2002), Rushing Around: Coordination, Mobility and Inequality, Lancaster: Department of Sociology, Lancaster University, [http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Shove-Rushing-Around.pdf\(02/11\)](http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Shove-Rushing-Around.pdf(02/11)) (accessed 18.11.04).
- Sklair, L. (1995), *Sociology of the Global System*, 2<sup>nd</sup> ed., Hemel Hempstead: Harvester.
- Soysal, Y. (1994), *Limits of Citizenship*, Chicago: University of Chicago Press.
- Thrift, N. (2000), Performing Cultures in the New Economy, *Annals of the Association of American Geographers* 90, 674–692.
- Turner, B. (1993), Outline of a theory of human rights, in: B. Turner (ed), *Citizenship and Social Theory*, London: Sage.
- Urry, J. (2000), *Sociology Beyond Societies*, London: Routledge.
- Urry, J. (2007), *Mobilities*, Cambridge: Polity.
- Walby, S. (2007), *Globalization and Complex Inequalities*, London: Sage.
- Weber, M. (1948), *From Max Weber. Essays in Sociology*, London: Routledge and Kegan Paul.
- Wellman, B. (2001), Physical place and cyber place: the rise of networked individualism, *International Journal of Urban and Regional Research*, 25, 227–52.
- Wood, D. et S. Graham (2006), Permeable boundaries in the software-sorted society: Surveillance and the differentiation of mobility, in: M. Sheller et J. Urry (eds), *Mobile Technologies of the City*. London: Routledge.