

Quand militant·es cyclistes et chauffeurs de bus font cause commune

Une « improbable convergence » autour de la « mobilité durable » à Mexico

Audrey Chérubin

DANS **REVUE FRANÇAISE DE SOCIOLOGIE** 2020/4 Vol. 61 , PAGES 531 À 557
ÉDITIONS **PRESSES DE SCIENCES PO**

ISSN 0035-2969

ISBN 9782724636574

DOI 10.3917/rfs.614.0531

Date de mise en ligne : 17/05/2021

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-francaise-de-sociologie-2020-4-page-531?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Presses de Sciences Po.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Quand militant-es cyclistes et chauffeurs de bus font cause commune

Une « improbable convergence » autour de la « mobilité durable » à Mexico

Audrey CHÉRUBIN

Résumé. Cet article prend pour objet la convergence autour de la « mobilité durable » à Mexico de militant-es cyclistes et de micro-entrepreneurs du transport de bus, soit des individus provenant de mondes sociaux cloisonnés, séparés par la nature de leurs activités mais aussi par des frontières de genre et de classe. L'hypothèse explorée ici est que la compréhension de telles alliances, encore peu étudiées par la sociologie de l'environnement, requiert d'adopter une approche à la fois relationnelle et processuelle en analysant les dispositions et intérêts des agents à la convergence au vu de leurs trajectoires et positions préalables ; les médiations qui permettent leur rencontre ; et le rapprochement cognitif auquel elle donne lieu. On montrera ainsi comment, occupant initialement des positions homologues de challengers dans leurs milieux respectifs, militant-es et entrepreneurs sont réuni-es sous l'égide d'intermédiaires locaux et internationaux par le déploiement d'un instrument à même de concilier leurs aspirations, un système de *Bus Rapid Transit (BRT)*, cette collaboration constituant le support de la production d'un collectif et de la formulation d'une cause commune.

Mots-clés. ENVIRONNEMENT – MILITANTISME – ENTREPRENEURIAT – ALLIANCES DE POLITIQUES PUBLIQUES – DISPOSITIONS – INSTRUMENTS – CAUSE

« Finalement, se sont rassemblés dans la lutte pour la mobilité durable différents acteurs allant de la militante cycliste au chauffeur de bus... des gens qui n'avaient rien à voir et qui ne se parlaient même pas avant... c'est l'histoire d'une improbable convergence ! »

(Alejandro Villegas, directeur de 2004 à 2013 d'un programme de financement de la Fondation Hewlett dédié au transport urbain à Mexico, entretien, 14-06-2018).

À rebours de l'idée selon laquelle l'écologie urbaine ne pourrait advenir que dans des villes riches et de taille « raisonnée », les grandes métropoles des pays émergents, réputées ingouvernables du fait de leur gigantisme et de leur manque de moyens, donnent à voir des solutions alternatives mises en œuvre à partir des services urbains, souvent sous forme d'expérimentations (Lorrain *et al.*, 2018). À cette image, la ville de Mexico a engagé depuis le milieu des années 2000 une série de transformations dans le domaine du transport urbain qui, avec plus de 34,5 millions de déplacements quotidiens, représente la première cause de pollution atmosphérique de l'agglomération (Encadré 1). Le point de départ de cet

article est un paradoxe : au cours de ce processus, qui a suscité de nombreux conflits, s'est opéré un rassemblement en faveur de l'ensemble de ces changements, subsumés sous le terme « mobilité durable », entre des individus provenant de milieux que tout oppose, séparés à la fois par la nature de leurs activités et les intérêts qu'elles présupposent, et par des frontières sociales, dans le contexte d'une des sociétés les plus polarisées au monde¹. D'une part, des militant-es cyclistes, appartenant à des classes moyennes supérieures urbaines internationalisées et comprenant un nombre élevé de femmes, qui visent l'adaptation de l'environnement urbain au transport non motorisé². D'autre part, des micro-entrepreneurs du transport de bus, milieu professionnel masculin de classe populaire formé en grande partie par les différentes vagues de migrants de travail issues de l'exode rural vers la capitale, qui tirent leurs revenus du trafic routier.

En se donnant pour objectif d'expliquer cette « improbable convergence », cet article entend contribuer à éclairer un point aveugle de la recherche en sociologie de l'environnement, qui a encore peu étudié les alliances entre mondes économiques et militants, de même que les alliances entre différents groupes sociaux³. Or, cette question se pose avec d'autant plus d'acuité dans le cas des enjeux environnementaux que leur émergence récente en tant que problèmes publics implique un faible degré d'institutionnalisation permettant une porosité plus forte entre différentes catégories d'agents (Poupeau *et al.*, 2019).

Plus généralement, ce paradoxe renvoie au problème de la formation de mobilisations aux composantes hétérogènes. Ce problème a initialement été traité par des cadres d'analyse des politiques publiques centrés sur les agents du changement. Tout d'abord, le cadre des « coalitions de cause » (Weible *et al.*, 2009) fait reposer les alliances sur des croyances communes, mais la production scientifique importante à laquelle ce courant a donné lieu a aussi suscité d'importantes critiques, qui plaident pour prêter davantage d'attention aux intermédiaires (*brokers*) susceptibles de rapprocher des groupes qui ne partagent pas *a priori* de telles croyances (Ingold et Varone, 2011). Ensuite, la notion d'« *instrument constituency* » met pour sa part l'accent sur les rapprochements qui s'opèrent, plutôt, autour d'instruments spécifiques⁴ (Voß et Simons, 2014). Néanmoins, la focalisation sur l'ordre de l'interaction entre les groupes mobilisés, à un moment

1. En 2018, le Mexique occupe la quatorzième position des pays les plus inégalitaires selon l'indice Gini, avec un coefficient de 45,90. La situation mexicaine est assez proche de celle décrite pour le Brésil dans l'ouvrage *Ce que les riches pensent des pauvres* (Paugam *et al.*, 2017).

2. Afin de rendre visible la mixité qui caractérise le milieu du militantisme cycliste, cet article aura recours au point médian et à l'usage des deux pronoms, féminin et masculin, lorsqu'il sera question de ce groupe.

3. Le développement en France de ce sous-champ de la sociologie a donné lieu, d'une part, à de très nombreux travaux sur les mouvements écologistes ou « socio-écologistes » (Grisoni et Némoz, 2017) en privilégiant une entrée par la sociologie des mouvements sociaux. D'autre part, un second ensemble d'études a été conduit sur la croissance verte globale et la « modernisation écologique » menée par les entrepreneurs et industriels, en s'appuyant sur la sociologie du risque (Beck, 2001) et des techniques (Huber, 1985), et plus récemment sur la sociologie économique (Gendron, 2014). Cependant, les interactions entre ces deux catégories d'agents, militants et économiques, sont rarement explorées. Par ailleurs, tandis que les luttes écologistes sont traditionnellement associées aux classes moyennes (Touraine, 1980 ; Billemont, 2006), de nouvelles recherches s'inscrivent dans le courant de l'écologie politique s'intéressent aux « conflits écologico-distributifs » et à l'« écologisme des pauvres » (Martinez-Alier, 2002 ; Bertrand, 2016). Néanmoins, les mobilisations conjointes d'agents appartenant à des classes sociales distinctes demeurent très peu étudiées.

4. La notion d'instrument est employée ici au sens de « dispositif technique à vocation générique porteur d'une conception concrète du rapport politique/société et soutenu par une conception de la régulation » (Le Galès et Lascoumes, 2005, p. 12).

et sur un niveau d'accord (croyances ou instruments) donnés, laisse de côté des facteurs que d'autres approches, plus sociologiques, permettent à leur tour d'éclairer. En premier lieu, l'influence des trajectoires et positions sociales des agents, dont l'importance a été soulignée par la sociologie des mouvements sociaux comme par la sociologie économique au sujet de l'adoption de causes par les entrepreneurs (Samak, 2012) ou de logiques entrepreneuriales par les militants (Siméant, 2001). En second lieu, les processus cognitifs qui s'opèrent au cours de la mobilisation, mis en avant par des approches attentives aux carrières des individus mobilisés (Fillieule et Mayer, 2001) ou à la construction des collectifs (Bruneau, 2006) et des causes (Siméant, 2008).

L'hypothèse explorée ici est que la compréhension de telles alliances entre des groupes distincts requiert d'articuler ces apports et d'adopter une approche à la fois relationnelle et processuelle en analysant les dispositions et intérêts des agents à la convergence au vu de leurs trajectoires et positions préalables ; les médiations, agents et projets, qui permettent leur rencontre ; et le rapprochement cognitif auquel elle donne lieu. Cette approche a deux implications. Premièrement, elle suppose de ne pas isoler les cadres d'analyse et d'étudier les engagements des militant·es et des entrepreneur·ses avec les mêmes outils (Offerlé, [1994] 1998). Ensuite, elle nécessite d'être attentif à la configuration locale, aux systèmes politiques et aux structures sociales et économiques (Weible *et al.*, 2009 ; Mathieu, 2007), dont les transformations impactent aussi bien les trajectoires et positions des agents que les médiations susceptibles de se mettre en place entre eux.

La convergence de militant·es de classes moyennes supérieures et d'entrepreneurs de classe populaire autour de politiques urbaines à Mexico apparaît particulièrement pertinente pour étudier ces alliances improbables, dans un contexte marqué à la fois par des évolutions communes aux grandes métropoles des pays émergents et par la persistance, au travers des processus de démocratisation et de libéralisation engagés depuis les années 1970, de logiques d'échange fortement enracinées entre les responsables politiques et le monde économique d'une part, les mouvements sociaux d'autre part (Adler-Lomnitz, 1994 ; Combes et Vommaro, 2015).

L'analyse de ce cas d'étude s'appuiera sur une enquête qualitative menée de 2015 à 2019 en parallèle auprès des militant·es, des opérateurs et d'autres agents intervenant dans les débats autour de la « mobilité durable », dans les milieux dans lesquels elles et ils évoluent indépendamment et au cours de leurs rencontres⁵. Elle se développera en trois temps, conformément à l'hypothèse de recherche formulée. Dans une première partie, l'article s'emploiera à restituer les trajectoires sociales des individus qui réalisent cette alliance et les positions qu'ils occupent dans leurs milieux respectifs, militant et économique. Dans une deuxième partie, il s'attachera à décrire les conditions de leur rencontre, à la croisée de dynamiques locales et internationales et autour du déploiement d'un instrument, un système de *Bus Rapid Transit* (BRT). Enfin, dans une troisième partie, il analysera le processus de rapprochement cognitif qui s'opère entre eux à partir de cette rencontre, en s'intéressant aux évolutions respectives de ces deux groupes ainsi qu'au travail de construction de l'alliance qu'ils opèrent en commun.

5. Le travail empirique a consisté dans la conduite de 74 entretiens approfondis, à la fois thématiques et biographiques, dans la réalisation d'observations ethnographiques multisituées et dans le dépouillement d'un corpus constitué de différentes sources (journalistiques, administratives, militantes et entrepreneuriales).

ENCADRÉ 1. – Les politiques de la « mobilité durable » à Mexico : une métropole de pays émergent face au changement climatique

Sur les 34,5 millions de trajets qui s'effectuent chaque jour dans la zone métropolitaine de Mexico, 33 % sont réalisés à pied, mais correspondent généralement à de courtes distances, et 2 % seulement en bicyclette. 30 % des trajets restants sont réalisés en voiture individuelle et 70 % en transport public (INEGI, 2017). Ce service est assuré pour l'essentiel par plus de 23 000 micro-entrepreneurs, bénéficiant de concessions individuelles et organisés en associations civiles (les *rutas*), qui conduisent des bus de petite taille. L'opération est peu régulée, les trajets et les arrêts s'adaptent à la demande et les véhicules sont souvent vétustes du fait de la difficulté des concessionnaires à assurer le coût du renouvellement des unités, en l'absence de subventions publiques.

Néanmoins, à l'heure de la « transition écologique », le gouvernement de la ville de Mexico a entrepris, depuis le milieu des années 2000, une série de transformations en s'inspirant d'autres grandes métropoles mondiales, en accord avec les injonctions d'organisations internationales telles que la Banque mondiale ou la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes :

– Le Metrobús (2005), système de *Bus Rapid Transit (BRT)*, soit d'autobus de grande capacité circulant sur des voies réservées, inspiré des systèmes lancés à Curitiba, au Brésil, et à Bogota, en Colombie, et validé par l'ONU dans le cadre du Mécanisme de développement propre.

– Le développement d'un réseau de pistes cyclables et le lancement d'Ecobici (2010), le plus important système de bicyclettes publiques d'Amérique latine, créé à la suite des expérimentations menées à Santiago du Chili et Rio de Janeiro.

– La Loi de mobilité (2014), empruntant aux législations de Catalogne et du Brésil, qui impose une hiérarchie favorable aux piétons, aux cyclistes et au transport public au détriment des voitures individuelles.

Dispositions et intérêts à la convergence : les deux pôles de challengers des années 1990

Pour comprendre le rassemblement entre des militant-es cyclistes et des entrepreneurs du transport de bus, il est en premier lieu nécessaire de placer la focale sur les individus qui opèrent cette jonction et de s'intéresser à leurs trajectoires sociales et aux positions qu'ils occupent au sein des mondes militants et économiques, productrices de dispositions et d'intérêts distinctifs (Bourdieu, 2000). Dans les années 1990, les deux groupes d'agents qui se rejoindront plus tard autour de la « mobilité durable », bien qu'appartenant à des univers sociaux très différents et cloisonnés, partagent ainsi une condition similaire de challengers dans leurs milieux respectifs, propice à leur rapprochement⁶.

6. Cette approche se distingue de l'analyse formelle des trous structureaux (Burt, 1992) qui, en mettant l'accent sur l'action rationnelle et instrumentale des individus, fait l'impasse sur la nature et l'histoire des relations sociales dans lesquelles ils sont impliqués (Steiner, 2011, p. 80).

Les « guerrier-es » du vélo : un nouvel « utopisme » des classes moyennes supérieures

Le militantisme cycliste qui prend son essor à la fin des années 1990, significatif de l'émergence de nouvelles causes portées par des agents de classes moyennes supérieures, pâtit d'une position marginale dans un contexte local où la bourgeoisie traditionnelle est acquise à la voiture individuelle (Pérez López, 2013) tandis que prédominent des mouvements sociaux fortement liés à des bases populaires, valorisés par la gauche mexicaine récemment arrivée au pouvoir à Mexico.

Le militantisme cycliste doit tout d'abord être replacé dans le cadre de l'évolution des mouvements sociaux dans les années 1990. Durant les décennies précédentes, les mobilisations environnementales et urbaines sont ainsi largement déconnectées au Mexique, dominées, d'une part, par un « environnementalisme social » qui se construit dans la seconde partie des années 1970 dans une logique d'appui et de développement des communautés rurales (Dumoulin et Foyer, 2013), et, d'autre part, par un mouvement urbain qui se structure au cours des années 1980 autour des demandes sociales liées en particulier au logement, le Mouvement urbain populaire (Tamayo, 1999). Cependant, les années 1990 voient ce panorama bouleversé, dans un environnement politique marqué par la reconfiguration des rapports de pouvoir et la recherche de nouveaux référentiels face à la crise du Parti révolutionnaire institutionnel, qui a gouverné le pays sans interruption de 1929 à 2000. De nombreux mouvements sociaux, à l'instar du Mouvement urbain populaire, tendent alors à se regrouper au sein du nouveau parti de gauche, le Parti de la révolution démocratique, qui remportera les premières élections de la ville de Mexico en 1997 (Combes, 2011). Dans le même temps émergent les luttes féministes et les luttes indigènes, au premier rang desquelles l'insurrection zapatiste de 1994, qui imprègnent les ONG et « associations civiles » qui naissent massivement dans la seconde moitié des années 1990, porteuses de nouvelles demandes. C'est dans ce contexte qu'en 1998 naît Bicitekas, « tribu urbaine en bicyclette » de « guerriers et guerrières qui livrent jour après jour une grande bataille contre les IMECAS [Indices métropolitains de qualité de l'Air] dans la vallée de Cochetitlán (le royaume des voitures) »⁷.

Les trajectoires sociales des membres de l'association renvoient à de nouvelles formes d'engagement, liées à la politisation de fractions des classes moyennes supérieures sans ancrage dans des organisations politiques ou militantes existantes. Les membres de Bicitekas appartiennent à la génération des années 1970, comprennent un nombre élevé de femmes et détiennent un ensemble de ressources internationales et un fort capital scolaire et, bien que doté-es également de capital économique, partagent une tendance à l'investissement culturel qui les distinguent d'autres fractions des classes dominantes acquises au transport automobile⁸. Si leur engagement s'inscrit dans une sensibilité politique de gauche, en partie héritée, il révèle une déconnexion tant vis-à-vis des partis politiques que des mouvements sociaux traditionnels, comme l'illustrent les trajectoires de deux des membres les plus anciens du collectif, Areli Carreón et Bernardo Baranda.

7. Page Facebook de Bicitekas : <https://www.facebook.com/pg/Bicitekas/> (consultée le 30-11-2019).

8. Cet investissement culturel se traduit aussi par exemple dans les choix de résidence, dans des quartiers à l'architecture européenne, à proximité des lieux culturels et des universités (Roma, Condesa, Coyoacán), plutôt que dans des quartiers au luxe moderne et plus proches des centres d'affaires (Polanco, Bosques de Chalputepc, Santa Fe).

Originaire de Mexico, A. Carreón grandit dans la ville voisine de Cuernavaca, où se retrouvent alors les militant-es de 1968, les penseurs et penseuses critiques de la théorie du développement, les réfugié-es des dictatures sud-américaines et les artistes bohèmes. Diplômée d'une licence en communication, elle commence une carrière de journaliste en couvrant l'actualité environnementale pour un groupe de presse local. Dès le début des années 1990, elle tente de s'investir localement mais se heurte à la « politique partisane » faisant prévaloir, selon elle, des intérêts privés. Elle se rapproche alors du mouvement zapatiste, dans lequel elle voit un modèle de démocratie directe. Elle part ensuite retrouver sa sœur aînée à Montréal, où elle s'engage dans une station de radio bilingue anglais-espagnol et rejoint le mouvement cycliste urbain. À son retour, elle effectue un master en développement rural et se rapproche, dans ce cadre, des mouvements écologistes ruraux mais juge qu'« il manque la vision urbaine ».

B. Baranda est issu pour sa part d'une famille de la gauche intellectuelle catholique de Mexico. Son père, architecte, contribue à des projets de logements sociaux tandis que sa mère, bibliothécaire, fréquente les tenants du « nouveau réalisme ». Au cours d'une licence d'ingénieur dans la prestigieuse Université nationale autonome du Mexique, il côtoie les cercles militants étudiants de la fin des années 1980, dont les principaux et principales représentant-es seront intégré-es au Parti de la révolution démocratique, mais sa scolarisation correspond à une période de faible mobilisation. Il ne s'engage pas dans la création du parti, préférant « rester critique », et s'intéresse également au zapatisme. Il poursuit ensuite ses études par une maîtrise en administration de projets de développement à Manchester, où il devient un cycliste quotidien, puis par une maîtrise en ingénierie du transport spécialisée en développement durable aux Pays-Bas, en partenariat avec l'UNESCO.

Contrairement aux mouvements des décennies précédentes, ces nouveaux collectifs ne comptent pas par ailleurs de bases militantes mais reposent sur le partage d'un mode de vie autant que sur celui d'un idéal politique. A. Carreón raconte ainsi la genèse de Bicitekas :

« C'est très drôle parce que beaucoup de mes collègues bicitekas étaient comme moi dans les réunions zapatistes [...] mais on s'est connus après, à Mexico. On était tous des gamins et on était là : "Qu'est-ce que c'est que ça ?" Parce que les indigènes... tu sais. Et de fait la perspective que nous utilisons pour travailler dans la ville a beaucoup à voir avec la proposition zapatiste. Du "commander en obéissant", des communautés de base... Peut-être avec un profil plus urbain, plus moderne, parce que dès le début nous on parlait de *coworking* [...] Moi, beaucoup de mes amis, qui faisaient partie du mouvement social de Montréal, se déplaçaient à vélo. Et ils étaient végétariens... tu sais, cet autre profil, qui est plus proche ben de ce que je suis. » (Entretien, 06-03-18).

Or, ces caractéristiques sociales et causes distinctives constituent un frein à la prise en compte de leurs demandes, dans un contexte marqué par l'arrivée au pouvoir à Mexico d'un parti de gauche qui résulte en bonne part des organisations militantes antérieures et valorise des mouvements sociaux jouant traditionnellement un rôle d'intermédiaires dans la redistribution sociale aux classes populaires. Les récits des militant-es cyclistes expriment ainsi leur difficulté à être entendu-es par les responsables politiques et les fonctionnaires de l'administration compétente, le Département des transports :

« Ça a été des années à se taper la tête contre le mur ! On demandait des rendez-vous, on nous recevait et on nous disait "Hein ?" Ou : "Félicitations les jeunes d'être si utopistes, mais ce que vous dites ne va jamais arriver" [...] Ou alors on nous demandait :

«Où sont tes troupes ?» Mais je n'ai pas de troupes de quoi que soit ! Nous ne sommes pas des politiques tu sais, à répartir des prébendes... » (A. Carreón, entretien, 06-03-18).

La condamnation morale des pratiques unissant responsables politico-administratifs et mouvements sociaux, lisible dans ces propos, traduit alors, en même temps qu'une représentation courante que les classes moyennes supérieures ont de la participation politique des milieux populaires en Amérique latine (Combes et Vommaro, 2015), l'engagement de ce groupe dans une bataille pour la délégitimation d'un système politique au sein duquel il ne dispose pas des ressources adaptées (Lagroye, 1993).

Les militant·es cyclistes investissent alors les arènes internationale et médiatique. Collectivement ou individuellement, ils et elles participent à des rencontres internationales dédiées à l'écologie et aux mobilités urbaines. A. Carreón explique comment ce parcours s'intègre à une stratégie visant en retour à s'imposer dans la production des politiques publiques locales :

« C'est crucial d'avoir des données, d'avoir fait son travail et d'être aligné sur les bonnes pratiques internationales. "Regarde Portland, tatata, à New York, je ne sais pas quoi..." Et eux [les responsables politiques] : "C'est que je croyais... dans mon village..." "Tu croyais, tu pensais... Tes *a priori*, ton ignorance, ne peuvent pas faire la politique". » (A. Carreón, entretien, 06-03-18).

Par ailleurs, à défaut de pouvoir mobiliser des « troupes » conséquentes, le collectif réalise des manifestations de papier (Champagne, 1990), mettant à profit ses relations dans les médias. Suivant des stratégies de double jeu (Dezalay et Garth, 2001) par lesquelles elles et ils font valoir à l'international leur connaissance du terrain et, localement, leur expérience internationale, les militant·es se positionnent progressivement comme des passeurs et passeuses entre l'Europe et l'Amérique du Nord et le Mexique, et plus largement l'Amérique latine. A. Carreón rédige ainsi l'adaptation pour l'Amérique latine d'un guide pratique sur l'écologie urbaine réalisé par la Fédération mondiale des villes unies avec le soutien de la Commission européenne.

Les militant·es cyclistes, une fraction de classe moyenne supérieure fortement féminisée et priorisant le capital culturel, cherchent ainsi à compenser, par un investissement international et médiatique, leur faible capital militant local, dû à leur déconnexion des milieux populaires. Parmi ces derniers, d'autres agents aux profils et aux orientations diamétralement opposés vont poursuivre une dynamique convergente.

Le modèle entrepreneurial : les prétentions contrariées des concessionnaires « éduqués »

Au même moment, à l'autre pôle de l'alliance qui se formera autour de la « mobilité durable », une nouvelle génération de micro-entrepreneurs du transport de bus acquise à une transformation du modèle économique se heurte à la persistance des logiques d'échanges politiques qui animent le secteur, emblématiques de l'alliance établie depuis le début du XX^e siècle entre les responsables politiques et les mondes de l'économie populaire.

L'émergence de ces agents doit être rapportée tout d'abord aux dynamiques d'ascension sociale propres aux classes populaires. Comme ailleurs en Amérique latine, l'exode rural qui débute dans les années 1930 et s'accroît au Mexique

dans les années 1950, permettant aux migrants d'accéder à des emplois plus stables et mieux rémunérés ainsi qu'à une offre scolaire dont les campagnes sont dépourvues, est un moteur puissant de transformation des équilibres sociaux (Barozet et Espinoza, 2011). Ainsi, l'amélioration des conditions d'existence des micro-entrepreneurs du transport de bus, venus en très grande majorité des zones rurales pauvres, permet peu à peu l'investissement scolaire des familles, jusqu'à l'entrée à l'université, dans les années 1990, de fils de travailleurs, qui, pour la plupart, ont arrêté leurs études après l'école primaire. Nombre de membres de cette génération délaissent alors le transport, entraînant un vieillissement de la profession. D'autres, en revanche, y restent ou y reviennent, conduisant à une différenciation sociale interne à ce milieu. C'est le cas notamment d'Armando González et de Jesus Padilla.

Nés dans les années 1970, A. González et J. Padilla sont tous deux petits-fils de migrants et fils d'entrepreneurs ayant progressivement acquis plusieurs *microbuses*, les bus de petite taille, d'une capacité d'environ cinquante passagers, qui circulent traditionnellement à Mexico. J. Padilla poursuit des études en informatique. Cependant, durant son cinquième semestre à l'université, il se « laisse convaincre » de travailler avec son père et commence à conduire régulièrement l'un de ses *microbuses*. A. González, quant à lui, détient une licence en administration d'entreprise, tout comme son frère aîné. Il débute comme responsable de la paie dans une entreprise d'agroalimentaire avant d'être rappelé par son frère pour l'aider à s'occuper de l'héritage paternel.

Le passage à l'université de cette génération entraîne alors, comme dans d'autres univers professionnels de classe populaire, une rupture de la reproduction sociale (Beaud et Pialoux, 2012), particulièrement forte dans ce milieu en raison de l'organisation économique du secteur. En effet, le modèle en vigueur, fonctionnant sur la base de l'octroi par les pouvoirs publics de concessions nominatives aux entrepreneurs qui s'organisent en associations civiles, les *rutas*, et s'autorémunèrent en fonction de leur temps de travail et du nombre de passagers, donne lieu à une transmission patrilinéaire de l'activité et à la reproduction d'une identité professionnelle indissociablement masculine et populaire valorisant l'autonomie, les savoirs pratiques, et une culture du risque et de l'endurance (Chérubin, 2019). Soit des pratiques et des orientations contraires à celles valorisées par l'institution scolaire (Bourdieu et Passeron, 1970), et dès lors dépréciées par les jeunes concessionnaires ayant fait des études, à l'instar d'A. González :

« Mon idée était de me consacrer à ma carrière, mais j'ai dû contribuer et, avec le temps, je me suis impliqué... jusqu'à ce que je sois piégé. [...] Mon frère travaillait avant pour une assurance, il était gérant, il avait une vision, il voyait que parfois les concessionnaires prenaient des décisions très... très basiques, très infantiles ! Et il disait qu'il fallait des gens plus éduqués, pour qu'on aille de l'avant. Il fallait modifier certaines choses. La discipline, la formation, l'investissement, prévoir... Aller vers un modèle entrepreneurial. » (Entretien, 18-07-2019).

Les aspirations frustrées de ceux qui restent, souvent par obligation familiale, accentuent ainsi l'effet des nouvelles dispositions acquises au cours de la socialisation secondaire, conduisant ces agents à vouloir transformer le secteur. Volontiers qualifié de « visionnaire » par les membres de sa génération, J. Padilla cherche dès son entrée dans la *ruta* à convaincre ses collègues de la nécessité de « se moderniser », en promouvant le renouvellement des bus, la fixation de règles strictes de fonctionnement (horaires et arrêts définis, règlement intérieur pour les conducteurs, port d'uniformes, etc.) et, *in fine*, la constitution d'entreprises. Grâce

au fait qu'il appartienne à l'une des *rutas* les plus importantes de la ville, rassemblant des milliers de concessionnaires opérant sur différents trajets, il se constitue alors progressivement un groupe d'alliés conséquent parmi de jeunes concessionnaires partageant les mêmes dispositions. A. González, pour sa part, tente avec son frère de promouvoir le changement au sein de sa *ruta* de taille bien plus modeste, rassemblant une cinquantaine de concessionnaires. En 2001, il formule ainsi le projet de remplacer une partie des *microbuses* par un nombre réduit de modèles plus récents et de plus grande capacité, dans le but d'étendre ensuite ce renouvellement à l'ensemble de la flotte en réunissant les concessionnaires au sein d'une entreprise.

Pendant, ces jeunes concessionnaires ne parviennent pas à s'imposer dans des rapports de force fondés sur l'ancienneté et la démonstration de l'appartenance au groupe professionnel. Fort des alliances qu'il a contractées, J. Padilla tente d'intégrer l'équipe dirigeante de sa *ruta*, mais le président « à vie » s'oppose à la tenue d'élections. A. González, étant parvenu à convaincre quelques « pionniers » d'investir dans de nouveaux bus, sollicite l'appui du président de sa *ruta* pour négocier avec les autorités une augmentation de leurs tarifs, mais il se heurte à un refus :

« Il ne m'a pas pris en compte. Et c'était terminé, ils nous ont fait voter et ils ont gagné. C'est que le président, ça faisait beaucoup de temps qu'il était dans la *ruta*. [...] C'était la même direction qu'il y a trente ans : celui qui gérait, c'était le même qui trainait ici, qui se mettait après à boire avec les autres... » (entretien, 18-07-2019).

Or, dans ces conditions, les nouveaux entrepreneurs ne sont pas en mesure d'opérer les transformations auxquelles ils aspirent, dans un système où les dirigeants des associations civiles regroupant les concessionnaires, les *rutas*, canalisent les échanges entre le secteur et l'espace politico-administratif (Negrete, 2018) en vertu d'une alliance établie dès les années 1930 entre les élites politiques issues de la Révolution mexicaine et les premiers travailleurs du secteur (Davis, 1994). A. González est ainsi incapable de négocier directement avec les autorités, ce qui conduit à l'échec de sa tentative de transformation de sa *ruta* :

« Et comment est-ce que, nous, nous aurions pu aller voir les politiques ? [...] Moi je n'étais pas dans le milieu. Celui qui y était, c'était lui [le président de la *ruta*]. Et donc tu n'as pas les rênes. Moi je suis apolitique. Ils nous utilisent. [...] Avec une entreprise, tu te sauves de ça. » (entretien, 18-07-2019).

Ces propos montrent, de façon similaire à ceux tenus par les militant·es cyclistes, la dépréciation par ces jeunes entrepreneurs d'un modèle d'organisation au sein duquel ils occupent une position dominée et auquel le passage à l'entreprise, en plus de répondre à des aspirations liées aux dispositions distinctives de ces agents, peut constituer une échappatoire.

Dans cette situation, quand les militant·es de classe moyenne supérieure se tournent vers l'international et les médias, ces entrepreneurs de classe populaire investissent pour leur part les associations de quartier. J. Padilla s'engage dans un comité de voisinage pour la rénovation de son quartier, alors populaire, situé dans le centre de la ville. Il accède ensuite à la présidence du Conseil de son arrondissement et fonde, en 1999, une association destinée à représenter les intérêts des habitants face aux pouvoirs publics. Il rencontre dans ce cadre Carlos Abascal, un entrepreneur et homme politique libéral-conservateur, alors que celui-ci, après avoir dirigé le principal syndicat patronal du pays, entreprend un rassemblement d'organisations de la « société civile » à l'occasion de la campagne

présidentielle de 2000. Ce dernier, qui sera ensuite nommé ministre du Travail dans le gouvernement élu du parti de droite, le Parti action nationale, devient pour le jeune concessionnaire un « mentor », l'introduisant auprès de son organisation patronale. Par ailleurs, l'engagement associatif de J. Padilla lui permet également d'entrer en contact avec les autorités de son arrondissement, appartenant au Parti de la révolution démocratique, et lui vaut d'y être intégré comme sous-directeur d'Événements participatifs dans l'administration suivante, qui s'ouvre en 2000. Il se rapproche ainsi à cette échelle de responsables politico-administratifs du parti de gauche du gouvernement municipal.

En miroir inversé de la dynamique poursuivie par les militant-es cyclistes, de jeunes entrepreneurs du transport, appartenant à une génération des classes populaires à qui une scolarisation prolongée a ouvert une voie d'ascension sociale et enclins à l'investissement économique, misent sur un engagement associatif local pour contourner leur faible influence dans leur milieu professionnel et leur éloignement des décideurs politiques.

La commune condition de challengers de ces fractions des mondes militants et économiques ne saurait cependant expliquer en elle-même la convergence de ces agents appartenant à des mondes sociaux très différents et cloisonnés, comme l'indiquent les stratégies différentielles qu'ils mettent en œuvre. Pour comprendre leur alliance, il faut désormais s'intéresser aux médiations par lesquelles l'effet d'homologie opère.

Les conditions de la rencontre : un accord instrumental entre politique locale et expertise internationale

La question des médiations requiert de s'intéresser conjointement aux intermédiaires (Roueff, 2013) et aux projets (Voß et Simons, 2014) permettant la rencontre. Le rapprochement entre les challengers est rendu possible par les interventions d'agents politico-administratifs et d'organisations internationales ainsi que par le déploiement d'un instrument, le Metrobús.

Une réunion à la croisée de dynamiques locales et internationales : reconfigurations politiques et complexe développeur

La rencontre entre les militant-es et les entrepreneurs est tout d'abord permise par celle de dynamiques locales et internationales : en poursuivant leurs objectifs respectifs, des agents des sphères politico-administratives et des organisations du complexe développeur international (Guichaoua et Goussault, 1993) vont ainsi concourir à leur réunion.

En premier lieu, les agents du champ politico-administratif enclins à une transformation du secteur du transport urbain ont besoin pour ce faire du concours simultané des deux groupes. Les interventions de ces agents doivent en effet être replacées dans le contexte des reconfigurations politiques locales du début des années 2000, marqué par une tension au sein du Parti de la révolution démocratique entre un recours croissant à l'expertise et à l'international, favorisant l'ascension politique d'agents détenteurs des savoirs techniques et des ressources sociales

adéquates, et la persistance de logiques d'échange politique, revendiquées par les bases populaires du parti (Combes, 2006). Deux personnalités politiques montantes se retrouvent au cœur de cette tension et vont jouer dès lors un rôle crucial dans le rapprochement des challengers : Claudia Sheinbaum, directrice de l'environnement de la ville de 2000 à 2006, et Marcelo Ebrard, maire de 2006 à 2012.

Issue des mouvements étudiants, C. Sheinbaum est une proche du maire Andrés Manuel López Obrador, représentant de l'aile gauche du parti, qui mène une politique axée sur la redistribution sociale en s'appuyant sur des consultations publiques. Mais ses études l'ont aussi conduite à un doctorat en ingénierie environnementale pour lequel elle effectue un séjour de recherche de quatre ans à Berkeley. Or, en 2002, son ancien directeur de thèse dans cette université cofonde un réseau d'initiatives locales pour le transport urbain au sein d'un grand *think tank* étasunien, le World Resource Institute. A. M. López Obrador, qui prépare sa campagne présidentielle de 2006, donne alors son feu vert à C. Sheinbaum pour étudier les possibilités de collaboration entre cette organisation et la ville de Mexico, mais conditionne son aval à l'acceptation sociale du projet par les habitants et les acteurs économiques traditionnels du transport.

M. Ebrard, pour sa part, représente un courant de la gauche mettant davantage l'accent sur la transformation des modes de vie, qui prend l'ascendant au sein du Parti de la révolution démocratique. Présentant le potentiel politique du cyclisme urbain, qui commence alors à se développer en Europe, il en fait un élément de la campagne qu'il mène au sein d'un parti minoritaire de gauche à la fin des années 1990, mais sans grand succès. Par ailleurs, devenu directeur de la Sécurité publique sous le gouvernement d'A. M. López Obrador, il met en œuvre une série de contrôles aux concessionnaires, concernant la régularité de leurs licences ou le taux d'alcoolémie au volant, mais il se confronte alors aux *rutas*, qui organisent de grandes manifestations. Lorsqu'il remporte la mairie en 2006, il souligne le besoin d'opérer des changements concernant ces deux aspects du transport urbain, tout en étant conscient de la nécessité de trouver des soutiens pour chacun d'eux.

En second lieu, un maillage de bailleurs de fonds multilatéraux, *think tanks* et fondations internationales incite à la mise en œuvre de collaborations entre le secteur associatif et les partenaires privés. Ces orientations s'inscrivent dans le cadre de la révision des politiques internationales de développement, réévaluant le rôle de l'État en faveur de celui du secteur privé dans les années 1980, puis, également, de la « société civile » dans les années 1990 (Pirotte, 2010). L'orchestration de la collaboration entre ces deux pôles prend alors deux formes : l'encouragement des partenariats par les grands bailleurs de fonds et l'organisation directe de cette coopération par le biais des *think tanks* et des fondations (Bartley, 2007). Deux organisations constituent des chainons essentiels dans ce processus à Mexico : le World Resource Institute et la fondation Hewlett.

Créé en 1982 par l'ancien secrétaire du conseil de la qualité environnementale du président étasunien Jimmy Carter, le World Resources Institute est l'un des principaux *think tanks* mondiaux consacré aux questions environnementales, qui entend concilier développement économique et protection de l'environnement par le biais d'une « action concertée entre les gouvernements, la société civile et le secteur privé ». Afin de « créer un réel changement sur le terrain », l'objectif premier affiché par l'institut est dès lors d'« ouvrir la voie en essayant de construire les groupes de soutien (*constituencies*) requis pour agir à partir de ses

analyses et recommandations »⁹. En 2002, le World Resources Institute signe avec le Département de l'environnement de la ville de Mexico une convention par laquelle est créé le Centre de transport durable, chargé d'évaluer les possibilités de transformations du transport urbain à Mexico. Le nouveau centre obtient l'appui financier du Fonds mondial pour l'environnement ainsi que des fondations Shell et Hewlett, donatrices régulières du World Resources Institute.

La fondation Hewlett, créée en 1966, est quant à elle l'une des principales organisations philanthropiques privées des États-Unis, agissant, entre autres domaines, sur la protection de l'environnement et le développement économique au travers d'autres organisations internationales, mais aussi en « engageant des communautés locales diverses »¹⁰. Après avoir participé au financement du Centre de transport durable, la fondation décide ainsi en 2003 de lancer un programme plus vaste dédié au transport à Mexico, rassemblant d'autres *think tanks* et associations locales. Significativement, elle fait appel pour diriger ce programme à une personne à même d'assumer un rôle de passeur entre les univers des militant-es et des micro-entrepreneurs du transport : A. Villegas, ingénieur du transport qui a travaillé préalablement dans des projets de coopération avec la ville de Londres, puis au sein du Département des transports de Mexico, à la direction de la régulation du transport public.

Ces logiques locales et internationales du rapprochement se cristallisent autour du projet du Metrobús, dont la réalisation est engagée par C. Sheinbaum avec le World Resources Institute au travers du Centre de transport durable, et étendue sous le gouvernement de M. Ebrard avec l'appui des organisations regroupées par la fondation Hewlett.

Le Metrobús : une opportunité commune

L'occasion de la rencontre entre les deux pôles de challengers est ainsi créée par la mise en place d'un instrument représentant des opportunités pour chacun d'eux : le Metrobús, un système de *Bus Rapid Transit*, soit de bus de grande capacité circulant sur des voies réservées.

Le Metrobús est en premier lieu porteur de promesses fonctionnelles (Voß et Simons, 2018), en ce qu'il permet d'opérer des transformations environnementales et économiques conformes aux demandes respectives des militant-es et des entrepreneurs. D'une part, il permet de réduire le trafic routier et la pollution qu'il engendre, par la diminution du nombre d'unités en circulation et l'application de normes environnementales pour les nouveaux bus, concernant notamment les types de carburants utilisés. D'autre part, il propose un changement de modèle économique du transport public, par la délégation de l'opération à des sociétés anonymes à capital variable, rémunérées en fonction du nombre de kilomètres parcourus et soumises à des règles fixes d'opération sous le contrôle d'un organisme public de régulation, qui centralise le recouvrement des recettes. Mais cet instrument offre également des promesses structurelles (*ibid.*), c'est-à-dire qu'il représente pour les deux groupes un levier commun pour améliorer leurs positions respectives dans les milieux militants et économiques.

9. Site internet du World Resources Institute : <https://www.wri.org> (consulté le 20-05-2020).

10. Site internet de la Fondation Hewlett : <https://hewlett.org/> (consulté le 20-05-2020).

Tout d'abord, l'introduction du Metrobús permet aux militant-es d'accroître leur capacité d'influence sur les politiques publiques et de peser ainsi sur le développement d'infrastructures cyclistes. Le projet-pilote du Metrobús, inauguré en 2005 par la directrice de l'environnement C. Sheinbaum, constitue ainsi pour ce collectif une première occasion d'être pris en compte par les décideurs. En effet, afin de pouvoir faire preuve d'un soutien citoyen sans procéder à une consultation publique, dont l'issue serait incertaine, C. Sheinbaum, en accord avec le World Resources Institute au sein du Centre de transport durable, choisit d'avoir recours à des groupes organisés dont les aspirations apparaissent compatibles. Dès 2002, Bicitekas, qui a acquis une visibilité internationale et médiatique, se trouve alors intégrée à un dialogue avec le secteur associatif. Collectivement, les militant-es capitalisent sur cette première expérience de participation pour asseoir leur position dans le paysage associatif local et faire valoir leurs demandes spécifiques. Lors de la campagne pour les élections municipales de 2006, Bicitekas forme ainsi avec d'autres associations ayant pris part à ce dialogue autour du Metrobús une plateforme commune qui établit une liste d'engagements à soumettre aux candidats et en particulier à M. Ebrard, dont la désignation par le Parti de la Révolution démocratique, donné favori, est opportune. Les militant-es cyclistes profitent alors de ce rassemblement pour mettre en avant les revendications qui leur sont propres. Significativement, le premier des engagements concerne le développement du Metrobús, le second le développement d'infrastructures cyclistes et piétonnes. Par ailleurs, les contacts noués avec les organisations internationales lors de l'élaboration du projet-pilote de Metrobús permettent à certains des membres de Bicitekas d'entamer une carrière au sein du complexe développeur¹¹. À l'issue du projet, en 2005, B. Baranda parvient ainsi à se faire employer au sein du Centre de transport durable. Cette première expérience professionnelle et la « confiance » établie depuis 2002 avec la fondation Hewlett lui permettent d'obtenir l'année suivante la direction de la branche locale d'un autre *think tank* international auquel fait appel la fondation pour le programme qu'elle met en place, l'Institute for Transportation and Development Policy. Il recrute alors une partie de son équipe parmi les membres de Bicitekas. Le gouvernement Ebrard (2006-2012) entame dès lors une collaboration suivie avec les militant-es, bénévoles et professionnels, qui débouche sur les premières politiques significatives de développement du cyclisme urbain. En 2010 est entreprise la réalisation d'un réseau de pistes cyclables s'appuyant sur un travail conjoint de Bicitekas et de l'Institute for Transportation and Development Policy, qui débute par l'avenue la plus emblématique de Mexico, Paseo de la Reforma, et qui comprendra à la fin du sexennat 42 kilomètres innervant les principales artères de la ville. La même année est inauguré le système de bicyclettes publiques Ecobici, qui atteint deux ans plus tard 3 680 vélos et 264 stations. Bicitekas met en place avec le Département de l'environnement une procédure d'évaluation et de suivi de l'action publique. A. Carreón conclut : « Ça a été le germe de la politique publique comme on la veut ! » (Entretien, 06-03-2018).

Parallèlement, le Metrobús permet aux challengers parmi les concessionnaires de prendre l'avantage dans les rapports de force internes à leur secteur et d'acquiescer des parts de marché. Le projet-pilote constitue ainsi également pour les jeunes

11. L'écriture inclusive n'est volontairement pas utilisée ici, car ces trajectoires concernent des hommes. Il conviendrait d'analyser cette répartition des rôles au vu des ressources et des contraintes individuelles des membres du groupe : si elle apparaît relever en partie d'une division genrée du travail d'*advocacy*, elle semble également liée à d'autres facteurs, notamment aux différences d'origine sociale, plus ou moins élevée, des militant-es.

entrepreneurs une première ouverture. Pour obtenir l'aval du maire, C. Sheinbaum et le World Resources Institute doivent en effet faire participer au projet les opérateurs traditionnels du service, effort auquel est associé le Département des transports. Cependant, le bouleversement de l'organisation professionnelle du secteur qu'implique le passage au *Bus Rapid Transit* (Chérubin, 2019) suscite, comme dans d'autres villes dans lesquelles des systèmes similaires ont été introduits (Maillet et Carrasco, 2019 ; Burbano Valente et Carvajal Marin, 2005), une très forte résistance, renforcée à Mexico par le pouvoir historique des *rutas*. Après plusieurs tentatives infructueuses, le choix du premier corridor se porte alors sur le trajet sur lequel opère J. Padilla, les fonctionnaires du Département des transports ayant eu écho du fait que s'y trouvent des individus favorables à la transformation en entreprise. Les discussions commencent en 2003 avec le président de la *ruta* officiellement en poste, mais ce dernier se montre, sans surprise, hostile à la réorganisation promue, ce qui ouvre la voie à J. Padilla. Le fonctionnaire alors chargé des négociations explique ainsi :

« C'était complètement bloqué... Et mon supérieur m'a appelé dans son bureau et m'a dit : "Écoute, il y a quelqu'un d'autre, ne t'engage à rien mais reçois-le et vois ce qu'il a à dire." J'ai vu Jesus, et j'ai tout de suite compris qu'on pouvait s'entendre [...]. [Mon supérieur] m'a dit : "Ok, on y va." [...] C'est le jeu. [...] Quand ça bloque, tu cherches un nouvel allié, et tu le favorises. Et l'ancien, du coup, il perd son pouvoir, non ? » (Entretien, 08-08-2019).

En effet, le pouvoir du dirigeant de la *ruta* reposant sur son rôle d'intermédiaire, ses rangs se délitent. En 2004, J. Padilla parvient à organiser des élections, qu'il remporte. Il s'emploie alors à transformer la *ruta* en une entreprise dont il devient le directeur. En 2005, cette entreprise obtient sans appel d'offres une concession de dix ans pour l'opération de la première ligne de Metrobús. Suivant une logique d'autoréalisation (This Saint-Jean, 1994), selon laquelle une anticipation engendre sa propre confirmation, les jeunes concessionnaires vont ensuite s'appuyer sur les perspectives de développement de cet instrument pour convaincre leurs collègues que l'évolution est inéluctable et poursuivre à leur avantage la transformation « entrepreneuriale » du secteur. Alors que le gouvernement Ebrard, avec l'appui des organisations financées par la fondation Hewlett, envisage la création de dix nouvelles lignes de Metrobús, A. González parvient ainsi à persuader les concessionnaires réticents de sa *ruta*. Il accède à la présidence de l'association et la fait évoluer en 2009 en une entreprise, qui opérera finalement sur la quatrième et dernière ligne de Metrobús ouverte durant ce sexennat en 2011. Mais c'est J. Padilla qui va tirer le meilleur parti de la situation. Mettant à profit la notoriété qu'il a acquise en tant que dirigeant de la première société du Metrobús, il propose aux concessionnaires son aide technique, administrative et financière pour la création d'entreprises. Il prend alors progressivement la tête d'un « groupe » comptant désormais dix-neuf entreprises, sans existence juridique mais destiné à être transformé prochainement en *holding*. À ce propos, son neveu, en charge de l'administration de plusieurs de ces entreprises, explique :

« Jesus connaît tout ça, il invite les leaders et leur offre son aide. [...] Parfois c'est tendu, ça ne marche pas du premier coup. [...] Mais Jesus les connaît, il sait leur parler : "Bon, forcément ça va se faire, et là ça ne viendra plus de moi mais aussi de Metrobús et du gouvernement. Moi, je m'allie à vous. Et en plus, peut-être, à toi on va t'offrir la direction, ou un poste au conseil..." Et donc ils entrent dans le groupe, c'est comme ça que tout ça s'est formé. » (Entretien, 26-07-2019).

Cette dynamique sert en même temps l'obtention d'un rôle de représentation du secteur, en concurrence directe avec les anciennes *rutas*. En 2011, J. Padilla fonde ainsi le groupe Mobilité d'avant-garde, qui a pour double objectif de soutenir l'ensemble des concessionnaires dans « le changement et la modernisation du transport public »¹² et, comme le souligne A. González, de s'en faire l'intermédiaire auprès du gouvernement :

« Nous, par notre appartenance à Mobilité d'avant-garde, on suit la ligne tracée par Jesus Padilla [...], c'est le porte-parole de tous. On peut leur demander de l'aide, pour des calculs prévisionnels par exemple. Mais aussi, Mobilité d'avant-garde fonctionne comme une agence de représentation. Ils ont le contact direct avec le gouvernement et, généralement, c'est eux l'interlocuteur devant l'autorité. » (Entretien, 18-07-2019).

Le Metrobús suscite ainsi l'adhésion parallèle des deux pôles de challengers, qui contribuent à sa systématisation. Sous l'égide d'intermédiaires locaux et internationaux, militant-es cyclistes et entrepreneurs du transport de bus se rencontrent et s'accordent sur le développement d'un instrument. Cette entente n'est pas encore une alliance autour d'une cause, les un-es et les autres portant indépendamment des revendications qui leur sont propres. Néanmoins, elle en constitue les prémisses, en posant les fondations d'un rapprochement cognitif.

Production du collectif et formulation de la cause : un rapprochement cognitif

Étudier un rassemblement autour d'une cause commune requiert en dernière instance d'analyser le regroupement entre des agents et la formulation d'une cause, deux dynamiques fortement imbriquées (Siméant, 2008). La rencontre entre les militant-es cyclistes et les jeunes concessionnaires autour du Metrobús constitue ainsi le point de départ de la production d'un collectif et d'un consensus mobilisateur, la « mobilité durable ». Permis par les évolutions indépendantes mais convergentes de chacun des pôles de challengers suite au déploiement de cet instrument, ce double processus de rapprochement cognitif aboutit par le travail que ces agents, désormais unis par des liens interpersonnels, opèrent conjointement.

Militant-es gestionnaires et entrepreneurs socialement responsables : le brouillage des frontières entre mondes militants et économiques

Le rassemblement des militant-es et des entrepreneurs est permis, en premier lieu, par les dynamiques qui traversent chacun des deux groupes suite au déploiement du Metrobús, qui tendent au rapprochement de ces agents et de leurs revendications.

L'introduction du Metrobús entraîne en effet des déplacements des investissements respectifs des challengers, susceptibles de créer des affinités entre eux. Tout d'abord, les militant-es, sous l'effet de la professionnalisation de certains d'entre eux et de l'obtention de nouveaux financements, sont poussés à assimiler des

12. Site internet du groupe : <http://www.movilidaddevanguardia.org.mx/> (consulté le 20-05-2020).

logiques entrepreneuriales et gestionnaires. Ce processus, observable dans d'autres milieux associatifs (Prouteau, 2003), est favorisé ici par l'intervention des organisations du complexe développeur international. Tandis que Bicitekas fonctionnait exclusivement sur la base du bénévolat, deux des membres de l'équipe dirigeante, composée alors de cinq personnes, deviennent salariés du *think tank* duquel B. Baranda obtient la direction par le biais de la fondation Hewlett, l'Institute for Transportation and Development Policy. À ce sujet, l'un d'entre eux commente :

« En seulement une réunion, on a obtenu, en tant qu'Institute for Transportation and Development Policy, 120 millions de pesos ! Pour nous, c'était énorme ! [...] Il a fallu qu'on apprenne hein, ça n'avait rien à voir avec la manière qu'on avait de faire les choses à Bicitekas ! [...] Avant on bricolait avec ce qu'on avait sous la main, là on s'est mis à se projeter, à planifier, à innover... [...] Bon, il nous a fallu aussi apprendre à gérer le budget, hein. » (Entretien, 08-03-2018).

Entre 2003 et 2013, la fondation Hewlett verse en effet un total de 3 010 000 dollars au siège de cet institut pour le développement de ses activités à Mexico¹³. Si l'obtention de budgets conséquents concerne avant tout le *think tank*, le parrainage de la fondation Hewlett permet par ailleurs également de financer les actions de celles et ceux qui sont resté-es bénévoles dans le secteur associatif local, avec des effets similaires. Bicitekas reçoit ainsi 260 000 dollars à l'occasion de différentes campagnes¹⁴, la gestion de cette nouvelle manne financière créant d'ailleurs des tensions qui débouchent sur l'exclusion de l'association d'un réseau national de collectifs cyclistes qu'elle avait contribué à créer. Par ailleurs, les concessionnaires, afin de maintenir leurs positions sur un marché en pleine transformation et désormais très dépendant des bonnes pratiques internationales, sont conduits à se familiariser avec l'expertise internationale, comme l'exprime A. González :

« Nous, en tant que dirigeants, logiquement on a dû s'y mettre : l'environnement, les usagers, tout ça... Parce qu'il faut être préparé. [...] On a connu des gens... des professionnels de la mobilité, des professionnels... de l'académie, des professionnels... de l'international. Pour chercher des options. Et bon, ça change ta mentalité, non ? Ça te donne une ouverture ! » (Entretien, 18-07-2019).

Dans un contexte où le développement du *Bus Rapid Transit* est au centre de l'attention d'organisations internationales telles que la Banque mondiale, la position de pionnier et leader pour la ville de Mexico qu'occupe désormais J. Padilla lui permet de s'intégrer à l'Union internationale de transport public et à l'Association latino-américaine de systèmes intégrés de *Bus Rapid Transit*, et de multiplier les déplacements. En 2008, il crée l'Association mexicaine de transport et mobilité, qui se donne pour objectif de faire le lien entre acteurs économiques du transport, responsables politico-administratifs et experts au travers de congrès internationaux annuels.

Ces réorientations permettent dans le même temps aux militant-es et aux entrepreneurs d'acquérir de nouvelles grammaires pour faire valoir leurs revendications et leurs actions (Trom, 2001), facilitant les traductions entre les deux groupes. D'une part, les militant-es s'approprient le discours économique, qu'elles et ils vont ensuite adopter pour présenter leurs revendications auprès d'agents sensibles à ce type d'argumentation. C'est ce qu'explique un consultant d'un *think*

13. Site internet de la fondation : <https://hewlett.org/grants/> (consulté le 20-09-2020).

14. *Ibid.*

tank créé par les principaux groupes d'entrepreneurs du Mexique, avec qui les militant-es sont amené-es à collaborer dans le cadre du programme de la fondation Hewlett :

« Il faut parler de ce qui importe, c'est-à-dire l'économie. [...] Et c'est ce qu'a compris l'Institute for Transportation and Development Policy aussi, petit à petit... » (Entretien, 01-10-2019).

L'Institute for Transportation and Development Policy, mais aussi Bicitekas commencent ainsi à mettre en avant le faible coût des infrastructures cyclistes et l'importance de la réduction de la pollution et de la congestion routière pour l'attractivité de la ville. D'autre part, les entrepreneurs, familiarisés avec les évolutions globales des marchés, perçoivent l'opportunité économique qui réside dans la reconversion de valeurs militantes en valeurs marchandes (Dubuisson-Quellier, 2018), notamment au travers des stratégies de labellisation qui se diffusent alors. Après avoir cumulé pendant cinq ans une série de certifications, J. Padilla sollicite et obtient en 2014 le label d'« entreprise socialement responsable ». A. González, pour sa part, travaille à l'« acquérir ».

Alors que les militant-es cyclistes intègrent des logiques entrepreneuriales et que les concessionnaires intègrent des logiques expertes et internationales, les un-es et les autres développent des modes de légitimation communs. Ces évolutions convergentes supportent le travail de construction de l'alliance effectué, collectivement, par les deux groupes.

La construction de l'alliance : les « citoyens visionnaires » de la « mobilité durable »

Soutenu par ces dynamiques, le rassemblement des militant-es et des entrepreneurs se réalise par un travail cognitif qui, en l'absence de structuration organisationnelle, s'effectue au cours des rencontres régulières entre ces agents (Medvetz, 2006) et repose autant sur des mises en correspondance que sur l'occultation des différences.

Premièrement, militant-es et entrepreneurs collaborent à la production d'un collectif par le biais d'une palette de procédés d'ordre symbolique. Initié dans le cadre des événements relatifs au Metrobús, ce travail se poursuit au cours des réunions organisées par la fondation Hewlett mais aussi dans les forums et congrès auxquels ces agents, désormais, s'invitent respectivement. Ces différentes rencontres sont tout d'abord l'occasion de la mise en œuvre d'un processus discursif de construction du « nous ». La porosité de la frontière entre mondes militants et économiques constitue un leitmotiv des discussions, conforté par l'usage récurrent du terme « société civile ». Les challengers se qualifient mutuellement d'« alliés », de « compagnons de lutte », voire, fréquemment, d'« amis ». L'accent est mis sur les « aventures » menées ensemble, les échanges et la collaboration qui ont sous-tendu leur mise en œuvre. Les présentations de soi (Goffman, 1973) des agents permettent par ailleurs de nourrir des « mécanismes de reconnaissance sociale », vertueux en ce qu'ils contribuent à « construire des identités sociales valorisantes parce que cohérentes avec leurs trajectoires antérieures » (Bruneau, 2006, p. 129). Le collectif en constitution se conforte ainsi dans l'affirmation de valeurs communes telles que la modernité, l'équité ou la transparence. Ce travail discursif est soutenu par l'organisation formelle des échanges : militant-es et concessionnaires s'appellent par leurs prénoms et le tutoiement est de rigueur,

tandis que les panels associent régulièrement des représentant-es des deux milieux. La mise en scène performative de la cohésion du groupe passe enfin par le décor. Symboliquement, lors des congrès annuels d'entrepreneurs du transport organisés par J. Padilla, les bus « propres » des nouvelles entreprises de Metrobús sont encadrés de vélos en fleurs. Si ces procédés peuvent contribuer à créer un sentiment d'appartenance commun, ils reposent surtout sur une invisibilisation du fossé qui continue de séparer ces deux milieux sociaux, appréciable au cours des moments informels qui jalonnent les rencontres entre ces agents (Encadré 2).

ENCADRÉ 2. – *Deux façons de « faire la fête »*

S'ils partagent les tables des panels la journée, les « amis » ne partagent pas celles où ils se rassemblent en soirée, les moments festifs donnant à voir toute la distance existant entre la prétention armée des classes moyennes supérieures et la prétention anxieuse des classes populaires en ascension (Bourdieu, 1979). Alors que les militant-es affichent, en même temps que leur compétence culturelle et leur style de vie cosmopolite, « un air d'affectation dans la "décontraction" et la simplicité » (*ibid.*, p. 419), les entrepreneurs associent à certains traits de l'*ethos* populaire les symboles ostentatoires de leur réussite, et les marques de l'attachement à la discipline qui la sous-tend. La première soirée du Forum mondial de la bicyclette, qui a lieu à Mexico en 2017, se déroule ainsi dans un bar en vogue du centre-ville, où l'on vient assister à des concerts de rock et de musique électronique indépendante, nationale et étrangère, dans le patio d'un édifice colonial rénové. Les femmes, cheveux lâchés, sont souvent vêtues de robes légères et de sandales, les hommes de chemises aux cols déboutonnés et de jeans ajustés. Les groupes se font et se défont, sur la piste de danse comme au comptoir. La soirée de clôture du congrès du transport organisé la même année par J. Padilla offre une tout autre vision. Le « salon » luxueux réservé pour l'occasion est rempli de grandes tables rondes impeccablement dressées où les concessionnaires prennent place pour diner, tous accompagnés de leurs épouses. Ces dernières, dont c'est l'unique moment de participation à l'évènement, arborent des robes de soirée moulantes et des talons hauts, un maquillage prononcé et des coiffures élaborées. Les hommes revêtent le costume. Ce n'est que tardivement que l'on se met à danser, en couple, sur les airs de salsa joués par un orchestre.

Parallèlement, militant-es et entrepreneurs s'engagent dans un travail collectif de construction de sens au travers duquel ils lient leurs revendications particulières à une cause commune. Ce travail commence par une action primordiale : nommer (Felstiner *et al.*, 1991). A. Villegas, responsable du programme de la fondation Hewlett, explique ainsi les enjeux qui sous-tendent cette mise en langage :

« Et donc tous ensemble on a commencé à parler de mobilité urbaine durable. Parce qu'on s'est dit que nous devons trouver un terme différent, on ne pouvait pas continuer à dire "transport", ni "transport urbain" parce qu'on t'associe à un *microbusero* [...] La première chose qu'on a décidée est de dire "transport urbain durable". [...] Parce que c'était déjà un débat central que, si c'est durable, c'est que c'est durable aussi du point de vue financier, et social, et environnemental... Là aussi on a fait beaucoup de détours... des débats qui ne te mènent à rien... [...] Ça, qu'il y ait un système plus efficace, des infrastructures cyclistes et piétonnes, des combustibles plus propres, un système de transport collectif de qualité... comment on appelle ça ? Et puis le terme "mobilité durable" est venu, ça circulait à l'international, comme une contre-culture aux théories de l'ingénierie du trafic, qui est comme une branche pour dire de faire entrer plus de voitures sur les routes. [...] Ça nous fait beaucoup plus sens à tous ! » (Entretien, 14-06-2018).

La « mobilité durable », notion floue « circul[ant] à l'international » qui recouvre, autour d'un accord minimal sur la réduction de la pollution et l'amélioration de la qualité du service, des vues divergentes sur la ville et les manières de s'y déplacer (Scanu, 2014 ; Palmer, 2010), fonctionne ainsi comme une structure d'opportunité cognitive et normative (Trom, 2001), permettant d'opérer l'articulation entre les revendications des deux groupes selon une double logique : la désignation des responsables, le remplacement de « transport » par « mobilité » s'opposant à la fois à l'« ingénierie du trafic » et aux « *microbuseros* », soit aux opérateurs traditionnels du transport public ; la formulation de la solution, par la polysémie du terme « durable », qui permet de faire référence à la viabilité économique aussi bien qu'à la préservation de l'environnement. La mobilisation du consensus passe enfin, en creux, par l'évitement des points de clivage, des « débats qui ne te mènent à rien ». Ce travail s'approfondit, suivant les mêmes dynamiques, en 2012, à l'aube de nouvelles élections du gouvernement et de l'Assemblée de la ville de Mexico. Avec le soutien financier de la fondation Hewlett et le concours d'une ONG spécialisée dans l'accompagnement de dialogues multi-acteurs, militant·es et concessionnaires collaborent ainsi à la plateforme Citoyens visionnaires visant à « construire une vision partagée sur la mobilité durable qui serve d'apport pour l'élaboration de politiques publiques effectives » (Ciudadanos con visión, 2012, p. 5). Ce processus dure six mois. Là encore, il s'agit autant de créer des convergences que d'occulter des divergences, comme le pointe l'un des membres de Bicitekas :

« Sur les détails sur lesquels on n'est pas d'accord, ce type de chose n'entre pas. Parce que sinon ça génère des problèmes, et ce que tu ne veux pas, ce sont des dissensions. » (Entretien, 08-03-2018).

En résultent des Accords pour la mobilité, largement diffusés, qui contribuent à placer la « mobilité durable » dans la campagne électorale et permettent aux challengers d'élargir leurs alliances dans l'espace politique. À l'issue des élections, ils sont ainsi communément intégrés à des comités techniques pour l'élaboration parallèle de projets de loi par des élus de gauche et de droite. Les deux projets, très similaires, sont finalement fusionnés dans la Loi de mobilité, promulguée en 2014. Cette nouvelle loi impose le développement de voies de circulation réservées aux cyclistes en même temps que la généralisation de la transformation du modèle économique du transport public de bus. Elle prescrit par ailleurs la création d'un système intégré de transport public, incluant le Metrobús et Ecobici, afin de favoriser l'intermodalité.

Par le biais d'un travail de production symbolique d'un collectif et de construction d'un point de vue commun, militant·es et entrepreneurs forment ainsi un nouveau groupe uni autour d'une cause commune : les « citoyens visionnaires » de la « mobilité durable ». Au terme d'un rapprochement cognitif reposant à la fois sur des dynamiques indépendantes et des actions concertées, l'« improbable convergence » qui s'est esquissée autour du Metrobús a pris corps.

*
* *

Cet article s'est attaché à décrire la convergence autour de la « mobilité durable » à Mexico de militant·es cyclistes et de micro-entrepreneurs du transport public de bus, soit des individus provenant de mondes sociaux cloisonnés, séparés par la nature de leurs activités mais aussi par des frontières de genre et de classe.

Occupant des positions homologues de challengers dans leurs milieux respectifs, ces agents se rencontrent, sous l'égide d'agents politico-administratifs et d'organisations du complexe développeur international, autour d'un instrument à même de concilier leurs aspirations, ce qui constitue le support d'un rapprochement cognitif. Au terme de ce processus, les deux groupes continuent d'évoluer dans des mondes distincts, régis par leurs propres principes de structuration, et investissent, dans leur dialogue routinier avec les pouvoirs publics, les types d'organisations qui leur sont attachées. Cependant, leur mobilisation commune, par le biais de transferts réciproques de légitimité, leur permet de s'imposer durablement comme interlocuteurs du gouvernement et des agents internationaux et d'asseoir leurs positions dans leurs milieux respectifs, donnant lieu à la constitution d'un espace de la cause (Bereni, 2015) de la mobilité durable transversal à différents sites et à différentes échelles. B. Baranda dirige le déploiement en Amérique latine de l'Institute for Transportation and Development Policy, qui comprend aujourd'hui des bureaux au Brésil, en Argentine et en Colombie. L'un des militants l'ayant suivi au sein du *think tank* a depuis fondé son propre cabinet de consultance privé, d'envergure nationale. Celles et ceux qui restent du côté des mouvements sociaux gagnent en prestige dans les réseaux d'*advocacy* et obtiennent la réalisation de l'édition 2017 du Forum mondial du Vélo, à l'issue duquel A. Carreón s'intègre à un réseau de « maires du vélo ». Elles et ils collaborent régulièrement avec le Département des transports de la ville de Mexico, rebaptisé Département de la mobilité, mais également avec les municipalités d'arrondissements, d'autres villes mexicaines ou la chambre fédérale des députés. J. Padilla, pour sa part, accède à la vice-présidence de l'Union internationale de transport public avant d'être élu, en 2016, président pour la ville de Mexico de son syndicat patronal, au sein duquel il travaille actuellement à la création d'une Commission de la mobilité au niveau national. Depuis ces positions, les un-es et les autres continuent de promouvoir de concert l'extension de politiques publiques de « mobilité durable » favorables à leurs aspirations réciproques. Bien que le programme de la fondation Hewlett s'achève en 2013, militant-es et entrepreneurs se réunissent lors de la campagne électorale suivante, en 2018, au sein d'une nouvelle plateforme à partir de laquelle elles et ils présentent un agenda commun. En 2019, la ville de Mexico compte désormais plus de 263 kilomètres de pistes cyclables et le réseau de bicyclettes publiques Ecobici, avec 6 500 vélos et 480 stations, est le plus important d'Amérique latine. Le système de Metrobús comporte sept lignes couvrant 140 kilomètres et 22 entreprises ont d'ores et déjà été créées pour remplacer les concessionnaires individuels. Et le mouvement est destiné à se poursuivre, si l'on en croit les objectifs affichés par le gouvernement municipal pour 2024 : atteindre 600 kilomètres de pistes cyclables et développer davantage Ecobici, prolonger trois des lignes existantes de Metrobús et en construire deux nouvelles, et entériner la transformation des *rutas* en entreprises pour l'ensemble de la flotte de bus.

Cette recherche ouvre dans le même temps des pistes pour l'étude sociologique des alliances entre mondes économiques et mondes militants, et plus généralement entre des groupes sociaux distincts. Sur le plan méthodologique, elle invite à étudier les milieux économiques et militants non seulement avec les mêmes outils d'analyse, mais également en parallèle et sur le long terme, y compris avant leur rencontre. Elle souligne la nécessité de prêter attention aux tensions qui les traversent et d'intégrer l'analyse de la configuration locale, à la croisée de dynamiques nationales et internationales, à l'analyse des relations entre ces deux

groupes. Sur le plan théorique, ce cas d'étude met en exergue l'importance des instruments dans le rapprochement entre les mondes, tout particulièrement entre des groupes sociaux que tout oppose *a priori* et dans des contextes de transformations profondes de l'action publique. Néanmoins, ce rapprochement doit être rapporté aux dispositions et aux positions des agents, qui créent des intérêts mutuels, suscitent des adhésions parallèles, et évoluent, de manière potentiellement convergente, au cours de la mobilisation. Dans le prolongement d'approches relationnelles des mobilisations ou de l'action publique se référant à la notion d'« espace » (Mathieu, 2007 ; Bereni, 2015 ; Dubois, 2014), cette enquête invite, enfin, à envisager les alliances entre mondes militants et économiques comme une voie d'accès à la production des politiques publiques.

Audrey CHÉRUBIN

Institut des hautes études de l'Amérique latine (IHEAL)
Centre de recherche et de documentation sur les Amériques (CREDA)
CNRS-Université Sorbonne Nouvelle
Campus Condorcet
Bâtiment de recherche sud
5, cours des Humanités
93322 Aubervilliers
audrey.cherubin@cnrs.fr

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ADLER-LOMNITZ L., 1994, *Redes sociales, cultura y poder: ensayos de antropología latinoamericana*, México, FLACSO.
- BAROZET E., ESPINOZA V., 2011, « Que sont les classes sociales devenues ? Stratification, inégalités et mobilité sociale au Chili », *Cahiers des Amériques latines*, 68, p. 69-88.
- BARTLEY T., 2007, « How Foundations Shape Social Movements: The Construction of an Organizational Field and the Rise of Forest Certification », *Social Problems*, 54, 3, p. 229-255.
- BEAUD S., PIALOUX M., 2012, *Retour sur la condition ouvrière. Enquête aux usines Peugeot de Sochaux-Montbéliard*, Paris, La Découverte.
- BECK U., 2001, *La société du risque*, Paris, Flammarion.
- BERENI L., 2015, *La bataille de la parité. Mobilisations pour la féminisation du pouvoir*, Paris, Économica.
- BERTRAND A. (dir.), 2016, *Justice écologique, justice sociale*, Paris, Victoires.
- BILLEMONT H., 2006, *L'écologie politique, une idéologie de classes moyennes*, thèse de sociologie, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines.
- BOURDIEU P., 1979, *La distinction*, Paris, Éditions de Minuit.
- BOURDIEU P., 2000, *Les structures sociales de l'économie*, Paris, Le Seuil.
- BOURDIEU P., PASSERON J.-C., 1970, *La reproduction. Éléments pour une théorie du système d'enseignement*, Paris, Éditions de Minuit.
- BRUNEAU I., 2006, *La Confédération paysanne : s'engager à « juste » distance*, thèse de science politique, Université Paris-X.
- BURBANO VALENTE J., CARVAJAL MARIN L. M., 2005, « Empresas de transporte: entre Transmilenio y la incertidumbre », *Universitas Psychologica*, 4, 3, p. 17-24.
- BURT R., 1992, *Structural Holes. The Social Structure of Competition*, Cambridge (MA), Harvard University Press.
- CHAMPAGNE P., 1990, *Faire l'opinion. Le nouveau jeu politique*, Paris, Éditions de Minuit.
- CHÉRUBIN A., 2019, « De "l'homme-bus" au "modèle entrepreneurial". Transformation de l'entreprise et entreprise de transformation d'une masculinité populaire à Mexico », *Cahiers du genre*, 67, p. 121-139.
- CIUDADANOS CON VISIÓN, 2012, *Acuerdos para la movilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México*, México, CTS/ITDP.
- COMBES H., 2006, « Des militants par intermittence ? Le Parti de la révolution démocratique au Mexique (1989-2000) », *Critique internationale*, 30, p. 145-160.
- COMBES H., 2011, *Faire parti : trajectoires de gauche au Mexique*, Paris, Karthala.
- COMBES H., VOMMARO G., 2015, *Sociologie du clientélisme*, Paris, La Découverte.

- CORTINAS MUÑOZ J., POUPEAU F., RAZAFIMAHEFA L., 2019, « Un consensus paradoxal. Conservation des ressources hydriques et croissance économique en Arizona », *Revue française de science politique*, 69, 4, p. 601-630.
- DAVIS D. E., 1994, *Urban Leviathan. Mexico City in the Twentieth Century*, Philadelphia (PA), Temple University Press.
- DEZALAY Y., GARTH B., 2001, « La construction juridique d'une politique de notables. Le double jeu des praticiens du barreau indien sur le marché de la vertu civique », *Genèses*, 45, p. 69-90.
- DUBOIS V., 2014, « L'action de l'État, produit et enjeu des rapports entre espaces sociaux », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 201-202, p. 11-25.
- DUBUISSON-QUELLIER S., 2018, « From Moral Concerns to Market Values: How Political Consumerism Shapes Markets » dans M. BOSTRÖM, M. MICHELETTI, P. OOSTERVEER, *The Oxford Handbook of Political Consumerism*, Oxford, Oxford University Press, p. 813-832.
- DUMOULIN D., FOYER J., 2013, « L'environnementalisme social mexicain : une version endémique de l'écologie politique », *Écologie & politique*, 46, p. 83-94.
- FELSTINER W., RICHARD A., AUSTIN S., 1981, « The Emergence and Transformation of Disputes: Naming, Blaming, Claiming... », *Law and Society Review*, 15, 3-4, p. 631-654.
- FILLIEULE O., MAYER N., 2001, « Devenirs militants », *Revue française de science politique*, 51, 1-2, p. 19-25.
- GENDRON C., 2014, « Beyond Environmental and Ecological Economics: Proposal for an Economic Sociology of the Environment », *Ecological Economics*, 105, p. 40-53.
- GOFFMAN E., 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne 1. La présentation de soi*, Paris, Éditions de Minuit.
- GRISONI A., NÉMOZ S., 2017, « Les mouvements socio-écologistes, un objet pour la sociologie », *Socio-logos*, 12 : <https://doi.org/10.4000/socio-logos.3116>.
- GUICHAOUA A., GOUSSAULT Y., 1993, *Sciences sociales et développement*, Paris, Armand Colin.
- HUBER J., 1985, *Die Regenbogengesellschaft. Ökologie und Sozialpolitik*, Frankfurt, Fisher Verlag.
- INGOLD K., VARONE F., 2012, « Treating Policy Brokers Seriously: Evidence from the Climate Policy », *Journal of Public Administration Research and Theory*, 22, 2, p. 319-346.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI), 2017, *Encuesta Origen. Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*, México, INEGI.
- LAGROYE J., 1993, *Sociologie politique*, Paris, Presses universitaires de France.
- LE GALÈS P., LASCOUMES P. (dir.), 2005, *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po.
- LORRAIN D., HALPERN C., CHEVAUCHÉ C. (dir.), 2018, *Villes sobres. Nouveaux modèles de gestion des ressources*, Paris, Presses de Sciences Po.
- MAILLET A., CARRASCO S., 2019, « Regulación y poder empresarial: el caso del transporte público en Santiago (2007-2017) », *Revista de Administração Pública*, 53, 5, p. 942-959.

- MARTÍNEZ-ALIER J., 2002, *The Environmentalism of the Poor: A Study of Ecological Conflicts and Valuation*, Cheltenham, Edward Elgar.
- MATHIEU L., 2007, « L'espace des mouvements sociaux », *Politix*, 77, p. 131-151.
- NEGRETE M. E., 2018, « Microbuses y taxis en la Ciudad de México. Cuestiones de gobernanza » dans P. LE GALÈS, V. UGALDE (dir.), *Gobernando la Ciudad de México. Lo que se gobierna y no se gobierna en una gran metrópoli*, México, Colmex, p. 429-458.
- OFFERLÉ M., [1994] 1998, *Sociologie des groupes d'intérêt*, Paris, Montchrestien.
- PALMER J., 2010, « Stopping the Unstoppable? A Discursive-Institutionalist Analysis of Renewable Transport Fuel Policy », *Environment and Planning C: Government and Policy*, 28, 6, p. 992-1010.
- PAUGAM S., COUSIN B., GIORGETTI C., NAUDET J., 2017, *Ce que les riches pensent des pauvres*, Paris, Le Seuil.
- PROUTEAU L. (dir.), 2003, *Les associations entre le bénévolat et la logique d'entreprise*, Rennes, Presses universitaires de Rennes.
- PIROTTE G., 2010, « La notion de société civile dans les politiques et pratiques du développement », *Revue de la régulation*, [En ligne], 7|1^{er} semestre / Spring 2010, mis en ligne le 03 juin 2010, consulté le 02 mars 2021 : <http://journals.openedition.org/regulation/7787> ; DOI : 10.4000/regulation.7787.
- PÉREZ LÓPEZ R., 2013, « El sistema de bicicletas públicas "Ecobici": del cambio modal al cambio social », *Espacialidades*, 3, 2, p. 104-124.
- ROUEFF O., 2013, « Les homologues structurales : une magie sociale sans magiciens ? La place des intermédiaires dans la fabrique des valeurs » dans P. COULANGEON, J. DUVAL (dir.), *Trente ans après La Distinction de Pierre Bourdieu*, Paris, La Découverte, p. 153-164.
- SAMAK M., 2012, « Des agriculteurs contre le marché ? Itinéraire d'un mode alternatif de commercialisation des fruits et légumes », *L'Homme & la société*, 183-184, p. 207-224.
- SCANU E., 2014, « La construction sociale de la mobilité durable urbaine : les discours sur les enjeux du transport dans la ville de Québec », *Recherches sociographiques*, 55, 2, p. 333-362.
- SIMÉANT J., 2001, « Entrer, rester en humanitaire : des fondateurs de MSF aux membres actuels des ONG médicales françaises », *Revue française de science politique*, 51, 1-2, p. 47-72.
- SIMÉANT J., 2008, *La cause des sans-papiers*, Paris, Presses de Sciences Po.
- STEINER P., 2011, *La sociologie économique*, Paris, La Découverte.
- TAMAYO S., 1999, « Del movimiento urbano popular al movimiento ciudadano », *Estudios sociológicos*, 17, 50, p. 499-518.
- THIS SAINT-JEAN I., 1994, « La construction d'un concept. Des prophéties autoréalisatrices de Merton au concept général d'autoréalisation », *Économies et sociétés*, 19, 4, p. 161-199.
- TOURAINÉ A., 1980, *La prophétie anti-nucléaire*, Paris, Le Seuil.
- TROM D., 2001, « Grammaire de la mobilisation et vocabulaires de motifs » dans D. CEFALÍ, D. TROM (dir.), *Les formes de l'action collective. Mobilisation dans des arènes publiques*, Paris, EHESS, p. 99-134.

- VOß J.-P., SIMONS A., 2014, « Instrument Constituencies and the Supply Side of Policy Innovation: The Social Life of Emissions Trading », *Environmental Politics*, 23, 5, p. 735-754.
- WEIBLE C., SABATIER P., MCQUEEN K., 2009, « Themes and Variations: Taking Stock of the Advocacy Coalition Framework », *Policy Studies Journal*, 37, 1, p. 121-140.

ABSTRACT

**When Cycling Activists and Urban Bus Drivers Make Common Cause
An “Improbable Convergence” around “Sustainable Mobility” in Mexico City**

This article studies a case of convergence around “sustainable mobility” between activist cyclists and owners of small bus fleets in Mexico City; that is, between two sets of individuals from unconnected social worlds, separated not only by the nature of their activities but also by gender and class boundaries. The hypothesis explored is that the understanding of this type of alliances, still seldom-studied in sociology of the environment, requires an approach that is both relational and processual by studying the dispositions and interests of the converging agents in light of their trajectories and prior positions, the mediation that enables them to meet up, and the cognitive bridging produced. It will show how activists and entrepreneurs, who initially occupy homologous positions as “challengers” in their respective milieus, are brought together under the egis of local and international intermediaries and by way of an instrument capable of reconciling their aspirations—specifically, a “Bus Rapid Transit” system (BRT)—, this collaboration leading to the creation of a collective and enabling them to articulate a common cause

Key words. ENVIRONMENT – ACTIVISM – ENTREPRENEURSHIP – PUBLIC POLICY ALLIANCES – DISPOSITIONS – INSTRUMENTS – CAUSE

ZUSAMMENFASSUNG

**Wenn aktivistische Radfahrerinnen und Busfahrerinnen gemeinsam handeln
Eine „unwahrscheinliche Konvergenz“ zu „nachhaltiger Mobilität“ in Mexico City**

Gegenstand dieses Aufsatzes ist die Konvergenz zu „nachhaltigen Mobilität“ in Mexico City von Radfahrerinnen und kleinen Busunternehmern, d.h. von Personen aus getrennten sozialen Milieus, die zudem aufgrund ihrer Aktivität und der Gender- und Klassengrenzen nichts gemein haben. In der hier erarbeiteten Hypothese geht es um das Verständnis solcher bisher kaum von der Umweltsoziologie untersuchten Allianzen. Dazu wird die Anwendung einer sowohl rationalen als auch prozessualen Näherung, die die Bereitschaft und die Interessen der Agenten zu dem gemeinsamen Handeln in Anbetracht ihrer vorherigen Laufbahn und Stellung analysiert, und die die Vermittlungen zur Möglichkeit dieses Zusammentreffens und dieser kognitiven Annäherung untersucht. Damit wird aufgezeigt, wie Aktivistinnen und Unternehmer, die ursprünglich eine gleiche Stellung von Konkurrenten innerhalb ihres Herkunftsmilieus eingenommen hatten, geeint werden unter der Schirmherrschaft von lokalen und internationalen Vermittlern und durch die Anwendung von geeigneten Instrumenten zur Vereinbarkeit ihrer Erwartungen, im vorliegenden Fall durch ein System von *Bus Rapid Transit* (BRT). Diese Zusammenarbeit führte zur Erstellung eines Kollektivs und zur Formulierung einer gemeinsamen Zielsetzung.

Schlagwörter. UMWELT – AKTIVISMUS – UNTERNEHMERTUM – ALLIANZEN ÖFFENTLICHER POLITIK – BEREITSCHAFT – INSTRUMENTE – ZIELSETZUNG

RESUMEN

**Cuando activista ciclistas y conductores de autobús hacen causa común
Una “convergencia improbable” en torno a la “movilidad sostenible” en la
Ciudad de México**

El objeto de este artículo es la convergencia en torno a la “movilidad sostenible” en la Ciudad de México de activistas ciclistas y microempresarios del transporte en autobús, o sea individuos oriundos de mundos sociales compartimentados, separados por la naturaleza de sus actividades así como por fronteras de género y de clase. La hipótesis que aquí exploramos es que el entendimiento de tales alianzas, todavía poco estudiadas por la sociología del medio ambiente, requiere un enfoque a la vez relacional y procesual, analizando las disposiciones y los intereses por la convergencia por parte de los agentes, teniendo en cuenta sus trayectorias y posiciones anteriores; las mediaciones que permiten que se encuentren; y el acercamiento cognitivo producido. Mostraremos así cómo activistas y empresarios, que ocupan inicialmente posiciones similares de competidores en sus respectivos ámbitos, llegan a un punto de encuentro, propiciado por intermediarios locales e internacionales, en torno al desarrollo de un instrumento capaz de conciliar sus aspiraciones, un sistema de Bus Rapid Transit (BRT), y cómo dicha colaboración fundamenta la producción de un colectivo y la formulación de una causa común.

Palabras-claves. MEDIO AMBIENTE – MILITANTISMO – EMPRENDIMIENTO – ALIANZAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS – DISPOSICIONES – HERRAMIENTAS – CAUSA