

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

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Soziologie

Band: 33 (2007)

Heft: 1

Buchbesprechung: Buchbesprechungen = Recensions critiques = Book reviews

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Buchbesprechungen / Recensions critiques / Book Reviews

Die Auswahl der Bücher zur Rezension behalten sich die Redaktion und die beiden für diese Rubrik Verantwortlichen vor. Unverlangt eingesandte Buchbesprechungen werden nicht veröffentlicht.

Le choix des livres qui font l'objet d'une recension critique est effectué par la rédaction et par les deux responsables de cette rubrique. Les recensions non sollicitées ne sont pas publiées.

Books to be reviewed are selected by the Editor and the two Book Review Editors. Unsolicited reviews are not published.

Eric Le Breton (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris : Armand Colin, 247 pages.

Dans son ouvrage « *Bouger pour s'en sortir* », Eric le Breton prend le contre-pied de certaines analyses sociologiques de la mobilité, notion qui prend bien souvent un sens libérateur de nombreuses contraintes liées à l'espace, au temps et aux frontières sociales, et dont elle permettrait de s'affranchir au point qu'elle relève parfois presque de l'ordre du mythe. Ces nouveaux héros de la mobilité, pour reprendre les termes de l'auteur, ont en effet tendance à nous faire oublier à quel point d'autres se trouvant dans des situations socialement, professionnellement et financièrement précaires sont loin de remplir les conditions indispensables à sa réalisation. De plus, remplir ces conditions qui relèvent de la maîtrise des nombreuses dimensions qui composent la mobilité, ne les façonne pas en héros, mais permet de les inscrire dans de ce que l'auteur appelle une normalité sociale, leur donnant ainsi accès à de nouveaux territoires, hors de ceux du proche, et par conséquent à de nouvelles possibilités de sortir de cette précarité, notamment à travers l'emploi. Ce n'est donc pas à la figure du cadre international ou du touriste assidu, qui pratiquent des lieux tels que l'aéroport ou l'autoroute et maîtrisent des systèmes d'objets tels qu'Internet ou la voiture que l'on s'intéresse ici, mais bien de ceux qui sont qualifiés

d'insulaires. L'ouvrage, rythmé par des récits illustrant de façon très concrète toutes les problématiques abordées, combine la recherche à l'action, plus précisément à l'analyse des innovations des travailleurs sociaux en matière d'aide à la mobilité, en essayant de comprendre pourquoi certaines mesures des pouvoirs publics ne parviennent à toucher les insulaires que très partiellement.

Eric Le Breton reprend la notion de société d'archipel de Jean Viard en montrant que les bénéficiaires de l'aide sociale ne pratiquent qu'une seule île, dont il est difficile, voire impossible d'échapper. Ce problème s'explique par deux changements majeurs de nos sociétés, la double fragmentation des territoires et du travail : d'une part, l'étalement et la dispersion des territoires font que les distances à parcourir sont toujours plus importantes, les ressources étant généralement concentrées à l'écart des ménages les plus modestes ; d'autre part, les emplois atypiques (contrats à durée déterminée, en intérim ou horaires discontinus) touchent tout particulièrement les insulaires. Cette forme d'emploi a pour conséquence que les trajets et les horaires sont constamment à redécouvrir, à réapprendre, et amène rapidement de telles contraintes que l'expérience se solde souvent par un échec. Ces changements impliquent ainsi des déplacements plus nombreux, plus dispersés, et qui doivent en général se réaliser de manière réactive, alors même que les moyens de mobilité autonome font défaut.

Les femmes isolées avec enfants, les personnes issues de l'immigration, les hommes aux faibles niveaux de qualification et les jeunes sont les quatre populations particulièrement frappées par l'insularité qui sont abordées dans cet ouvrage à travers leur engagement dans diverses structures d'aides sociales actives dans les mesures d'innovation en matière d'aide à la mobilité. Ces populations ont en commun une fragilité d'ordre économique, leur relation d'assistance avec ces structures, la mise en œuvre de dispositifs permettant de préserver leur image – ce que l'auteur appelle la gestion d'une identité négative – et des difficultés majeures en termes d'intégration. La possession d'une voiture, voire du permis de conduire, ou d'un abonnement aux transports collectifs sont rares. La voiture, lorsqu'elle fonctionne, fait l'objet d'une utilisation restreinte, mesurée, calculée dans les moindres détails, souvent collective et perd par là même de son utilité et de ses atouts liés à l'idéal de liberté qui la caractérise bien souvent. Son usage, lorsqu'il est possible, est ainsi particulièrement sélectif. Considérée comme une évidence sociale, c'est donc sa privation qui distingue les populations précaires dont parle l'auteur. Ainsi, alors que la mobilité des insulaires se réduit souvent à la marche, les territoires pratiqués au moyen de la voiture ne sont pas nécessairement plus étendus. Enfin, la mobilité des insulaires est souvent une mobilité dépendante qui ne parvient pas à s'affranchir des territoires du proche, ceci de manière durable, en milieu rural, périurbain tout autant que dans les grandes agglomérations. L'étroitesse de ces territoires correspond à la commune, au quartier, voire dans certains cas se réduit presque exclusivement au domicile. Quant aux transports collectifs, leur usage semble se faire de manière tout aussi contrainte et ne relève pas d'un choix délibéré. En effet, les offres, hors des centres-villes, sont souvent aléatoires et la recherche d'informations, la compréhension des horaires et des trajets, la complexité technique de ces réseaux rendent ces déplacements laborieux. Malgré la possibilité de bénéficier de tarifs fortement

réduits, voire même de la gratuité – bien que de moins en moins pratiquée – les procédures administratives qui en découlent constituent un obstacle supplémentaire à ce mode de transport. Dès lors, la marche domine les déplacements des insulaires. Mais elle présente un certain paradoxe : d'un côté, elle permet de pratiquer le territoire de manière autonome ; d'un autre, elle implique généralement des déplacements courts, mono-motifs et grands consommateurs de temps. L'étendue et les frontières des territoires de l'insularité sont alors très similaires pour les trois modes de déplacements que sont la marche, les transports collectifs ou la voiture. L'autonomie de la mobilité caractéristique des territoires du proche offrent une certaine assurance aux individus les pratiquant, formant alors une île, dont le reste de l'archipel demeure inconnu, ou presque. Les mobilités réalisées hors de cette île prennent des formes diverses : celles que les institutions imposent par les obligations administratives, ou mobilités de l'astreinte, celles vécues à travers les déplacements d'autres personnes, proches, ou mobilités par procuration, celles dites utopiques qui correspondent à des lieux peu connus ou inconnus et qui n'ont finalement qu'une réalité mentale, celles d'aventure qui sont des déplacements rares et hors des territoires familiers, nécessitant une planification rigoureuse. Enfin, Eric Le Breton nous parle de ce qu'il appelle les territoires du deuil, lieux qui, suite à des expériences traumatisantes, ne sont plus fréquentés.

A partir de ces constats, l'auteur en vient à l'action et aux mesures novatrices de diverses structures d'aide sociale, qui viennent combler, bien que partiellement en raison des moyens limités à disposition, les lacunes des politiques publiques d'aide au transport. Disons plutôt qu'elles se superposent aux mesures des services de l'Etat et des collectivités locales en ce sens qu'elles n'ont que les deux niveaux d'action souffrent d'une certaine perméabilité, issue entre autres de cultures professionnelles bien distinctes, qui n'échangent qu'occasionnellement. Les entreprises, de leur côté, ne semblent pas

particulièrement impliquées dans l'aide à la mobilité. Certes, elles y contribuent de manière indirecte par le versement transport, qui permet notamment de financer les réductions ou la gratuité des tarifs. Mais la prise de conscience ne semble pas avoir eu lieu dans ce domaine si l'on considère que les processus de recrutement filtrent dans bien des cas les candidats à l'emploi par le critère de possession ou non du permis de conduire. C'est ainsi que les mesures prennent une forme qui est entre parfois en contradiction avec d'autres types d'action, tout particulièrement celles des structures d'aide sociale, et se réduisent généralement à l'aménagement et l'agrandissement de parkings. A un autre niveau, la question de l'intégration sociale par l'aide à la mobilité se pose au sein des collectivités locales depuis une vingtaine d'années, notamment avec la Loi d'orientation des transports intérieurs qui met l'accent sur le droit aux transports et la mise en place de mesures adaptées aux populations défavorisées. Ceci se traduit principalement, chez les opérateurs, par des politiques tarifaires particulières et par l'amélioration du maillage des réseaux de transports. Toutefois, la volonté de desservir progressivement les quartiers modestes s'est souvent opposée à la crainte des conséquences de cette accessibilité des populations défavorisées aux centres des villes. Dans les régions rurales, les mesures d'aide à la mobilité se concentrent principalement sur les transports à la demande. Du côté des politiques sociales, cette prise de conscience s'est faite plus tardivement, à l'image de la Loi d'orientation relative à la lutte contre les exclusions, instaurée il y a une dizaine d'années, et se traduit par exemple par le financement des tarifs sociaux et autres aides diverses à destination des jeunes ou des allocataires des minima sociaux. Or, tous ces dispositifs n'empêchent pas à tout un pan des destinataires potentiels d'y échapper. Cet état de fait s'explique pour diverses raisons. D'abord, les mesures s'appliquent majoritairement aux territoires de proximité des individus et ne visent ainsi pas des espaces plus étendus, qui permettraient de les lier entre eux. C'est

donc sur l'environnement immédiat qu'elles se concentrent. Nous l'avons vu, les aides tarifaires requièrent des démarches auprès de l'administration qui ont un effet rédhibitoire. Mais de manière générale, l'auteur distingue et analyse deux problèmes à l'origine de ces limites et lacunes des aides publiques, celle, déjà mentionnée, de la perméabilité des cultures professionnelles et le fait que seul le transport soit pris en compte, mettant l'accent uniquement sur la dernière étape de la mobilité, négligeant ainsi toutes ses autres dimensions telles que les compétences que sa pratique requiert¹. Dès lors, les déplacements objectivables que sont, par exemple, les modes de transports utilisés, doivent être abordés en tenant compte de leur dimension subjective, à savoir la manière dont sont vécus ces déplacements. Venons-en aux innovations mises en place par les structures locales d'aide sociale, qui tiennent une place importante dans cet ouvrage, et que l'auteur décline en trois types. L'adaptation des programmes d'insertion constitue le premier type et se traduit par la sélection des emplois en fonction des capacités de déplacement du bénéficiaire. Puis, le développement et la restauration des compétences de mobilité, qui ne font pas l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'action publique et voient plutôt le jour en milieu urbain. Enfin, les aides concrètes aux déplacements, pour le moins originales et novatrices, et qui concernent plus particulièrement les milieux périurbains et ruraux, à l'image de la location de véhicules à très bas prix, du transport à la demande « porte à porte », des auto-écoles sociales ou de la création de garages associatifs, qui permettent aux bénéficiaires de réparer eux-mêmes leur véhicule, aidés par du personnel technique en formation. Cette tendance au sein de ces structures sociales trouve non seulement son origine dans l'injonction à l'innovation qui garantit leur durabilité et leur stabilité, mais également dans le fait que

1 Voir notamment V. Kaufmann, *Re-Thinking Mobility*, Ashgate, 2003, sur la notion de mobilité et ses trois dimensions que sont l'accessibilité, les compétences et l'appropriation.

la profession est directement confrontée sur le terrain à cette problématique et y répond par des mesures « cliniques », dans le cadre d'une vision globale de l'insertion ou de la réinsertion, dont l'aide à la mobilité est un aspect parmi d'autres, bien qu'elle gagne en importance au vu des changements liés à la double fragmentation des territoires et du travail.

Pour conclure, il s'agit de comprendre en quoi ces aides à la mobilité entretiennent un lien positif avec la socialisation ou la resocialisation de ses bénéficiaires. En effet, ces dispositifs semblent avoir un impact sur l'identité à travers l'interaction avec les autres, dans un processus de coproduction de celle-ci. Ils mettent également l'accent sur le développement des facultés psychomotrices et l'apprentissage des normes de la mobilité favorisant sa réalisation et, enfin, sur une meilleure perception de l'espace et du temps, en agissant sur ce que l'auteur appelle l'atopie et l'achronie. Les actions des structures locales d'aide à la mobilité s'opèrent dès lors de manière à permettre de sortir des territoires du proche, et par là même du statut d'insulaire. L'injonction à une mobilité qui permettrait de s'affranchir des frontières devenues en quelque sorte transparentes et perméables², et donc de les ignorer, avec tout ce qu'elle a de libérateur au point d'en faire un idéal, se heurte à cette analyse de ceux que Eric Le Breton appelle les insulaires et intègre les dimensions de la mobilité dans la problématique de l'exclusion, qui semble souvent se limiter aux trois dimensions que sont le logement, la formation et la santé. La prise en compte de cette quatrième dimension montre à quel point une société où les espaces pourraient être parcourus en faisant fi des obstacles³ perd de son sens en abordant la question par

une autre entrée, celle des empêchements de mobilité des insulaires.

*Hanja-Niriana Maksim
EPFL-ENAC-INTER-LASUR
Bâtiment BP, Station 16
CH-1015 Lausanne
hanja.maksim@epfl.ch*

Kellerman, Aharon (2006), *Personal Mobilities*, London, New York: Routledge

Kellerman own description of his book is about human spatial mobility, in its widest sense, including corporeal mobility, it focuses on personal mobility, or the movement of the self by the self (ix). This expels all forms of public transport, from analysis with the exception of flying since they are not a form of self propelled movement (2). The book is introduced as a geographical complement to Urry (2000) and Kaufmann (2002); who examine mobilities from a sociological perspective. Whereas Urry work focuses on the social basis of travel and Kaufmann on the modus operandi of the societal and political logics of movements, Kellerman details the need(s) for mobility, offering a geographer view on the treatment of physical and virtual personal mobilities, and such treatment will go hand in hand with the presentation of a systematic study of personal mobilities (2).

Kellerman studies personal mobilities from several perspectives. The individual perspective is the first to be considered (chapter two). The second contains the societal view (chapter three). The third refers to the technological aspect (chapter four) and an international comparison of the adoption and expenditure trends of mobility media (chapter five). Fourthly, he is focusing on the impact of personal mobilities on places in general (chapter six) and cities in particular (chapter seven), and finally he analyses aeromobility as a rather public form of personal mobility (chapter eight). This last dimension of flight travel points at the difficulties

2 Voir notamment sur cette question U. Beck, *Qu'est-ce que le cosmopolitisme?*, Aubier, 2006.

3 Voir la notion de « société liquide » de Z. Bauman, *Liquid Modernity*, Cambridge, 2000.

stemming from the definition of personal mobilities as excluding public transport. The line between self propelled movements and collective transportations may be viewed as an arbitrary one, since, for example, moving by car as one of Kellerman forms of personal mobilities, does not automatically mean that one has to drive the car, the person may only be a passenger, relying on others' capability to move.

Kellerman proposes that personal mobilities, such as walking and cycling; corporeal mobilities, as automobility and aeromobility; as well as forms of virtual mobility i.e. telephony, internetness and wirelessness as forms of virtual mobility are proposed as systems of practices, norms and patterns within the three spheres of individuals, society and space (108). Apart from walking, the use of technologies for personal physical and virtual mobilities involves also the attainment of speed and power, which have become values of particular importance (108). These systems of practices, norms and patterns within their societal, technological and individual embeddedness are looked at in more details.

Each chapter of the book contains a plenitude of concepts, definitions and terminologies from the relevant literature with an emphasis on the mentioned works of Urry and Kaufmann, which makes it sometimes difficult to see Kellerman's own argumentational thread. Further, many sections are phrased rather speculatively in the conditional form. Together with the rather rare empirical references it is made difficult to assess the significance of some statements.⁴

Another problem emerges with the conceptual separation of the physical from the virtual. This separation, which is very common in scientific and public discourses, implies still a higher degree of realness of the physical world. The former separation and the latter assumption are challenged

by the progressing interpenetration of the two spheres. Recently this concept was eminently discussed, with the establishing of the virtual second Life with its real material implications. Although Kellerman speaks of the oneness of society, space and technology constituted by personal mobilities (185) the theoretical basis remains rather thin when he explains although contemporary mobilities are all about technologies, these technologies are useless if not used by humans. Humans and their constant and changing motives and uses are embedded within changing social structures. Personal mobilities without at least a spatial context of origin cannot be viewed as mobilities, even if they are non-directional (185). Although these propositions do not provoke contradiction, they still do not justify the use of the term oneness of society, space and technology. Good examples of approaches on space stem from the actor network theory (ANT) (cf. Whatmore, 2002) or are presented with Massey's (2005) conception of the social, movement, time and space as something intertwined and inseparable, together connected, appear to stand up better to a oneness.

Kellerman's introduction of two graphically presented models of mobility (47, 180) contribute to the impression that the study is theoretically impoverished; in connecting motives, attributes with patterns, components and conduct of mobilities (180) they seem to suggest some sort of determinism and causality between structures and practices. In doing this, Kellerman is reviewing the rational choice models and common models of transport studies. What seems missing is the question of power, or, more specifically, the differentiating analysis of the different arrows between the boxes of the models, asking why certain attributes like accessibility, and motives like the demand of proximity, go hand in hand with structural components of traffic systems and certain social relations. Whereas Kellerman analyses the categories within the boxes of his model, the focus on the arrows would make it interesting from a sociological point of view.

⁴ E.g. Graham and Marvin (2001) presented an empirically rich analysis of mobilities but against a different background.

Still, Kellerman *personal mobilities* does offer interesting insights into the interlinking of virtual and corporeal forms of personal mobilities, corresponding forms of fixities, the individual's basic and derived needs and demands for mobilities, their societal and technological background and bases and their impacts on the structure and perception of space and places. Overall, Kellerman has produced a foundation for further empirical studies and theoretical concepts.

Peters, Peter Frank (2006), *Time, Innovation and Mobilities. Travel in technological cultures*, Oxon: Routledge

With a rather theory-based view on political practice, Peter Frank Peters suggests in his book *Time, Innovation and Mobilities* with his concept of passages a new approach to the understanding of mobilities which challenges the discursive priorities of speed and time-saving, two hardly questioned assumptions underlying policy and planning as well as sociologically acknowledged as action-guiding motives. The aim of the book is to provide a pragmatic understanding of the way people actually travel in order to open up new perspectives on both mobility innovations and on the study of travel in technological cultures (1).

Peters begins by looking at mobilities discourses since the 1970s in Dutch mobility politics and at mainstream theories in transport sciences (Chapter 1). Most policy proposals put forward have one common denominator which Peters identifies as the politics of time gains (11, 26) based on two assumptions: The first is that time can be gained by speeding up transport systems. The second is that the societal costs and losses that result from this can be balanced by introducing new policy measures such as road pricing. (26). Transport scientists also focus on time, they propound the BREVER law, that travel time is constant and calculable (on average 82 minutes per day). Thus,

travelling faster means that people cover larger distances rather than saving time (22). Critical according to Peters in both discourses is the decontextualized conception of time (Chapter 2), (called B-series time by Gell 1992) the duality of speed and slowness, underlying also the distinction between making a journey as a goal itself (and therefore possibly and purposely choosing slow means of travel such as walking) and travelling as a means to arrive somewhere (35 ff.). The complementary time conception according to Gell's differentiation, forms contextualized A-series time, which can be summarized as dynamically passing from past to present to future, as passage or becoming (44). Still, Peters argues that if we want to understand the role of time in everyday travel practices, we have to transcend the dualism of A- and B-series time and study how travel time is constructed within practices of travel (49). The concept of passages which is introduced in Chapter 3 is meant to overcome these dualisms as well as the technical determinism identified in Giddens's modernity as time-space distantiation (Giddens, 1990, 58) and in Harvey's understanding of time-space compression (Harvey, 1989, 59; cf. Thrift, 1996). By telling the history of the travel agency Thomas Cook & Son in the late nineteenth century and by studying the innovations Cook had to introduce, Peters reconstructs the actor's perspective and points at the complex interweaving of social, economic and technical relations (62). Thus, he is able to show how practices of travelling and the multiple and situated times co-evolved through the passages which Cook constructed in this example (49). Making a journey assumes the availability of both a spatial and a temporal order. The word passage conveys both aspects, as it simultaneously refers to a span of time, the passing of time and to a space that is traversed. A passage is simultaneously a duration and a way through. (...) The transit of people and things, (...) implies a spatio-temporal order in which time and space cannot be separated. (...) We can think of travel as the active construction of passages

as spatio temporal orders in at least three ways: as creating heterogeneous orders; as planning and repairing these orders; and as including and excluding people, places and times from these orders. (69).

Peters exemplifies the creation of the heterogeneous order of a passage with the historical examples of Cook's travelling innovations as well as with the history of the standardization of car travel and the building of intermediary landscapes of American national parks in the 20th century (chapter 4). Through these processes, material elements such as means of transportation and places to stay and eat were linked to immaterial elements such as place or travel myths. The subsequent research results of the Front Office of KLM (chapter 5) clarifies the maintenance and repairing of this order. This reveals the real-time character of passages, that is, elements are not only connected beforehand, but must also be continuously synchronized during the actual making of the journey (179) thus restructuring time in exchange of money, risk, capacity, information, knowledge, experience and authority (180). The third part of constructing passages as spatio-temporal orders refers to the inclusion and exclusion of people, places and times, thereby revealing its political-normative character, demonstrated by the analysis of designing traffic landscapes (chapter 6); while commonly the historic changes in the use of streets, which shifted with the spreading of motorized traffic from multi-functional to mono-functional spaces where cars became dominant, were explained by the technical deterministic argument of the diffusion of the car (130), Peters argues that the design of traffic landscapes is a problem which always entails choices, rarely made explicit and therefore not discussed (156). An examination of the redesign of the Dutch traffic landscape with the aim to favour bicycle traffic, is unveiled as taking the speed of motorized vehicles as an unquestioned starting point, which, by remaining implicit, makes it impossible to consider the justification of this speed as a political question, and thus as a choice (149).

Further, since passages are to be understood as being relational, the designing of ensembles of passages and their intersections encloses also the social distributions of space, time and risk (155).

The identification of design problems relates to concrete mobility innovations, which is Peter's fourth outlined aspect of passages. This is demonstrated by looking at the role of smart technologies and how they play in the visions of future mobilities (chapter 7). In terms of passages, technological innovations are defined as a change in the way the work of constructing and maintaining passages is redistributed in the concrete practices of travel (169). Thereby, the view is opened up to the specific cultural framework in which mobility problems are reconstructed as public problems (174).

Peters passages are a theoretically solid proposal of a new perspective on mobilities, including the questioning of the modern separation of space and time. It appears to be a useful contribution to the sociological debate and research. His claim of sociology, formulated by Gusfield, shows the institutional and /or cultural frames in which actions become meaningful, thus creating the possibility of alternative worlds (174). This met by his work, looking beyond commonly accepted absolutes like speed and the role of technology in social change as well as the dominance of individual automobility. Rather, he unveils the hidden societal, economic and political origin of the myths of individual car travel and speed, showing the constructive linking of technologies, infrastructure and individual practices. Thus, he offers conceptual tools for transportation and mobility policies, enabling a broader and better understanding of the societal frame of mobile practices and technological developments, as well as a research frame for studying how people travel (184). By emphasising the actor's perspective and the construction of passages as one setting resulting from specific social, cultural, economic and political conditions, rather than one purely determined by technological inventions, interweaving the inher-

ent distributional order of space, time and risk, the concept of passages seems to offer a promising tool for a deeper analysis of their links with other aspects of social inequality, inclusion and exclusion. The analysis and comparison of different ensembles of passages as spatio-temporal orders, such as systems of public transportation within different social, economic and political settings and their specific mobility practices may link mobilities research to a broader analysis of social structuring.

Furthermore, it may be possible to extend Peters terminology to the non-physical dimensions of mobility like virtual mobility via Internet, email or images, conceived of as imaginary or virtual passages, which create heterogeneous orders and times beyond physical mobilities which are also being planned and repaired; and also include and exclude people, places and times.

Larsen, Jonas; John Urry, Kay Axhausen (2006), *Mobilities, Networks, Geographies*, Hampshire: Ashgate.

The joint analysis with an emphasis on empirical analysis, presented by Larsen, Urry and Axhausen starts off with the often stated shift from little boxes of spatially dense and socially overlapping networks to networks where connections are spatially dispersed and membership of one network does not necessarily overlap with that of others (1). This supposition is not new but typical for modern socialities in which the congruency of social and physical proximity has been replaced by more complex forms of socio-spatial integrations. Simmel (1984) prominently analysed this in the rise of the modern city. Nevertheless, this process is stated to have accelerated recently, what has led to diagnoses of a time-space compression (Harvey 1989).

These more and more spatially dispersed networks are described as formed and maintained by five forms of mobilities, which are:

physical travel of people, physical movement of objects, imaginative travel through images and memories, virtual travel on the internet and communicative travel through person-to-person messages via the mail and the Internet (4). The objective of the research is the development of social science of travel as it tries to insert analyses of the social within transport research and of travel within the social sciences (3). Since social sciences are found to be sedentaristic, disregarding the mobile dimension of socialities (2) and transport approaches are blamed for ignoring the social embeddedness of travel patterns (3), the applied mobilities approach seeks to highlight the meaning and importance of physical, imaginative and virtual travel and therewith the meetingness (which contains talking, writing, emailing, travelling, visiting) for the making, performance and practice of social networks (19 f.), dimensions which are often neglected in other approaches.

After a review of the relevant literature concerning networks, meetings and mobilities, the authors present their research results, which are based on a mixed method data collection of 24 people from the North-West of England, socially situated between the transnational elites and underprivileged migrants, that is architects, fitness centre employees and security staff (63). The collected material was studied applying content, statistical and spatial analysis (69) in order to analyse as promised in the introduction how contemporary technologies and practices of transport and communication are reconfiguring, how people connect with places and each other, how they make new contacts often at a distance (1). The outcome on the most basic level is that all respondents, whether they left their place of origin or not, have geographically dispersed social networks, some even beyond the UK. This highlights the social significance of the mobility theme; it is no longer just a problem of the hyper-mobile cosmopolitan elite. A good deal of residential mobility is related to career moves and especially higher education (74). Similar to findings in other research, Larsen, Urry and

Axhausen state that when their interviewees talk about residential mobility they refer to relationships (or lack of), commitments to friends, parents and especially partners (74), thus underlining the social embeddedness of these movements. The persisting importance of geography, distance and proximity is another key factor, when it is found that all respondents have some of their most important people within their immediate environment (81) and their social networks of strong ties are a combination of distant and nearby ties (83, 91). In opposition to some expectations, that the opportunities of virtual travel may substitute corporeal travel, the authors state that physical travel and occasional co-presence are crucial to sustain spatially dispersed intimate bonds and meet obligations to close yet faraway people (109). Yet, technological means like Internet, email and mobile phone are important tools for the coordination of travel and meetings (114), they allow for a higher degree of spatial and temporal flexibility than in the past (119).

This line of argument contradicts two widespread assumptions: the first, the view of transport studies which assume that the travel choices are individual rational decisions, and secondly, the supposition, that spatial mobility destroys social capital, as put forward by Putnam. Larsen, Axhausen and Urry argue that travel patterns are relational and embedded within social networks and their complex obligations. The focus on the networked-based travelling actors has highlighted that their actions and choices are more often than not negotiated with personally significant third parties. These choices reflect the exchange processes typical of social networks and cannot therefore be well captured with the assumption of individual utility-maximizing behaviour (128). The research additionally shows that what is commonly classed as leisure travel is rather constitutive for the building and maintenance of social capital under the conditions of late-modern societies (125).

From their findings, Larsen, Urry and Axhausen conclude to a new dimension of

social exclusion: since there is a process of co-evolution between new forms of social networking on the one hand, and extensive forms of physical travel, now often enhanced by new communications, on the other, (...) [what is] crucial to the character of modern societies is network capital, comprising, most importantly, access to communication technologies, affordable and well-connected transport and safe meeting places. Without sufficient network capital people will be socially excluded as social networks have become more dispersed (124). The term of network capital as a new dimension of social inequality shows some similarities to Kaufmann's motility (Kaufmann, 2000), but stressing the structural, material dimensions of the ability to mobile networkings; leaving aside the incorporated, habitual aspects (Bourdieu, 1983, 1993). The significance of these dimensions of network capital accents the social impacts of present transportation policies, especially the need to change to a more ecological sustainable mobility policy (129 f.).

Although their data base appears rather thin, the book of Larsen, Urry and Axhausen offers and applies an approach to overcome the shortcomings of present transport studies and social research concerning the social significance of spatial mobility. Instead of focusing on one form of mobility, as many researchers have done, they show the complementarity and interdependence of physical, imaginary and virtual mobilities, which are an enhancement to each other rather than a substitute. In addition, instead of focusing on the hyper-mobile cosmopolitan business elites minority or international migrants and refugees, the authors try to assess the network geographies of normal people and therefore making the crucial and ever increasing point of the importance of network capital as a stratifying factor in contemporary societies.

Literatur

Bourdieu, Pierre (1983), *Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Ka-*

- pital, in: Reinhard Kreckel, Ed., *Soziale Ungleichheiten*, Göttingen: Verlag Otto Schwartz, 183–198.
- Bourdieu, Pierre (1993), Strukturen, Habitusformen, Praktiken, in: Ed., *Sozialer Sinn. Kritik der theoretischen Vernunft*, Frankfurt am Main: Suhrkamp, 97–121.
- Giddens, Anthony (1990), *The Consequences of Modernity*, Oxford: Polity Press.
- Graham, Stephen; Simon Marvin (2001), *Spintering Urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Oxon: Routledge.
- Harvey, David (1989), *The Condition of Postmodernity. An enquiry into the origins of cultural change*, London: Blackwell.
- Kaufmann, Vincent (2002), *Re-thinking Mobility. Contemporary sociology*, Hampshire: Ashgate.
- Massey, Doreen (2005), *For Space*, London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications.
- Simmel, Georg (1984), Die Grossstädte und das Geistesleben, in: Ders.: *Das Individuum und die Freiheit*, Berlin 1984, 192–204.
- Thrift, Nigel J. (1996), *Spatial formations*, London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications.
- Urry, John (2000), *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*, New York: Routledge.
- Whatmore, Sarah (2002), *Hybrid Geographies. Natures cultures spaces*, London: Sage Publications.

Katharina Manderscheid
 Institut für Soziologie
 Petersgraben 27
 CH 4051 Basel

Lutz, Helma (2007), *Vom Weltmarkt in den Privathaushalt. Die neuen Dienstmädchen im Zeitalter der Globalisierung*. Opladen & Farmington Hills: Verlag Barbara Budrich

Rerrich, Maria S. (2006), *Die ganze Welt zu Hause. Cosmobiologie Putzfrauen in privaten Haushalten*, Hamburg: Hamburger Edition

«... die im Dunkeln sieht man nicht.» ...zur Globalisierung im Haushalt

«Cosmobiologie Menschen» – da denkt man zunächst an Manager oder IT-Berater, die heute hier, morgen da mehr Zeit am Flughafen und im Flugzeug verbringen als anderswo. Putzfrauen, die zwischen ihren Heimatländern und bundesdeutschen Haushalten pendeln, hat man dabei weniger im Kopf. Bisher haben «cosmobiologie Putzfrauen» weder in der Geschlechter-, der Migrationsforschung, noch in der Arbeitssoziologie Beachtung gefunden. Eine Ausnahme stellt lediglich die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung dar (vgl. Cyrus, 2007). Von daher ist es ein grosser Verdienst von Helma Lutz und Maria Rerrich, dass sie auf diese Gruppe hochmobiler Frauen aufmerksam machen, die als cosmobiologie Putzfrauen zwischen ihren Heimattorten, wo ihre Familien leben, und Deutschland in regelmässigen Abständen hin und her pendeln, um eine immer mobilere Gesellschaft zu versorgen.

Das Private ist politisch! Mit dem Slogan der 60er-Jahre wurde auf die geschlechtshierarchische Arbeitsteilung der Reproduktionsarbeit hingewiesen. Obwohl die berufstätige Frau mittlerweile eine Selbstverständlichkeit geworden ist, blieb die partnerschaftliche Arbeitsteilung in Haushalt und Familie grösstenteils Illusion. Dies führt jedoch nicht zu einem erneuten Aufblenden der alten Forderung nach der Politisierung des Privaten. Nicht mehr die Aufteilung zwischen den Partnern steht auf der Agenda, sondern die Erledigung der Hausarbeit wird an andere Frauen weiter delegiert, und damit als Arbeitsteilung zwischen Frauen

organisiert. Dass dem so ist, liegt neben der Hausarbeitsresistenz der Männer auch an der mangelnden bzw. schlechten Infrastruktur im Reproduktionsbereich, was Maria Rerrich als das «little dirty secret» des Wohlfahrtsstaates beschreibt. Wo Krippenplätze Mangelware sind, gute Betreuung für Senioren schwer zu finden ist, wird das Problem individuell durch die (meist illegale) Beschäftigung einer Putzfrau gelöst. Hausarbeit ist unsichtbare Arbeit, die (soweit sie bezahlt wird) überwiegend von Frauen erledigt wird, die mit oder ohne Aufenthaltserlaubnis, fast immer in Schwarzarbeit und damit ohne arbeitsrechtliche Absicherung in bundesdeutschen Haushalten arbeiten.

Die Autorinnen wollen jedoch weder auf Skandalfälle, Schwarzarbeit noch illegale Beschäftigung aufmerksam machen, sondern die Arbeit und das Leben, das diese Frauen führen, sichtbar machen. Maria Rerrich möchte ihr Buch als Sehhilfe verstanden wissen, den Blick schärfen für die Frauen, die nach Deutschland kommen, um hier im Haushalt zu arbeiten. Zentrale Fragestellungen in beiden Veröffentlichungen sind: Woher kommen die Frauen und wie leben sie in Deutschland? Was sind die biografischen Hintergründe ihrer Migration? Über welche Qualifikation verfügen sie? Wie organisieren und koordinieren sie ihr Familienleben in ihrer Heimat mit den Jobanforderungen in Deutschland? Über welche Netzwerke verfügen sie und wie gestalten sie ihre transnationale Lebensführung?

Zum Forschungsdesign

Beide Autorinnen haben in ihren Untersuchungen Hausarbeiterinnen und ihre Arbeitgeberinnen befragt, wobei die Untersuchung von Helma Lutz auf eine deutlich breitere empirische Basis verweisen kann. Darüber hinaus wurden bei beiden Untersuchungen Expertinneninterviews mit Vertretern aus Nichtregierungsorganisationen, die die Interessen von Migrantinnen vertreten, durchgeführt. Über diese Organisationen wurde zum Teil auch der Zugang zu Hausarbeiterinnen hergestellt. Helma Lutz hat

dieses Forschungsdesign noch um eine teilnehmende Beobachtung in einem Haushalt und im sozialen Umfeld der Hausarbeiterin ergänzt. Bei beiden Untersuchungen wurde auch ethnografisch gearbeitet.

Zum Inhalt

Beide Veröffentlichungen fokussieren die Arbeits- und Lebensverhältnisse der Migrantinnen. Als Rahmung wird bei beiden Veröffentlichungen ein (feministischer) Rückblick auf die Debatte um die Gleichverteilung von Arbeit gegeben und auf die unterschiedliche Bewertung von Erwerbs- und Familienarbeit als Ausdruck einer asymmetrischen Geschlechterordnung verwiesen. Weitere deckungsgleiche Kapitel beschäftigen sich mit der Frage, wie Frauen aus aller Welt den Weg in bundesdeutsche Haushalte finden, welche Motivation dem Schritt in die Migration zugrunde liegt und wie die Frauen in Deutschland leben. Daran anschliessend wird anhand unterschiedlicher Facetten von Hausarbeit die Tätigkeit der Hausarbeiterinnen beschrieben. In beiden Veröffentlichungen wird dem Beziehungsgeflecht von Hausarbeiterinnen und ihren Arbeitgeberinnen nachgegangen, das sich zwischen einem Ausbeutungs- und Vertrauensverhältnis bewegt. Im Schlusskapitel fassen beide Autorinnen die zentralen Ergebnisse ihrer Studien nochmals zusammen und geben einen Ausblick auf mögliche politische Lösungen. Helma Lutz vertritt dabei die These, dass die Diskussion um «domestic work» nur im Schnittpunkt von Gender-, Migrations- und Wohlfahrtsstaatsregimes anzusiedeln und auch nur in dieser Kombination zu bearbeiten ist. Maria Rerrich plädiert für eine Repolitisierung des Privaten. Sie kritisiert das «dirty little secret» des deutschen Wohlfahrtsstaates, womit sie die unzureichenden Betreuungseinrichtungen für Kinder, Kranke oder ältere Generationen meint, die den Bedarf an individuellen Lösungen in die Höhe schnellen lässt.

Die Veröffentlichungen unterscheiden sich jedoch hinsichtlich der angestrebten Leserschaft: Maria Rerrich zielt auf ein breites Publikum und verzichtet auf einen wissen-

schaftlichen Zitierstil, stattdessen verweist sie im Anhang auf weiterführende Literatur. Sie hat einen sehr persönlichen Erzählstil und erzählt von Erfahrungen mit Putzhilfen von Freundinnen und in der eigenen Familie. Die Veröffentlichung von Helma Lutz ist deutlich umfangreicher. Sie richtet sich an ein wissenschaftliches Publikum, ohne dass dabei auf Leserfreundlichkeit verzichtet wurde.

Zu den Ergebnissen

Hausarbeit ist nach Helma Lutz eine Kernaktivität des «Doing Gender», wodurch die soziale Geschlechterordnung gestützt und immer wieder gefestigt wird. Ohne die Analyse dieses Phänomens lässt sich nach Helma Lutz nicht erklären, warum die partnerschaftliche Arbeitsteilung der Reproduktionsarbeit gescheitert ist. Das Konzept des «Doing Gender» verknüpft sie mit dem «Doing Ethnicity», was dem «Doing Gender» eine neue Form verleiht. «Doing Ethnicity» ist ein Modus der Grenzziehungsarbeit, in der soziale Positionierungen zwischen den Arbeitgeberinnen und den Hausarbeiterinnen ausgehandelt werden.

Beide Veröffentlichungen sind ein Beitrag zur Debatte um Transnationalisierung (Pries, 1997) indem der Frage nachgegangen wird, über welche Netzwerke die Migrantinnen verfügen und wie sie ihre transnationale Lebensführung gestalten. Viele der ausländischen Frauen sind nicht nach Deutschland immigriert und bleiben dort, vielmehr pendeln sie wochen- bzw. monatsweise zwischen Deutschland und ihren Familien in den Heimatländern.

Interessant, nicht nur für die Mobilitätsforschung, ist die Relevanz sozialer Netzwerke für die Migrantinnen, auf die beide Autorinnen verweisen. Grenzüberschreitende Wanderungen werden fast immer im Rahmen von Netzwerkstrukturen interpersoneller Beziehungen realisiert. Dabei entstehen Migrationsnetzwerke zwischen denjenigen die weggehen und denen, die vor Ort geblieben sind. Damit findet eine Ausdehnung sozialer Räume über mehrere Flächenräume statt, was Pries (1997) als transnationale soziale Räume

beschreibt. Von den sozialen Netzwerken hängt es letztendlich ab, wo die Frauen in der Ferne landen. Die sozialen Netzwerke sind zunächst familienorientiert und ethnisch homogen. Hier wird Hilfe organisiert bei der Wohnungssuche, bei Krankheit, bei Sprachschwierigkeiten und bei der Arbeitssuche.

Helma Lutz widmet der transnationalen Mutterschaft ein gesondertes Kapitel, denn viele Migrantinnen haben Kinder, die in den Heimatländern verbleiben. Dadurch entsteht auch im Heimatland der Migrantinnen eine Versorgungslücke. Als Folge entsteht hier eine neue Form von weiblicher Mobilität: die «global care chain». Um es an einem Beispiel zu verdeutlichen: Polnische Frauen putzen in Deutschland, während Frauen in der Ukraine die Versorgungslücke in Polen stopfen. Die ukrainische Frau wird wiederum ersetzt durch eine Frau aus Weissrussland, die wiederum ... So lässt sich die «global care chain» entlang dem Wohlstandsgefälle rund um den Globus fortsetzen.

Bewertung

Es ist ein Verdienst beider Bücher, die bislang verborgene Arbeit von Migrantinnen in bundesdeutschen Haushalten ins Licht zu rücken. Beide Bücher verknüpfen zentrale soziologische Dimensionen sozialer Ungleichheit – nämlich Ethnie, Geschlecht und soziale Herkunft – und sind damit ein wichtiger Beitrag der sozialen Ungleichheitsforschung. Für die wissenschaftliche Leserin bzw. Leser ist die Publikation von Helma Lutz allerdings theoretisch und empirisch fundierter und damit insgesamt ergiebiger. Zur Veröffentlichung von Maria Rerrich muss man zudem kritisch anmerken, dass eine sprachliche Überarbeitung durch einen Lektor wünschenswert gewesen wäre.

Zu den Autorinnen

Helma Lutz ist Gastprofessorin an der Universität Hildesheim.

Maria Rerrich ist Professorin für Soziologie an der Fachhochschule München.

Literatur

Cyrus, Norbert (2007), *Being Illegal in Europe. Strategies and Policies for a Fairer Treatment of Migrant Domestic Workers*, in: Lutz, Helma (Hrsg.), *Migration and Domestic Work: A European perspective on a Global Theme*, Aldershot: Ashgate.

Pries, Ludger (1997), *Neue Migration im transnationalen Raum*, in: Pries, Ludger (Hrsg.), *Transnationale Mobilität*, Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft.

Gerlinde Vogl arbeitet als wissenschaftliche Mitarbeiterin bei der Münchner Projektgruppe für Sozialforschung (MPS).

Pflieger, Géraldine (2006), *De la ville aux réseaux. Dialogues avec Manuel Castells*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 325 pages

Castells, Manuel; Mireia Fernández-Ardèvol, Jack Linchuan Qiu and Araba Sey (2007), *Mobile Communication and Society. A Global Perspective*, Cambridge: The MIT Press, 331 pages

Dans le champ sociologique, l'œuvre de Manuel Castells jouit d'un statut pour le moins ambigu. En France, bien que Castells soit considéré comme un des fondateurs incontournables de la sociologie urbaine des années 1970, voire de «l'école française de sociologie urbaine» telle qu'elle est perçue outre-atlantique, ses travaux ultérieurs restent méconnus et peu discutés. Les ouvrages récents de présentation de la discipline ne font pas mention du nom de Castells (les seuls ouvrages parfois cités sont *La question urbaine* et le tome 2 de la trilogie castellienne *L'ère de l'information: Le pouvoir de l'identité*). Dans l'espace de la sociologie francophone, l'œuvre de Castells n'acquiert de visibilité que par sa contribution à des problématiques spécialisées (l'urbain, l'identité), mais jamais comme projet de sociologie générale. Le fait

même que cette recension ait été sollicitée à l'occasion d'un numéro spécial consacré à une spécialité en pleine expansion, la sociologie des mobilités, en est un signe supplémentaire. Dans le monde anglo-saxon, Castells apparaît par contre comme un des plus importants *social theorists* contemporains et ses thèses sociologiques les plus récentes sont largement discutées dans des publications académiques⁵. Cette reconnaissance contraste avec la réception de l'œuvre dans le monde francophone, où Castells est, pourrait-on dire, connu mais pas reconnu. Les deux ouvrages qui sont ici passés en revue (les *Dialogues avec Manuel Castells* de Pflieger et *Mobile Communication and Society* de Castells et collaborateurs) fournissent, par leur lecture parallèle, à la fois une illustration de ce statut ambigu de l'œuvre castellienne et un éclairage sur les tensions structurant la réception des travaux sociologiques des deux côtés de l'Atlantique.

Dans ses *Dialogues avec Manuel Castells*, l'urbaniste Géraldine Pflieger propose une présentation et une contextualisation de cinq ouvrages qui ont jalonné la biographie intellectuelle du sociologue catalan. Sont ainsi successivement discutés *La question urbaine* (1972), *Monopolville* (1974), *The City and the Grassroots* (1983), *The Informational City* (1989), *The Information Age* (1996, 1997, 1998). Chacun des chapitres de l'ouvrage (à l'exception du chapitre 1 qui présente la période de la vie de Castells

5 Pflieger signale ainsi que, sur la période 1999–2005 et au sein du *Social Science Citation Index*, Castells figure en quatrième position parmi les sociologues vivants les plus cités, derrière Giddens, Habermas, Putnam, et devant Beck. Par ailleurs, Castells possède son «reader» (Susser, I., ed., *The Castells Reader on Cities and Social Theory*, Malden, Blackwell, 2002) et figure dans une collection de «Key Contemporary Thinkers» (Stalder, F., *Manuel Castells. The Theory of the Network Society*, Cambridge, Polity, 2006). Le célèbre recueil de Charles Lemert, *Social Theory*, reprend également un extrait de *The Information Age* de Castells, à côté de Bauman, Wallerstein, Harvey ou Beck (Boulder, Westview Press, 2004).

antérieure à 1972) est alors organisé selon un schéma identique : après une présentation du contexte dans lequel le livre examiné a été produit et un résumé de son contenu, suivent les dialogues entre Castells et Pflieger autour de ce livre, le tout se clôturant sur un exposé des critiques adressées à celui-ci dans la littérature sociologique. On apprend ainsi dans quelles circonstances Castells a quitté l'Espagne pour la France, en 1962, fuyant la police politique du régime franquiste qui traquait les opposants de Catalogne, dont était Castells. On apprend également comment il en est venu à travailler sur un sujet qui ne l'attirait pas mais sur lequel il reviendra vingt ans plus tard ; en effet, arrivant à Paris, il se rend chez Alain Touraine, qui lui propose un contrat de recherche sur la localisation des entreprises industrielles en région parisienne, sujet qui ne l'intéresse pas mais qui l'amène à découvrir les dynamiques spatiales de l'innovation technologique, le thème central de son ouvrage de 1989, *The Informational City*, fondé notamment sur l'étude de la Silicon Valley. Les *Dialogues* nous apprennent aussi que le départ de Castells pour Berkeley en 1979, qui constitue la seconde grande rupture dans sa carrière intellectuelle, est le fruit non seulement de son refus de s'engager dans la politique municipale espagnole, devenue démocratique depuis la mort de Franco en 1976, mais également de son désir de sortir du système académique français, qui le bloquait institutionnellement (sa candidature pour le Collège de France est empêchée par les bourgeoisiens) et intellectuellement (Castells souffre d'être pris dans les carcans liés aux affiliations théoriques et idéologiques, notamment le structuralisme et le marxisme).

La nomination de Castells aux Etats-Unis est pour lui synonyme d'une grande satisfaction, dans la mesure où il se considère avant tout comme un chercheur, et non comme un théoricien, et que l'université américaine valorise, matériellement et symboliquement, la recherche empirique. Il en résultera le « second Castells », moins voire pas connu en France, celui de *The Economic Crisis and American Society* (1980), de *The City and the*

Grassroots (1983, qui n'a jamais été traduit en français), et des nombreux livres ultérieurs consacrés à l'étude renouvelée du mode de production capitaliste, nommé dorénavant mode de développement informationnel, et de ses relations avec les espaces urbains : *The Informational City* (1989), *Local and Global. The Management of Cities in the Information Age* (1997), *Global Economy, Information Society, Cities and Regions* (1999), *The Internet Galaxy* (2001), et enfin la trilogie de *The Information Age*. C'est à travers les nombreuses publications de cette période (Pflieger en fournit une bibliographie complète) que Castells forge son modèle d'analyse de la société contemporaine. Celui-ci distingue le mode de développement informationnel de la structure sociale qui lui est liée, la société en réseaux. Le développement d'une économie capitaliste caractérisée par la globalisation, la technologisation et le traitement de l'information entraîne la réorganisation des hiérarchies, des dynamiques et des relations sociales. Ainsi, notamment, dans une société désormais organisée en réseaux, ce sont les connecteurs (contrôle de l'accessibilité aux réseaux) et les commutateurs (basculement d'un réseau à un autre) qui sont les instruments privilégiés du pouvoir ; par conséquent, ceux qui les manient exercent aujourd'hui le pouvoir dans nos sociétés réticularisées. Le mode de développement informationnel engendre également son propre espace, que Castells nomme espace des flux, qui constitue le « support matériel des processus et des fonctions dominant la société informationnelle » (*Dialogues*, p. 323). L'espace des flux se distingue de l'espace des lieux, entendus comme portions d'espace vécues sur le mode de la continuité et de la proximité physiques, et auxquelles les individus sont attachés d'un point de vue affectif. Cette perspective sur la société contemporaine témoigne du passage de Castells d'une sociologie urbaine à une sociologie de l'espace. En effet, selon lui, il n'est plus pertinent de parler de lieux de pouvoir, mais bien de flux de pouvoir. Même si les élites du capitalisme contemporain partagent certains lieux, leur pouvoir réside précisément

dans leur capacité à arpenter l'espace des flux et à exploiter les ressources qui y sont liées. Castells fait par ailleurs remarquer que les franges de la population qui soit se sentent exclues des réseaux organisant le monde, soit s'opposent au projet même de la société en réseaux (des altermondialistes aux intégristes religieux ou nationalistes), vont elles-mêmes s'organiser selon une logique réticulaire, au point qu'aujourd'hui « les oppositions ne représentent plus des communautés contre des réseaux, mais des réseaux contre des réseaux » (p. 246), les réseaux du cosmopolitisme informationnel dominant contre les réseaux des identités locales dominées. L'opposition entre « le réseau et le soi », entre le flux et l'identité (Habermas dirait entre le système et le vécu), est donc ce qui structurerait aujourd'hui les sociétés (p. 224).

Cette question des rapports entre réseaux informationnels et pratiques sociales est celle qui est au cœur de *Mobile Communication and Society* que Castells publie en 2007, comme l'indique son prologue qui s'intitule « Our Networks, Our Lives ». Cet ouvrage a pour ambition de décrire le développement et les logiques qui caractérisent la « société du réseau mobile ». Pour ce faire, les différents chapitres traitent de la diffusion temporelle et sociale de la téléphonie mobile dans le monde, de ses usages et effets dans la vie quotidienne, de ses rapports avec l'espace des flux, de son usage lors d'événements politiques et sociaux, tandis que deux autres chapitres traitent longuement de la « culture du mobile », associée à la jeunesse, et du langage propre à ce mode de communication. Il faut souligner ici l'audace et l'originalité de ce projet d'une approche « globale » de cet objet technique déjà devenu banal qu'est le téléphone portable : non seulement Castells prend au sérieux des objets que la majorité des sociologues n'imaginent même pas de considérer, mais en outre il tente, en décalage par rapport à ce qui existe sur le marché académique à ce sujet, d'en proposer une lecture qui ne soit ni phénoménologique, ni microsociologique. Castells reste fidèle à ce qui a toujours caractérisé sa posture

analytique : considérer les phénomènes sociaux dans leur globalité, en tant qu'ils sont animés d'une logique systémique qui est en définitive celle du système social dans son ensemble (et la transition fondamentale de la fin du millénaire réside dans le passage des sociétés nationales à la société des réseaux globalisés).

Il est évidemment impossible de proposer une vue détaillée de tous les points traités dans *Mobile Communication and Society*. Soulignons-en seulement quelques-uns, parmi les plus importants. Tout d'abord, Castells repère dans le développement et la diffusion des usages de la téléphonie portable le signe d'une expansion d'une logique sociale qui est celle de l'individualisme réticulaire (*networked individualism*) : cet individualisme n'est synonyme ni de refus des relations sociales, et donc de déréliction du lien social, ni d'indépendance totale des agents par rapport aux configurations socioculturelles ; l'individualisme réticulaire désigne cette aspiration désormais généralisée à l'autonomisation et à la relation, à ce que Castells nomme « la gestion nuancée des interactions sociales » (p. 83). Ce que permet en effet le téléphone portable aux individus (entrant en cela en convergence avec la logique générale de la société des réseaux), c'est d'offrir ou de s'offrir une plus grande indépendance et flexibilité des pratiques des individus par rapport au groupe (par exemple, entre enfants et parents, entre travailleurs immigrés et familles restées au lieu d'origine), mais également de rendre possible des relations ou des interactions qui n'étaient jusque là pas réalisables, ou pas dans les mêmes formes (par exemple, certaines communautés villageoises pauvres des pays du tiers-monde peuvent aujourd'hui faire usage – souvent collectif – du téléphone, parce qu'il est désormais sans fil, alors même qu'elles sont toujours exclues des réseaux de communication reposant sur le câble). La téléphonie mobile possède donc ces deux attributs que sont l'autonomie et le potentiel, lesquels rappellent les « forces » de la logique réticulaire (*networking logic*) signalées plus haut : le portable est un connecteur et un

commutateur. C'est ainsi que Castells n'hésite pas à affirmer qu'avec le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication « la dialectique du pouvoir et du contre-pouvoir a été irrémédiablement altérée » (p. 213). C'est là l'objet du chapitre 7 consacré à la « société civile mobile », où Castells propose une analyse détaillée du rôle joué par le portable dans trois événements politiques marquants (la destitution du Président philippin Estrada en 2001, l'élection de Roh Moo-Hyun comme président de la Corée du Sud en 2002, et la défaite électorale du Parti populaire espagnol en 2004). A chaque fois, l'usage de la téléphonie mobile a contribué à dynamiser une mobilisation collective qui se caractérisait par le court-circuitage des canaux médiatiques traditionnels, envisagés comme sources d'informations unidirectionnelles. Ces « mobilisations éclair » (*flash mobilizations*) témoigneraient de la formation d'un nouvel espace public, organisé selon trois principes portés par le portable : la mobilité des individus (plutôt que l'immobilité des audiences de masse), la communication de personne à personne (plutôt que le caractère institué et unidirectionnel des médias classiques), la transformation potentielle de chaque individu en reporter d'événements (car désormais équipé de la capacité technique d'enregistrement et de transmission de l'information). Castells ne manque pas cependant de faire remarquer que le portable ne pourrait finalement qu'avoir joué un rôle mineur parmi l'ensemble des facteurs ayant forgé le déroulement des événements sur les long, moyen et court termes, une sorte de facilitateur en quelque sorte. S'il est néanmoins une caractéristique indéniable du portable, c'est le rapport particulier qu'il permet vis-à-vis de la temporalité. Le temps devient un « temps intemporel » (*timeless time*), expression qu'il faut entendre dans le sens d'une contraction (instantanéité, disponibilité permanente) mais aussi d'une fragmentation (voir la discussion sur les trois rythmes du temps mobile : rythmes d'usage du dispositif, de la vie quotidienne, et du changement institutionnel, pp. 175–6). En

définitive, la communication mobile se voit définie comme « la capacité individualisée et distribuée d'accéder au réseau de communication local/global depuis n'importe quel lieu et à n'importe quel moment » (p. 248). C'est donc la connectivité réelle et potentielle du téléphone portable qui en constitue sa caractéristique essentielle et définitoire.

La puissance des analyses avancées par Castells ne signifie cependant pas qu'elles ne soient pas problématiques sur certains points. Je voudrais souligner ici quatre difficultés, toutes liées à la notion centrale de la théorie sociale de Castells, celle de réseau. La notion de réseau possède en effet une ambiguïté indéniable, à différents niveaux. Au niveau empirique, on hésite souvent sur ce que celle-ci désigne exactement : parle-t-on des réseaux techniques ou des réseaux sociaux, auxquels la sociologie s'intéresse depuis bien plus longtemps que Castells ? Les réseaux sont-ils les supports des flux, ou sont-ils définis comme ce qui est relié par les flux ? Tous les réseaux, quelle que soit leur nature, leur morphologie ou leur matière, obéissent-ils à la même logique ? Dans la mesure où tout semble s'organiser aujourd'hui selon la logique du réseau (entreprises, Etats, familles, mouvements sociaux, etc.), et où même l'identité individuelle se définit dans l'exploitation du (des) réseau(x), est-il encore possible de déterminer ce qui ne serait pas du réseau ? Au niveau analytique, Castells se défend contre ses critiques d'assimiler le développement technologique à la cause déterminant l'émergence de rapports sociaux réticulaires, mais sans offrir d'analyse de ce que seraient les autres sources de cette évolution ; par ailleurs, la genèse même de la pensée et de la mise en place des réseaux techniques est cruellement absente des textes de Castells (pourtant les travaux ne manquent pas en cette matière, comme ceux de l'historien Thomas Hughes dans ses *Networks of Power*, ou ceux de Gabriel Dupuy en France, notamment avec son *Urbanisme des réseaux*, sa *Géographie d'Internet* ou ses travaux sur le réseau automobile), tout comme le sont les logiques de gestion et d'organisation de ces

réseaux (c'est particulièrement le cas dans *Mobile Communication and Society*, où rien n'est vraiment dit sur la morphologie et les stratégies des acteurs industriels et financiers animant le développement de la téléphonie mobile, ni d'ailleurs sur la « carrière » de ces myriades d'objets techniques, qui doivent bien être fabriqués, mais aussi éliminés, opérations ignorées dans le tableau de Castells). Tout ce pan de la réalité des réseaux globaux pourrait être utilement éclairé par la littérature croissante sur ce qu'on appelle généralement les macro-systèmes techniques (voir par exemple la synthèse de Alain Gras, *Les macro-systèmes techniques*, Paris, PUF, 1997). Ces travaux insistent sur les conditions techniques et économiques nécessaires à la diffusion des réseaux, mais également tentent de tracer la genèse de la *réticularisation* entendue comme processus cognitif et culturel de diffusion d'une logique de fonctionnement, d'organisation et de légitimation de l'action individuelle et collective fondée sur l'idée de la connectivité. Car si l'on veut comprendre comment cette logique, qui est d'abord et avant tout de nature gestionnaire, est devenue à ce point « pervasive », omniprésente en toute action, il faut également, au-delà de tout ce que montrent déjà les travaux de Castells, instruire les processus de percolation et de persuasion des objets et des projets de la « société mobile ». Or, en récusant tout déterminisme technique, Castells n'en semble pas moins céder aux sirènes du déterminisme économique, voire fonctionnel : si la téléphonie mobile rencontre un tel succès, ce serait parce qu'elle satisferait ou, mieux, permettrait de satisfaire les besoins, même non anticipés, des usagers : la « demande latente » est ce qui expliquerait l'explosion de la communication sans fil (p. 254). Ma critique ici ne consiste pas à affirmer que les individus sont aliénés par les nouveaux objets de consommation tels le téléphone portable, et que la valeur d'usage de tels objets est finalement presque nulle. Par contre, si l'on prend au sérieux l'idée de latence de la demande, c'est alors l'origine de cette « demande » qu'il faut expliquer et les circonstances de sa latence, c'est-à-dire de sa

mise sous le boisseau ou de sa mise en attente. Or, Castells fournit cette explication dans la conclusion de sa trilogie : la société contemporaine est née des affinités électives entre les technologies et produits développés par les acteurs capitalistes dominants et les visions libertaires utopistes des mouvements sociaux contestataires des années 1960 – dont Castells fut lui-même un des participants, d'abord en Espagne avec les anarchistes catalans, puis à Nanterre auprès de Cohn-Bendit, et à nouveau en Espagne auprès des socialistes. La société des réseaux est donc le mariage somme toute bénéfique de la technologie et d'une « culture de l'individualisme », un individualisme non pas solipsiste mais branché, non pas synonyme de réduction de la socialité mais bien de connexion sur la socialité. Cette perspective indique une troisième ambiguïté de la notion de réseau, cette fois au niveau théorique : en omettant de faire une distinction entre la réticularisation comme logique sociale de fonctionnement d'un collectif et comme valeur culturelle explicitement partagée dans une société, Castells indique le point aveugle de sa position. Dans le premier sens, la réticularité est sans doute aussi vieille que le monde et aussi universelle que l'humanité. L'organisation politique et militaire de l'empire romain était réticulaire matériellement et logistiquement ; la surveillance dans le régime communiste était réticulaire conceptuellement et socialement. Mais en assimilant ce premier sens au second, c'est-à-dire en voyant dans la réticularité une nouveauté morphologique et axiologique, Castells identifie forme et contenu, rendant impossible ou hors propos l'étude du réseau comme forme sociale abstraite en dehors de la société des réseaux entendue comme société historiquement située. Ce qui l'autorise à affirmer que ses analyses sont « *value neutral* » et que le réseau est une « découverte » de son travail ; à aucun moment, en effet, Castells n'interroge la raison du succès de ses analyses, qui ne se mesure, selon lui, qu'à leur adéquation au réel. Or l'on sait, depuis que la guerre des sciences a été déclarée ouvertement, que s'en référer au réel comme arbitre

épistémologique est une manière de faire de la politique, parmi d'autres.

Enfin, la dernière difficulté liée à l'usage structurant de la notion de réseau est sa dissociation complète de l'idée de mobilité. Sur ce point, Castells prend une seconde distance par rapport aux travaux de l'École de Chicago de sociologie urbaine. On sait que dans *La question urbaine* (1972), il avait vivement critiqué ces travaux, en dénonçant notamment leur conservatisme latent lié à l'absence de prise en considération de la dimension politique de la formation de l'ordre urbain. Aujourd'hui, en rangeant la mobilité au rayon des facteurs non pertinents, Castells prend à nouveau le contre-pied des sociologues de Chicago qui voyaient dans la mobilité la source même du changement social et dans la fluidité le signe même de la stabilité d'un certain ordre social, celui de la modernité urbaine cosmopolite⁶. Or, ce faisant, il ne renie pas seulement un héritage qu'il avait déjà refusé, mais il positionne très clairement son matérialisme culturaliste sur deux questions. Tout d'abord, Castells refuse l'idée d'abandonner la notion de société, dont certains estiment aujourd'hui qu'elle est rendue obsolète par le développement des mobilités et des réseaux (John Urry, dans *Sociology Beyond Societies*, ou Bruno Latour dans *Reassembling the Social*), même si la notion de société ne peut plus être assimilée à celle de l'Etat national. Par ailleurs, au sein même de cette société globalisée, l'Etat (ou les nouvelles formes d'organisation politique, telle par exemple l'Union européenne) se voit attribuer un rôle minimal : celui d'assurer à chacun une garantie d'accès aux réseaux (p. 253), laissant les politiques de mobilité aux mains des gestionnaires de ces réseaux. A partir du moment où, en effet, on considère que c'est « l'individualisme plutôt que la mobilité qui est la tendance sociale définissant la société mobile » (251), non seulement on entretient une vision réductrice de la mobilité (réduite au simple déplacement physique

d'une personne dans l'espace) mais on lui dénie le statut d'un objet politique de plein droit. Or, c'est précisément en tant qu'ils constituent la nouvelle modalité d'organisation des mobilités des individus, des groupes, des objets et des informations que les réseaux constituent, à la place des entités territoriales étatiques héritées du dix-neuvième siècle, la forme sociale structurante des phénomènes sociaux contemporains. On peut en effet considérer les réseaux comme des formes confinées de mobilité, définissant à la fois le type de circulation en leur sein ainsi que les différentiels de mobilité de leurs usagers (et non usagers). Ce n'est pas un hasard d'ailleurs si l'idée même de réseau, et d'espace des flux qui lui est consubstantielle, est venue à l'esprit de Castells lors d'un de ses déplacements dans une région qui lui était encore inconnue : « Je l'ai découvert lorsque des gouvernements ont commencé à m'inviter dans plusieurs pays du monde. En Union soviétique, en particulier, l'élite disposait de circuits totalement différents. Quand j'étais invité par le gouvernement soviétique je ne voyais jamais le système de transport des Russes. On m'attendait à l'avion, puis on me mettait dans un autre avion. J'ai découvert l'espace des élites à partir de mes voyages en Union soviétique » (*Dialogues*, p. 193). Or, cet « espace des élites » est un espace de circulation, tout comme le sont les autoroutes, les lignes TGV, Internet, les contrôles de l'immigration, la libre circulation des capitaux, etc., autant de manières d'organiser la mobilité des biens et des personnes. Qu'il y ait une politique des réseaux, voilà qui est incontestable ; mais qu'il y ait une politique des mobilités, voilà qui l'est tout autant. Omettre ce constat, c'est s'arrêter au milieu du chemin et refuser de voir non seulement que toute contestation est synonyme de détournement ou d'interruption des mobilités mais également que la production des mobilités constitue une nouvelle modalité de gestion (ou du moins de régulation) des grands systèmes sociaux. Il en va ici de la société des réseaux comme du réseau automobile : on peut, en tant que gestionnaires, y installer des feux de signalisation

6 Sur ces notions, voir en particulier R.D. McKenzie, *On Human Ecology*, Chicago, University of Chicago Press, 1968.

ou des carrefours giratoires, qui constituent deux modalités bien distinctes de gestion et de hiérarchisation de mobilités différentes et concurrentes au sein d'un même réseau. Le passage de l'un à l'autre de ces dispositifs nous renseigne cependant bien davantage sur les préoccupations des gestionnaires du réseau que sur celles des particules en mouvement. Sans doute est-ce là une des raisons du succès de Castells auprès des élites de ce monde : sa lecture permet de mettre des mots sur leur propre manière de faire monde, bien plus qu'elle ne propose une critique conjointe de la réticularité et de la mobilité. Mais il est vrai que c'est là ce que Castells a laissé aux Européens, et plus particulièrement aux Français, lors de son départ pour les Etats-Unis : le travail de critique, gardant siens l'empirisme et l'ambition totalisante du propos. N'avouerait-il pas lui-même n'avoir jamais vraiment cru à ce projet critique (*Dialogues*, p. 116)? Castells lui préfère aujourd'hui un autre credo, qui clôt sa trilogie sur *L'Ere de l'information* (vol. 3, p. 424) : «Le rêve des Lumières est enfin à notre portée : la raison et la science résoudre les problèmes de l'Humanité». Louons maintenant les grands réseaux.

Pierre Lannoy
Centre de Recherche Urbaine
Université Libre de Bruxelles – CP 124
B-1050 Bruxelles – Belgique
pilannoy@ulb.ac.be

Thierstein, Alain; Christian Kruse, Lars Glanzmann, Simone Gabi und Nathalie Grillon (2006), *Raumentwicklung im Verborgenen: die Entwicklung der Metropolregion Nordschweiz*, Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung

Raum kann man nicht wirklich planen, man kann ihn höchstens entwickeln. Vermutlich aber entwickelt er sich nach bislang nur ungenügend erfassten Gesetzen und Politik, Planung und Wissenschaft hinken hinterher im ständigen Versuch, das Geschehen

zu deuten und zu verstehen. Wie anders liesse sich der Wettlauf um die treffendsten Begriffe für neue Raumphänomene deuten, der seit Jahren die Raumwissenschaften prägt? Aktuell prominentestes Beispiel ist der von Steve Graham und Simon Marvin geprägte Begriff «splintering urbanism» für die sich netzwerkartig ausformenden urbanen und quasiurbanen Strukturen der Stadregionen. Dicht gefolgt von Thomas Sieverts «Zwischenstadt» und den «Mega-City-Regionen» (Peter Hall) liefern Graham und Marvin gegenwärtig den am weitesten reichenden Deutungsversuch. Scheinbar verfügen Räume über eigene Kräfte und Dynamiken, die nicht nur zu unvorhergesehenen und unvorhersehbaren Entwicklungen und Formungen führen, sondern auch Wortkonstrukte wie diese provozieren. Auch der Begriff der «Metropolregion» gehört dazu und er nimmt langsam aber stetig Kurs auf die Top Ten des neuen raumwissenschaftlichen Vokabulars.

Um diesen Begriff der Metropolregion geht es seit einiger Zeit dem Schweizer Ökonomen und Raumwissenschaftler Alain Thierstein, der an der TU München einen Lehrstuhl für Raumentwicklung – nicht Raumplanung (!) – besetzt. Der empirischen Bestimmung der Metropolregion und den politischen und planerischen Folgen dieses neuen Phänomens widmet er zusammen mit einer Autorengruppe (Christian Kruse, Lars Glanzmann, Simone Gabi und Nathalie Grillon) das Buch «Raumentwicklung im Verborgenen» (Verlag Neue Zürcher Zeitung, 2006). Konkret geht es um die Entwicklung der Region Nordschweiz. Dabei macht einen nicht nur die Rede vom «Verborgenen» neugierig. Ebenso ist es die Tatsache, dass überhaupt der alpine Raum als Metropolregion tituliert wird. Unter Metropolregionen stellt man sich gemeinhin etwas vor wie das deutsche Ruhrgebiet oder die Rhein/Main-Region um Frankfurt, den Südosten Englands oder die Holländische Randstad – dichte urbane Räume mit hoher Wirtschaftskraft und starken Zentren, die um globale Marktanteile kämpfen und sich auch kulturell durch Modernität auszeichnen. Bei

Städten wie St. Gallen, Basel, Winterthur oder Zug denkt man zunächst nicht so sehr an Metropolen. Am ehesten gilt das sicher noch für Zürich. Dennoch zeigen Thierstein et al. frappierende und höchst plausible Parallelen zwischen den genannten Regionen und der nördlichen Schweiz, deren unangefochtenes Zentrum Zürich ist. «Die Schweiz verändert sich unbemerkt» (S. 14), heisst es, und die genannten urbanen Räume bilden ein neues ökonomisches Gravitationsfeld im globalen Wettkampf um Marktanteile und Standortfaktoren.

Doch was ist damit gemeint, dass sich Veränderungen unbemerkt und verborgen vollziehen? «Verborgenen» meint, dass sich etwas mit weit reichenden Folgen ereignet, dass etwas mit massiver ökonomischer und sozialer Wirkung vor sich geht, was von der Gesellschaft und ihren Institutionen bislang weder hinreichend erkannt noch überhaupt als Problem identifiziert worden ist. Konkret meint es, dass gegenläufig zur kantonalen und gemeindlichen politischen Verfasstheit der Nordschweiz auf der Ebene von Unternehmen und ökonomischen Aktivitäten Raumbezüge bestehen, die sich massiv auf die soziale und geographische Struktur der Region auswirken. Auch wenn die Nordschweiz nicht als solche politisch organisiert ist, so ist sie doch längst, so die These der Autoren, eine Metropolregion.

Damit thematisieren die Autoren ein soziologisch höchst aktuelles und brisantes Problem – aus der Sicht der Raumwissenschaften: Indem einer Gesellschaft ein Phänomen nicht zum Problem wird, weil es in den politischen und institutionellen Diskursen nicht bearbeitet wird, existiert es gesellschaftlich auch nicht. Ganz im Sinne von Max Weber und der sozialkonstruktivistischen Tradition kann es damit auch keine sozialen Reaktionen und schon gar keine politischen und institutionellen hervorrufen. Luhmann hätte gesagt: Thierstein et al. beschreiben Phänomene, die die Gesellschaft (in diesem Fall die Schweizer) bestenfalls als «Rauschen», als Irritation aus der Umwelt der Gesellschaft wahrnimmt.

Und genau dagegen laufen die Autoren – mit der gebotenen wissenschaftlichen Korrektheit und Differenziertheit – Sturm. Sie wollen erreichen, dass man wahrnimmt, dass die nördlichen Schweiz längst relevanter Bestandteil des «world city networks» (Peter Taylor) ist und zu einer zentralen ökonomischen Region in Europa wird. Mehr noch: sie fordern politische, planerische und gesellschaftlich-konzeptionelle Reaktionen, damit die Zeichen der Zeit nicht verschlafen werden.

Eine Analogie zur Ökologiedebatte der 1990er-Jahre sei erlaubt: Saurer Regen, das Ozonloch, der Klimawandel sind zwar inzwischen Bestandteil der politischen Agenda. Doch wie lange der Weg vom Erkennen eines Phänomens bis zur Definition der damit verbundenen Probleme und von da aus zur politischen Strategie und Agenda dauern kann, zeigen aktuell die USA mit ihrer nach wie vor defensiven Klimapolitik.

Warum also diese lange Vorrede? Sie ist notwendig, weil Thierstein et al. mit diesem Buch einen wichtigen Beitrag zu einer interdisziplinären Diskussion über die gesellschaftlichen und politischen Folgen der sich gerade formierenden Netzwerkgesellschaft leisten. Sie beschreiben, wie «die Vielzahl der unternehmerischen Wertschöpfungsnetze», die die Nordschweiz als aufstrebenden Standort der wissensbasierten Industrien und Dienstleistungen prägen, «übereinander gelegt und zusammengefügt ein spinnennetzartiges Gewebe [ergeben], das Europa und die Welt aufspannt» (S. 14). Doch dieser neue «funktionale Raum» steht quer zu den politisch formulierten Zielen der Schweizer Raumorganisation. Will heissen: in den Netzwerken der Wissensindustrien herrschen funktionale Logiken, die der politischen Logik der Nationalstaaten nicht entsprechen. Dramatischer noch: sie konterkarieren und unterlaufen die nationalstaatliche Logik. Die Taylorsche These der «world city networks» als den neuen Zentren der Macht spitzt Thierstein in seinen Arbeiten noch zu. Er spricht davon, dass durch die Netzwerke, die sich zwischen ganzen Regionen entwickeln und durch die

«Vielzahl der wirtschaftlichen Aktivitäten (darin) (...) die Prozesse der räumlichen Entwicklung (...) immer komplexer» (S. 45) werden. Die Autoren plädieren daher dafür, die neue Realität anzuerkennen und zu analysieren, was es bedeutet, dass zum oftmals kleinteilig organisierten nationalstaatlichen Raumsystem «eine neue, nicht institutionalisierte und weit ausgreifende Massstabebene hinzukommt» (S. 14). Das Phänomen der transnationalen ökonomischen Netzwerke und ihrer Funktionslogiken kann somit aus dem Verborgenen hervor geholt werden, wenn die Verflechtungen der Ökonomien, der Unternehmen und deren Mitarbeiter sichtbar gemacht werden. Dies geschieht in dem Buch durch zahlreiche Grafiken, die immer wieder bestimmte Aspekte und Dimensionen der komplexen Vernetzungen sichtbar und damit für die Leserinnen und Leser greifbar machen.

Ohne dies explizit zu thematisieren argumentieren Thierstein et al. nahe an der Theorie reflexiver Modernisierung von Ulrich Beck entlang. Deren Credo besteht gerade darin, dass die Gesellschaften der Zweiten Moderne begreifen müssen, dass die Modernisierung moderner Gesellschaften sich «schleichend und von den modernen Institutionen un bemerkt» (Ulrich Beck) vollzieht.

Insofern kann man den Ansatz der Autoren als einen erfrischend konkreten und anschaulichen Beitrag zu einer zeitgemässen Methodologie und Empirie der Netzwerkgesellschaft lesen. Ihr Buch stellt den Versuch dar, die quer liegenden und uneindeutigen Strukturen der Netzwerkgesellschaft zu identifizieren und zu visualisieren. Dabei verfolgen die Autoren zwei methodische Strategien, um die Metropolregion Nordschweiz zu veranschaulichen. Beide Vorgehensweisen sind zwar nur bedingt erfolgreich, geben aber dennoch den State of the Art der (wirtschaftsgeographischen) Netzwerkforschung wieder. Zum einen werden Daten über Pendlerverkehre genutzt, um die Beziehungen zwischen verschiedenen Orten in der Nordschweiz und damit die unterschiedlichen Zentralitäten dieser Lokalitäten zu beschreiben. Zum

zweiten wird der Versuch unternommen, die räumlichen Muster der Kommunikationsnetze wissensbasierter Dienstleistungsbetriebe zu rekonstruieren. Beide Vorgehensweisen ergänzen sich konzeptionell, denn allein «mit Pendelmustern gelingt es nur ansatzweise, die Metropolregion mit ihren verborgenen Zusammenhängen sichtbar zu machen. Pendlerdaten beruhen zu sehr auf physischen Bewegungen von Akteuren, die an gebaute Infrastrukturen gebunden sind. Dabei bleiben die Netzwerke zwischen den Akteuren verborgen» (S. 57). Diese Netzwerke machen die Autoren dadurch sichtbar, dass sie umfangreiche Daten über Quell- und Zielorte von E-Mails, Telefonaten, Geschäftsreisen etc. auswerteten. Dieses Vorgehen erwies sich aber als nicht durchführbar, weil die Qualität der Daten ungenügend war. Von daher verlegte man sich auf die Befragung von Führungskräften auf der Basis eines Internet basierten Fragebogens.

Trotz gewisser methodischer Schwächen der Erhebungen (die sie explizit reflektieren und für weitergehende methodische Überlegungen nutzen) kommen die Autoren zu einer Reihe von spannenden und forschungsstrategisch wertvollen Ergebnissen. Sie markieren damit einen wichtigen Schritt auf dem Weg, die Raumentwicklung im Verborgenen ans Licht zu holen. Indem sie ein Phänomen sichtbar machen, von dem heute allorts geredet und geschrieben wird, leisten sie einen wichtigen Beitrag im Hinblick auf eine Geographie der Globalisierung. Für die Soziologie der Globalisierung kann das Buch insofern relevant werden, als es nachvollziehbar und unprätentiös schrittweise und für den Leser nachvollziehbar ein komplexes Thema entfaltet und von verschiedenen Seiten beleuchtet. Dazu haben die Autoren ihr Buch in fünf Kapitel gegliedert. Im ersten führen sie ein in eine raumwissenschaftliche Diskussion der Schweiz und ihren zentralen Dimensionen als Europäische Metropolregion. Im zweiten Kapitel thematisieren sie das Konzept der polyzentrischen Metropolregionen und deren Spannung zwischen Handlungsstrategien und konzeptionellen Überlegungen.

Kapitel drei ist der Visualisierung der verborgenen Raumentwicklung gewidmet und präsentiert eine Reihe von Darstellungen, die das Phänomen greifbar machen. Kapitel vier kritisiert die gegenwärtige schweizerische Raumentwicklungspolitik und zeigt, wie sie sich wandeln muss, wenn sie das Konzept der Metropolregionen ernst nehmen will. Das letzte und fünfte Kapitel liest sich als eine Art Programmatik für weitergehende Forschungsaktivitäten und Initiativen für eine zeitgemäße politische Planung der Schweizer Regionen.

Alles in allem handelt es sich bei dem Buch um eine gelungene Publikation. Sie zeigt, wie man engagierte Wissenschaft betreiben kann ohne dabei in eine kryptische und überkomplexe Sprache abzugleiten.

Manchem soziologischen Werk würde es gut tun von dieser Publikation zu lernen. Hier wird wissenschaftlich präzise formuliert und präsentiert und das berechtigte Interesse der Leser Inhalte zu verstehen und Schlussfolgerungen nachzuvollziehen wird nicht vergessen. «Raumentwicklung im Verborgenen» ist daher nicht nur ein kompetentes Buch, das zu neuen Erkenntnissen und Einsichten führt. Es ist auch schön gestaltet und nutzt Grafiken und Illustrationen sinnvoll und ästhetisch ansprechend.

*Sven Kesselring ist wissenschaftlicher
Mitarbeiter am Lehrstuhl für Soziologie der
TU München und Sprecher des DFG-
Forschungsnetzwerkes Cosmopolitanities Network
(www.cosmopolitanities.net)*