

CARTOGRAPHIE DE VIES SIMULTANÉES EN ITALIE

par Bruna Vendemmia

Politecnico di Milano - DASTU

Via Bonardi, 3

20133 Milano

bruna.vendemmia@gmail.com

Ce travail étudie la potentialité donnée par l'utilisation de la cartographie dans l'analyse de rythmes de routines de mobilité, étant donné qu'il n'y a "aucun rythme sans répétition dans le temps et dans l'espace, sans reprises, sans retours" (Lefebvre, 2004). Les cartes sont utilisées pour rendre cette répétition non-identique et analyser l'ubiquité et la simultanéité (Ascher, 2005) qui relie des activités et des vies dispersées. Ce travail est le résultat d'entretiens et d'accompagnement de sujets mobiles. J'ai interviewé 11 personnes, en voyageant avec eux dans leurs cheminements quotidiens. Deux types de cartes différents ont été produits comme résultats de ce processus : le premier est interactif ; l'autre est une présentation synthétique de la mobilité résidentielle et quotidienne. Les interviewés ont dessiné les cartes interactives pendant leur voyage : je leur ai demandé de remplir les cartes, prenant note de leurs territoires habités, aussi bien que des activités et des endroits qu'ils utilisent plus fréquemment au cours d'une semaine typique. Le deuxième type de cartes est structuré autour de toutes les informations contenues dans l'enquête. Tandis que le premier type de cartes est la représentation des vies simultanées, montrant clairement la complexité et la simultanéité de relations entre les interviewés et leur territoire, le deuxième type inclut les cartes de mobilité de vie ainsi que les cartes des différents espaces habités, le temps de voyage, les moyens de transport et les activités en mouvement. Ces cartes soulignent la coexistence d'échelles territoriales différentes et d'actions multitemporaires. Ce texte montrera comment la cartographie aide les personnes à faire face aux contraintes spatiales et à mieux décrire leurs conditions de vie. En trouvant les endroits sur les cartes, les interviewés ont mieux décrit leurs activités quotidiennes. Le deuxième ensemble de cartes dépeint le chevauchement de la répétition dans le temps et dans l'espace, utile pour décrire le rythme de routines de mobilité.

Introduction

Dans le temps récent, des changements de la structure de la société et du marché de l'emploi, la transformation de la structure familiale, l'emploi provisoire, des travaux à temps partiel, l'accès des femmes au marché du travail, d'une part et, d'un autre côté, la vitesse acquise grâce aux moyens rapides de transport et la possibilité d'être toujours connecté, ont transformé la mobilité et apporté des innovations significatives, donnant la chance de se déplacer dans un temps court même sur de grandes distances ou permettant des mouvements instantanés. En bref, d'une part les mobilités deviennent de plus en plus « réversibles »¹, permettant d'être toujours en contact avec les proches et nos intérêts personnels ; d'autre part, les gens ont tendance à choisir les formes de mobilité qui ont moins d'impact sur leur mobilité résidentielle et sur les relations personnelles et familiales.

Ces changements de pratiques de mobilité vont avec l'importance croissante de la mobilité dans la vie quotidienne. Concernant cet aspect, Mimi Sheller et John Urry ont introduit le concept du

« *New mobilities paradigm* ». Le nouveau paradigme de mobilités rassemble des approches de disciplines différentes, comme sociologie, urbanisme, géographie, anthropologie et études de transport. Le paradigme de mobilités (Sheller et Urry, 2006) met en question deux problèmes principaux liés avec les études traditionnelles de mobilité. D'abord cela souligne l'idée d'un monde en mouvement par contraste avec un modèle plus sédentaire où les espaces doivent être considérés comme parties d'un réseau ; deuxièmement, il insère les entités sociales et la structure sociale dans le cadre d'un système en mouvement (Sheller et Urry, *ibidem*). Plus généralement, il attire l'attention sur l'étude de la mobilité comme système.

Pour étudier ces changements j'ai édité 11 biographies de mobilité faites d'une description approfondie de chemins mobiles. Les personnes qui ont été impliquées dans ma recherche peuvent être définies comme « des pendulaires atypiques ». Selon le dictionnaire Collins un pendulaire² est une personne qui voyage régulièrement pour des raisons de travail dans son propre bassin de

1 Le terme « mobilité réversible » a été introduit par Vincent Kaufmann (Kaufmann, 2002; 25). Avec ce terme Kaufmann se réfère à la possibilité de mesurer « l'impact de mobilité sur l'identité des acteurs ». Kaufmann a aussi défini quatre dimensions différentes de réversibilité : temps, espace, existentiel et relationnel.

2 Pendulaire : personne qui voyage régulièrement, individuellement, par automobile, bus, train, etc... entre deux points situés à une certaine distance l'un de l'autre, en particulier, entre une résidence et un lieu de travail. Dans Collinsdictionary.com. Dernière consultation le 10/05/2014.

vie et dans une courte durée (Kaufmann, 2011; 25). En effet ces personnes ont décidé d'être mobiles pour des raisons de travail, néanmoins ce choix affecte beaucoup de domaines différents de leur vie, comme les relations personnelles et leur vie familiale.

Certes les interviewés sont des pendulaires, néanmoins ils ont plus d'espaces d'action et ils sont multi-tâches, jouant des rôles différents en même temps. À ce sujet, François Ascher a remarqué que « l'individu hypermoderne ne se situe plus dans un espace-temps à n dimensions, et qu'il navigue ainsi en permanence dans des temps et des lieux multiples. Confronté à une variété et à une différenciation croissantes de ces espaces-temps, il saisit les techniques qui lui permettent de se déplacer le plus rapidement et le plus aisément possible d'un champ à un autre, s'efforçant d'atteindre sous une forme ou sous une autre l'ubiquité et la simultanéité qui seules pourraient réunifier véritablement un soi de plus en plus éclaté » (Ascher, 2005; 53). Cette ubiquité et simultanéité sont lisibles dans les interviews et dans leurs représentations graphiques sur les cartes. Les cartes nous rappellent que nos actions quotidiennes ne suivent pas un temps linéaire, mais peuvent être « multi-temporelles » (Vidal, 2013 ; 258).

Après une brève introduction concernant la méthode de recherche, je me concentrerai sur la cartographie, en présentant la carte élaborée pour une étude de cas et en soulignant le double rôle des cartes dans ce travail, tout d'abord, comme un outil utile pendant l'enquête qui aide les personnes à traduire leurs pratiques de mobilité dans l'espace, ensuite, comme un instrument pour décrire les vies mobiles et pour représenter les biographies.

Des biographies pour décrire la relation espace-temps

Cette recherche concerne le changement spatial engendré par les récentes transformations dans les pratiques de mobilité. Beaucoup d'auteurs dans le champ des études urbaines et dans la sociologie urbaine (Urry, 2000; Sheller et Urry, 2006 ; Kaufmann, 2002; Cresswell, 2006; Bourdin, 2005; Buscher et alii, 2010) ont souligné le besoin d'une approche intégrée à la mobilité et ont lancé un appel pour de nouvelles méthodes mobiles. Selon Buscher et Urry (2009), la recherche de mobilité a besoin de méthodes plus empiriques qui peuvent impliquer des composants différents.

Cherchant une méthode qui aurait pu m'aider à étudier ces pratiques de mobilité et leurs conséquences

spatiales, j'ai décidé d'adopter une approche qualitative basée sur des entretiens semi-structurés, *travel along* et sur l'usage de la cartographie. Les informations rassemblées pendant ce processus contribuent à construire des « biographies de mobilité ». Traditionnellement la biographie est « un compte de la vie d'une personne par une autre »³, il a été utilisé en littérature pour creuser les traits de personnalités particulièrement intéressants. Cristina Bianchetti a proposé d'appliquer cette méthode également à la description territoriale, pour rendre une « *tick description* » (Geertz, 1973) de ses processus de transformation. En empruntant la définition de la recherche sociologique, Bianchetti définit la biographie territoriale comme « la combinaison d'événements, des expériences et des stratégies touchant au développement d'un territoire ». Dans ce sens, on peut considérer cela comme « un examen minutieux qui pourrait être complémentaire à la recherche quantitative »⁴ (Bianchetti, 1995 ; 42). En effet, la biographie territoriale rassemble et combine les événements qui se sont passés dans un certain territoire, dans une période donnée ; pour cette raison, cela peut être un dispositif utile pour décrire en détail un processus dans sa transformation (Munarin et Tosi, 2001) et coudre les différentes échelles territoriales au fil du temps.

En outre Bianchetti définit les territoires analysés comme « des exemples appropriés » (Bianchetti, 1995; 48) qui peuvent être utilisés pour analyser profondément un processus spécifique en cours. Ainsi la valeur de l'approche biographique relie l'attention à la singularité du sujet décrit au désir de saisir un processus dans sa complexité. Donc, les études de cas représentent l'un des sujets possibles d'analyse, ceux nécessaires, pour leur densité et pour leurs implications potentielles, aux fins d'analyser cet objet d'étude particulier.

De plus les biographies, en rendant possible une description dans le temps et l'espace, permettent de représenter le territoire comme « un processus indéfini d'auto- construction » (Bianchetti, 1995; 48) et de ne pas le considérer comme une surface fixe et définie.

Les biographies peuvent soit engendrer une description conséquente d'un processus qui croise temps et espaces différents ; soit décrire « des exemples appropriés » au lieu d'un cas paradigmatique, tout en donnant une interprétation approfondie du contexte; soit représenter un territoire comme un processus plutôt que comme une surface donnée.

3 Collins dictionary, www.collinsdictionary.com. Dernière consultation le 09/12/2014.

4 Texte original en italien, traduit par l'auteur

Dans cette recherche, pour décrire la transformation territoriale en raison des changements de mobilité, j'utiliserai des biographies dans leur sens original, c'est-à-dire comme « un compte de la vie des personnes » en utilisant une approche basée sur les acteurs, de façon à impliquer les personnes dans l'analyse territoriale et non exclusivement les lieux (Hågerstrand, 1970 ; 7). En outre le fait de commencer par les personnes m'a permis de ne pas définir un territoire limité a priori ; dans cette recherche, définir un territoire est un résultat plutôt qu'une supposition. J'ai écrit les biographies de 11 « grands mobiles ». En partant de la mobilité des gens j'ai défini leurs territoires et j'ai mis en évidence les conséquences de ces nouvelles pratiques de mobilité sur l'espace. Au travers des biographies des grands mobiles, je peux réunir le temps et l'espace, en traversant des échelles territoriales différentes. De plus, en considérant les cas étudiés comme les exemples appropriés d'un phénomène spécifique, il est possible d'étudier le phénomène en cours et de représenter le territoire comme un processus plutôt qu'une surface.

Méthodes de recherche

Pour construire les biographies, j'ai voyagé avec 11 grands mobiles, conduit des entretiens semi-structurés et utilisé la cartographie. Grâce à ces outils j'ai examiné : le type de services utilisés dans des différents contextes spatiaux ; la géographie de relations personnelles ; les profils différents des espaces habités ; enfin les stratégies élaborées par les interviewés pour dialoguer avec ces espaces et les conséquences que ces transformations ont eu sur la configuration de l'espace. Le petit nombre de participants explique que j'aie pu me permettre d'explorer en détail leurs activités. L'étude n'a pas été conçue pour fournir une enquête complète sur les transformations spatiales dues aux changements dans les pratiques de mobilité, mais à être interprétative plutôt que statistique.

Afin d'être « des exemples appropriés » pour l'objet d'étude, les interviewés répondent aux caractéristiques suivantes :

- Ils font face à de nouvelles pratiques de mobilité, comme par exemple Pendulaires de longue distance/longue durée, navetteurs et *overnighter*. « C'est une dimension complètement différente comparée à la normale » dit Gennaro, sur cet aspect.
- Leurs pratiques de mobilité ont commencé principalement pour des raisons de travail, mais ont étendu leur influence sur beaucoup de domaines différents, en particulier sur la vie personnelle et familiale.
- En raison de leurs pratiques de mobilité ils occupent tous en même temps plusieurs et divers

espaces de vie. Plus généralement, ce sont des professionnels italiens, d'âge compris entre 25 et 54 ans. Ils ont été choisis pour participer à cette recherche puisque ils sont tous qualifiés, avec une bonne accessibilité et une bonne aptitude à la mobilité, exerçant les nouvelles formes de mobilité sur des bases de temps différentes : des longs pendulaires sur base quotidienne ou hebdomadaire, navetteurs ou délocalisés. Les pendulaires de longue distance incluent un parcours d'une durée d'au-moins deux heures par jour (une heure pour aller travailler et une autre pour revenir). De plus, étant donné que la plupart d'entre eux se déplace dans le train à grande vitesse, on peut les considérer pendulaires de longue durée et de longues distances en même temps.

Les biographies sont écrites et dessinées. Les cartes permettent de donner une vue d'ensemble de la vie des grands mobiles, de comprendre directement comment les interviewés font face au besoin de l'ubiquité et de la simultanéité, et comment ils établissent une relation novatrice avec le territoire.

L'entretien semi-structuré est composé de six sections différentes : 1, origines et places ; 2, vie familiale ; 3, travail ; 4, mobilité de travail ; 5, caractéristiques personnelles ; 6, données socio-démographiques.

La structure de l'entretien est conçue pour appréhender la complexité de la gestion de la mobilité, et examiner les raisons de cette mobilité et les relations qui permettent de développer un mode de vie mobile. L'entretien met un accent spécial sur la mobilité produite à cause des conditions de travail ; néanmoins il couvre les domaines différents de vie, avec une attention spécifique aux conséquences spatiales produites par des pratiques de mobilité. Les entretiens ont été conduits par téléphone. Ils ont permis de construire une base de données détaillée et ont fourni l'occasion de comparer des résultats différents. Le *travel along* est une activité complémentaire nécessaire à l'entretien semi-structuré, utile pour avoir une meilleure compréhension du phénomène. Il a donné la possibilité d'observer directement les personnes dans leurs voyages. Pour le *travel along* j'ai suivi les interviewés pendant leurs voyages les plus communs, en voyageant près d'eux. Tous les sujets avec lesquels j'ai voyagé se déplacent en train. Il est possible de distinguer deux grands groupes : les pendulaires quotidiens et les navetteurs. Pendant le *travel along* j'ai pris des notes et des photos des voyageurs, observant les objets qu'ils utilisent, leurs stratégies pour se sentir à l'aise dans beaucoup d'endroits différents comme la gare, ou le bureau, les personnes qu'ils rencontrent le long du voyage et ceux avec lesquels ils se tiennent en contact quand ils sont

loin. En outre, j'ai eu la chance d'approfondir certains des sujets qui ont émergé pendant l'entretien.

Cartographie de vies simultanées

En ce qui concerne la cartographie, deux types différents de cartes ont été produits. Un premier type est « interactif » car il implique l'action directe de l'utilisateur. Cette carte ont été éditées pendant le *travel along*: les interviewés ont rempli les cartes de deux villes ou plus habitées dans leur vie quotidienne, prenant note de leurs activités au cours d'une semaine normale et des endroits qu'ils fréquentent habituellement. Le deuxième type de cartes est une synthèse de toutes les informations obtenues dans l'enquête. Tandis que le premier type de cartes met en évidence la relation complexe entre les interviewés et le territoire, en révélant dans beaucoup de cas une identification fonctionnelle et relationnelle avec des territoires multiples, le deuxième type est plus général et comprend des cartes de mobilité de vie, faite pour analyser la biographie de mobilité des interviewés, leurs choix résidentiels et leurs compétences; cartes de différents espaces habités pendant un jour, une semaine ou un mois. Ceci pour souligner la coexistence d'échelles territoriales différentes en même temps et le caractère multi-temporaires des actions.

Cartographie comme un processus interactif

Les interviewés ont été invités à dessiner une carte pendant le *travel along*. Dans ce travail je présente les cartes élaborées par l'un des sujets du cas : Valentina. Il s'agissait d'une opération interactive qui a demandé la participation de l'utilisateur; j'ai fourni les cartes touristiques des villes où les sujets habitent ou travaillent habituellement, des *post-it* et des feutres et je leur ai demandé de noter les activités et les espaces les plus utilisés. Le choix d'utiliser une carte touristique a été fait pour faciliter le positionnement des personnes dans des endroits différents.

Dans ce sens l'action de cartographie fait partie du processus analytique et aide à donner une description du processus de deux façons différentes. D'un côté c'est un dispositif qui aide les gens à se sentir plus à l'aise pendant l'interview et à se rappeler beaucoup d'activités et des détails qui ont été oubliés dans la description orale. De l'autre, la carte est une source complète d'informations, qui peuvent être analysées et lues après l'interview pour compléter la description orale (Fig. 1).

Parmi les personnes interviewées, beaucoup ont été étonnées par les résultats du processus de cartographie montrant combien elles ignoraient avoir établi des relations avec des territoires différents. Béatrice, par

exemple, affirme : «*si vous me demandez où je vis, je dis Turin. Plus tard, tandis que je mettais ma vie sur la carte, j'ai vu que toutes mes activités sont à Milan. Il y a une autre partie de ma vie qui est la relation avec mon partenaire à Turin. Alors je peux dire que je vis à Turin, parce que mon copain est là, mais le reste, mes intérêts personnels, les cinémas, les théâtres, les expositions, sont à Milan*». En outre l'action de cartographie a aidé les personnes à faire face aux contraintes spatiales et à mieux décrire leurs conditions, en découvrant qu'elles sont plus facilement orientées dans un endroit que dans l'autre ; elles révèlent des informations importantes sur la façon dont elles habitent l'espace. Observer les interviewés en dessinant leur vie sur les cartes, a été une partie importante du processus d'observation : la façon dont ils sont orientés dans la ville, les moyens de transport choisis, les points qu'ils utilisent comme références. La profusion des détails qui fait partie de la représentation se réfère à la capacité des personnes à s'engager dans des espaces multiples en même temps et suggère une condition d'ubiquité et de simultanéité (Ascher, 2005) qui sera particulièrement examinée et représentée dans le deuxième type de cartes.

Cartographie de biographie de mobilité

La représentation des biographies des grands mobiles est un grand défi pour les chercheurs urbains, les géographes et les *urban designers*. Les personnes mobiles sont «des vecteurs qui, se déplaçant dans beaucoup de directions, changent de positions et d'emplacements» (Sen et Johung, 2013; 3), en touchant des échelles différentes dans le temps. La représentation de géographies mobiles oblige les penseurs urbains à réfléchir sur l'interconnexion de l'espace et du temps, changeant d'échelle et interprétant le temps non comme une ligne qui s'écoule, mais comme une dimension de la vie des personnes. Les cartes interactives ont détecté «l'ubiquité et la simultanéité», sans représenter complètement la présence simultanée de faits territoriaux différents.

La cartographie élaborée de toutes les informations rassemblées grâce aux entretiens et aux cartes interactives, en revanche, représente, en même temps, des échelles territoriales différentes (échelle internationale, nationale, inter-régionale et de la ville, incluant aussi le voisinage jusqu'à la petite échelle des espaces de mobilité), la dimension du temps est utilisée pour mettre ensemble ces échelles différentes et mettre en évidence «des relations topologiques» (Lyser, 2013; 248).

Ces cartes incluent : les cartes de mobilité de vie, une version éditée des cartes de villes multiples et les cartes qui comparent des espaces différents occupés dans des temps différents; en fin une carte synthétique suggère

un changement de relation entre les personnes et le territoire.

Les cartes de mobilité de vie représentent l'histoire de la mobilité de chaque interviewé, et soulignent comment leur mobilité résidentielle a influencé leur façon d'être mobile; en outre, elles montrent les différents rythmes de mobilité pendant les journées de travail et en week-end. La carte de villes multiples se concentre sur un zoom d'un rayon de 5 kilomètres (figure 2).

À cette échelle il est possible d'enregistrer les endroits touchés par les interviewés, les activités, les chemins qui connectent les différents espaces, les moyens de transport choisis pour voyager et enfin combien de fois pendant une semaine ou un mois cet endroit est utilisé par le sujet. Les distances entre les villes sont représentées en temps. Selon cette représentation Milan est aussi loin de Pavie que Turin. En kilomètres, la distance entre Milan et Pavie est de 44 km, tandis que Turin est à 144 km de Milan. Ce point souligne que si l'on change la métrique en passant du temps à l'espace, la carte est complètement bouleversée. Aussi l'échelle, qui selon Lévy est l'un des éléments principaux d'une carte (Lévy, 1994; 69), ne peut pas être fixée quand nous faisons une cartographie des grands mobiles. Pour représenter le territoire habité par les interviewés sur une carte, j'ai dû passer de la très grande échelle des espaces inter-régionaux à la très petite échelle du train, jusqu'aux connexions instantanées avec les personnes les plus proches.

Enfin une représentation synthétique de ces informations (figure 3) montre la distribution des activités différentes sur le territoire. Dans quelques cas, comme dans celui représenté ici, les activités différentes sont également distribuées sur la carte, dans d'autres cas il est possible d'identifier une relation préférentielle avec deux centres, dans d'autres encore seulement avec un, défini comme «la maison», l'amarrage où retourner la nuit.

Conclusions

Après avoir interviewé, voyagé, et cartographié la vie de Valentina, aussi bien celle des autres cas analysés dans cette recherche, il est possible de mettre en

évidence quelques découvertes importantes, mais aussi d'aborder quelques questions ouvertes. Tout d'abord, nous pouvons confirmer la supposition que les grands mobiles qui voyagent sur de grandes distances sont des vecteurs qui connectent les échelles différentes et les espaces, même dans un temps court ; deuxièmement, les cartes élaborées pendant le *travel along* sont des aides importantes pour représenter ce nouveau rythme de mobilité et suggérer une lecture pour cette nouvelle façon d'habiter le territoire; de plus ils sont une méthode intéressante pour obtenir des informations sur des vies et des activités dispersées, car ils photographient la simultanéité des actions qui va avec la grande mobilité.

Néanmoins pour représenter la vie des grands mobiles j'ai dû montrer en même temps des échelles très différentes de réalité du très petit au très grand, tout dans la même carte ensemble avec le temps. Selon Jacques Lévy une carte est faite d'échelle, de métrique et de substance, Alberto Cairo affirme aussi que « une carte est toujours un dessin à l'échelle » (Cairo, 2014, 23), l'échelle représente la relation entre la réalité et les cartes. En dessinant ces cartes, les échelles qui changeaient continuellement soulignent la difficulté de rendre l'échelle régionale et de la ville, l'échelle du voisinage et l'échelle des petits espaces parcourus par les interviewés dans leur quotidien, dans la même carte.

Enfin, une autre question doit être posée. Selon le nouveau paradigme de mobilité (Sheller et Urry, 2006) nous devrions considérer les entités sociales et la structure sociale dans le cadre d'un système en mouvement, au lieu d'un modèle sédentaire de société faite de personnes qui se déplacent entre des endroits statiques. Pourtant nous avons toujours tendance à représenter l'espace en mouvement en utilisant des lignes et des flèches, comme pour un déplacement d'un point A vers un point B ; donc nous continuons à donner à ces espaces une connotation différente comparée à d'autres espaces d'action. Quoique, en regardant la carte de villes de multiples usages (fig. 3) il est clair que les espaces en mouvement sont des endroits où se déroulent beaucoup d'activités incluant des relations personnelles, le travail et la vie familiale.

Alors comment représenter l'espace en mouvement en évitant les codes de représentation traditionnels ?

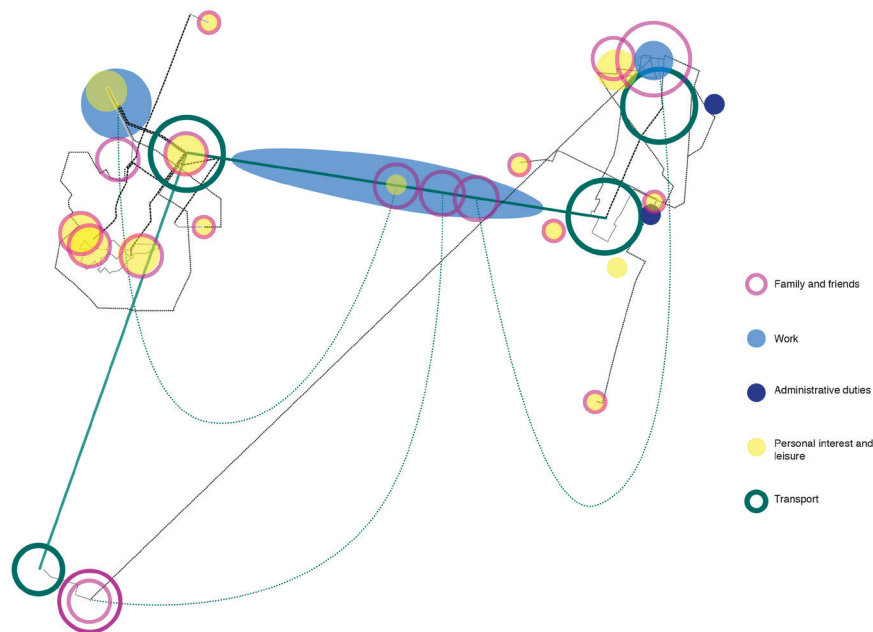


Figure 3 : Carte synthétique des territoires.

Bibliographie

- Asher, F.**, 2005, « La métaphore est un transport. Des idées sur le mouvement au mouvement des idées », dans *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005/1 n° 118, PUF, Paris, pp. 37-54.
- Bourdieu, A.**, 2005, « Les Mobilités et le programme de la sociologie » dans *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005/1 n° 118, PUF, Paris, pp. 5-21.
- Buscher, M.**, Urry, J., 2009, « Mobile Methods and the Empirical » dans *European Journal of Social Theory* 12(1), Sage Publications, pp. 99–116.
- Buscher, M., Urry, J., and Witchger K.**, 2010, *Mobile Methods*, eds., Routledge, New-York, London.
- Bianchetti, M.C.**, 1995, « Analisi della dispersione e biografie. Spunti da due casi studio », dans *CRU* 3, Napoli primo semestre 1995 pagg. 42-50
- Cairo A.**, 2014, « Dati visuali. Brevi note per una storia dei grafici quantitativi » dans Colin G. and Toiano A., dir., *Le mappe del sapere. Visual data di arti, nuovi linguaggi, diritti. L'iconografia ridisegna le conoscenze* Rizzoli - RCS libri, Milano.
- Cresswell, T.**, 2006, *On the Move: Mobility in the Modern World*, Routledge, New-York, London.
- Geertz C.**, 1973, *The interpretation of cultures: selected essays*. New York: Basic books, pp. 3-30.
- Hägerstrand, T.**, 1970, « What about people in regional science? » dans *Papers of the Regional Science Association* 24 (1): 6–21.
- Kaufmann, V.**, 2011, *Re-thinking the city*, EPFL Press, Lausanne. Vidal, 2013; 258
- Kaufmann, V.**, 2002, *Re-thinking mobility*, Aldershot: Ashgate.
- Lefebvre, H.**, 2004, *Elements of rhythmanalysis*, Continuum, New York, London. Originally published in French, 1992, Syllepse, Paris.
- Munarini S. e Tosi C.**, 2001, *Tracce di città*, Franco Angeli, Milano
- Sen A. and Johung J.**, 2013, *Landscapes of Mobility: Culture, Politics, and Placemaking*, Ashgate, Farnham Surrey, pp. 1-20
- Sheller, M.** and Urry, J., 2006, « The new mobilities paradigm » dans *Environment and Planning A* 2006, volume 38, pp. 207-226

- Lyster C.**, 2013, “Infrastructural Cartography. Drawing the space of flows” dans Sen and Johung dir., *Landscapes of Mobility: Culture, Politics, and Placemaking*, Ashgate, Farnham Surrey, pp. 239-253
- Lévy J.**, 1994, *L'Espace légitime*, Presses de Sciences Po, Paris.
- Urry, J.**, 2000, *Sociology Beyond Societies*, Routledge, New York.
- Vidal, C.**, 2013, « La réversibilité ou le pouvoir du mouvant » dans Scherrer, F., and Vanier, M. dir., *Villes, Territoires, Réversibilités*, Hermann Editeur, Paris, pp. 249-264.