

Introduction
Une affaire de décalages

Xavier BERNIER

Le titre de cet ouvrage, « Mobilités et marginalités », renvoie bien sûr à ses ambitions scientifiques, tout particulièrement portées sur les relations entre ces deux champs des sciences sociales. Celui du colloque organisé à Marne-La Vallée en novembre 2016 et dont il est le prolongement éditorial, jouait, lui sur les déclinaisons de deux familles de mots : « Mobilités marginales, mobilités dans les marges, marges mobiles. » Cet exercice littéraire, double et croisé, à partir des racines « mobile » et « marge », produit des entrechoquements de sens très féconds. Il faut dire que ces deux radicaux et leurs dérivés rendent compte à la fois de réalités complexes et de tournants épistémologiques récents. C'est tout particulièrement vrai dans l'étude des mobilités, longtemps cantonnée aux faits de déplacement : flux dominants, grands itinéraires, comportements collectifs lus dans leur seule agrégation et plus largement comme les marqueurs de processus d'intégration économique et politique. Le, ou plus exactement les tournants mobilitaires (rassemblés sous l'expression générique de « mobility turn ») ont enrichi le débat avec de nouvelles approches et plus encore de nouveaux paradigmes. Au point d'ériger les mobilités en un domaine scientifique propre, avec ses écoles de référence, au Royaume-Uni (*Center for Mobilities Research/CeMoRe* de Lancaster ou *Centre for Mobility and Transport* de Coventry), au Danemark (*Centre for Mobilities and Urban Studies* d'Aalborg) ou encore aux Etats-Unis (*Center for Mobilities Research and Policy* de Philadelphie) et ses figures marquantes comme John Urry (2000, 2005, 2007), Mimi Sheller (2006, 2014), Kevin Hannam (2006), Vincent Kauffmann (2000, 2003)... Les trajectoires individuelles et le mouvement lui-même dont il s'agit ici de comprendre le sens (Allemand, Ascher et Lévy, 2004), sont placés au cœur des recherches. Les études en sciences sociales ont de fait largement rebattu les problématiques en considérant le processus de mobilité dans le cours de son propre accomplissement, soit une mise en question des formes d'habiter tel que l'envisagent Stock (2004, 2005, 2006) ou Frelat-Kahn et Lazarrotti (2012). De façon sans doute contre-intuitive, il faut en effet admettre que l'habiter ne renvoie pas (nécessairement) à la sédentarité mais bien (aussi) à la mobilité, deux termes trop souvent opposés dans des dialectiques simplistes. Habiter, c'est être mobile ! Une telle proclamation revient-elle pour

autant et automatiquement à dire que l'immobilité relève de la marginalité? Rien n'est moins sûr car cela reviendrait à opposer habiter et marginalité.

Là où les transports créent des opportunités, la mobilité est d'abord une actualisation, une manifestation instantanée et un processus en cours associé au mouvement. Dans l'*a posteriori*, elle peut aussi être envisagée comme un événement (Lussault, 2004) dans lequel spatialités et temporalités sont plus que jamais mêlées. Penser les marges dans un espace mobile (Retailé, 2009) ou envisager les marginalités au prisme des mobilités passe alors par une réflexion sur l'avant, le pendant et l'après actualisation du fait mobilitaire (initialisation/actualisation/validation). L'achèvement est ici positionnable dans une séquence recomposée, selon des logiques qui peuvent être, ou non, linéaires et synchrones. Dit dans des termes trop simples, on pourrait se demander si les mobilités révèlent des marges ou si elles les produisent, si les mobilités leur donnent un sens ou si elles renvoient à des formes d'adaptation cumulatives. Il paraît dès lors possible, pour ne pas dire nécessaire, d'envisager les marges autrement que de façon métaphorique. Ce n'est pas une entreprise qui va de soi comme le montre bien Jacques Lévy dans la préface de ce livre. La plupart des dictionnaires de géographie ne renseignent d'ailleurs pas « marge[s] » parmi leurs occurrences. Et les définitions proposées par Brunet, Ferras et Théry dans leur dictionnaire critique (1992) doivent sans doute être prolongées tant elles tendent à réduire ces réalités à leurs synonymes de « périphéries » et de « bordures », à des « positions de subordination », à des « blancs » auxquels on reconnaît « quelque épaisseur » mais pas de substance spatiale. L'entrée par la marginalité est tout aussi réductrice puisqu'elle désigne dans le même dictionnaire le « caractère de ce qui ne fait pas pleinement partie du système », le marginal devenant forcément « quelqu'un qui ne s'intègre pas ». Cette lecture paraît sans doute trop statique pour être validée dans un espace mobile, car la marge est mobile.

Rapporté par exemple au contexte des transports en commun d'une ville comme Paris, les configurations spatiales se révèlent en effet multiples et très instables. L'étude des plans de réseaux (RER, métro, bus) a pu permettre à Thomson (1977) d'identifier ici ce qu'il appelait le modèle de « Stratégie de concentration ». Ses caractéristiques principales : une dominante des modes routier et ferroviaire et un dessin radial majoritaire qui faisaient la part belle à un maillage dense et régulier dans le centre. Il correspondait pour lui à une structure très polarisée, une forte concentration centrale et une dispersion des centres de banlieue. La tentation était grande alors d'analyser cette dispersion et les forces centrifuges associées comme un processus de marginalisation. L'existence de zones mal desservies entre des « centres périphériques », dépendant entre eux d'un transit par le centre, ne peuvent pourtant suffire à l'identification de « marges urbaines ». Celles-ci ne sauraient en effet être réduites aux qualités de desserte d'un réseau. En analyse spatiale, l'étude de la connectivité et de la connexité (Pumain et Saint-Julien, 2003, 2004) a ouvert d'autres pistes, reprises et prolongées dans plusieurs chapitres du livre. Elles peuvent permettre de donner une valeur de situation relative dans un réseau. Au regard de celle-ci, tel nœud ou

telle nodalité peuvent relever d'une analyse par la marge ou par la marginalité. Le diagnostic, variable selon des échelles de temps et d'espace, est alors fondé sur un état temporaire de fonctionnement et d'appropriation d'un réseau. Dupuy (1988) a très bien démontré qu'il était essentiel de s'appuyer sur les formes de validation sociale de ces systèmes circulatoires pour leur donner un sens spatial. Pumain (2009) ne dit d'ailleurs pas autre chose quand elle souligne la nécessité d'adopter une conception relationnelle de l'espace pour appréhender les distances.

Dès lors, comment « débusquer » les marges ? Une première hypothèse consiste à les envisager en miroir, comme des « envers ». La sémiosphère fournit ici un matériau d'autant plus riche qu'elle est désormais saturée par les messages et les signes prescriptifs. La RATP a par exemple édité un long guide du savoir voyager. Accessible en ligne, il fait écho aux écriteaux rédigés qui ont longtemps été placardés dans tous les véhicules. Mais le corpus réglementaire s'affiche surtout à l'intérieur des voitures et sur les quais, dans une omniprésence qui sert à identifier des comportements comme transgressifs. Plus qu'à les prévenir et à les réguler, il s'agit de les imager. Plus que des marges et des marginalités, l'inflation et l'empilement de ces différents signaux permettent avant tout d'affirmer des normes et d'identifier des comportements qui ne sont pas dans ces normes. Sous le slogan « attentifs ensemble », ce ne sont pas moins de sept consignes à respecter qui sont détaillées dans le contexte du plan Vigipirate/Alerte attentat. À cela s'ajoutent les classiques pénalisations d'abus du signal d'alarme ou le lapin du métro parisien utilisé depuis longtemps par la RATP (« Serge le lapinou » est apparu dès 1977) pour prévenir les enfants de certains dangers. Nous ne sommes pas ici dans le même registre que les éléments liés aux transgressions. Par exemple, le lapin ne dit pas qu'il faut laisser descendre, juste que l'on peut se pincer les doigts ou se prendre une porte. La potentialité des opérations de contrôle est rappelée par différents symboles tandis que différentes hotlines sont indiquées. Un peu plus loin, ce sont de nouveaux panneaux sur les attouchements et le harcèlement sexuel... qui en côtoient d'autres sensibilisant à la propreté dans les transports en commun... Tout cela traduit une banalisation des phénomènes en question, des fraudes et des différentes formes d'incivilités associées. La gestion des accessibilités et des circulations par les opérateurs de transport traduit par contre une tendance sinon une politique, destinée à marginaliser et/ou à démarginaliser l'espace mobile. Deux exemples permettent de s'en convaincre. Il y a d'abord cette proclamation affichée dans les gares d'une nouvelle qualité des services offerte aux personnes à mobilité réduite. « La RATP et le Transilien SNCF se mobilisent pour une meilleure accessibilité du RER. Un accueil personnalisé est disponible dans les gares accessibles des RER A et B » nous dit-on. De nombreux travaux (Mus, 2013 ; Eliot et Bonnet, 2007 ; Bodin, 2015) ont montré le caractère inabouti d'un tel projet. Mais, au-delà des ambitions de desserte, c'est incontestablement le signe d'une volonté d'accessibilité globale, d'un aménagement à visée démarginalisante. À l'inverse, nous pouvons nous interroger sur les dispositifs marginalisants, liés par exemple à l'orientation et à la répartition des sorties sur les quais de la gare RER de Noisy-Champs. Le système de signalisation n'invite-t-il pas en effet à

une séparation des flux entre une sortie ouverte sur le « quartier » du Champy et une autre sur les « boulevards » Archimède et Newton et sur la cité Descartes ? Un effort d'observation sur place à différentes heures de la journée oblige à ce constat : cette régulation des flux fonctionne bel et bien comme si les usagers validaient des marges, et ce jusque sur les quais, par leurs pratiques mobilitaires. Et on a beau jeu de mettre en avant la future intégration au réseau du Grand Paris Express du pôle d'Enseignement Supérieur et de Recherches qu'est la cité Descartes quand les pratiques illustrent des formes de lutte des places (Lussault, 2009) qui aboutissent à un processus local de marginalisation.

Celui-ci s'exprime d'ailleurs bien davantage là que dans la figure du SDF (pour qui cette dénomination même renverrait à un statut porteur d'exclusion automatique et de marginalisation) ou de celle ou celui qui fait la manche, inscrit pourtant dans les mêmes rythmes spatiaux de la quotidienneté des flux. Même si nous sommes ici d'abord dans le registre du savoir-survivre pour reprendre l'expression de Zeneidi-Henry (2002), ces figures « habitent » en effet pleinement les transports en commun. Et d'abord au sens littéral quand certaines grandes stations comme Auber ou Nation sont ouvertes la nuit. Les équipes du « recueil social » de la RATP rapportent régulièrement l'importance de ces places pour ces populations. D'après eux, beaucoup parviennent jusqu'à payer un pass navigo chaque mois pour circuler « dans » plus qu'« entre » les stations et font des gares (élargies à leur environnement immédiat des couloirs périphériques et des places en surface) de véritables lieux d'habitation. Ces micro-espaces sont distribués et souvent jalousement gardés. Il s'agit là de petits périmètres entre un bas d'escalier, un mur et la petite boulangerie-café où ils vont se ravitailler régulièrement grâce à la plus grande disposition potentielle de petite monnaie des passants à ces endroits. Ailleurs, ce sont des lignes ou des portions de lignes plus ou moins attribuées à des musiciens ou à des performeurs, titulaires de titres de transport en règle, dont les pratiques s'inscrivent plus que jamais dans une normalité. Ces ambiguïtés du rapport à la marge sont traitées avec beaucoup de subtilité par plusieurs auteurs dans cet ouvrage. Qu'il s'agisse des réfugiés ou d'autres groupes de population, être dans ou en dehors de la légalité, en quête de solutions de (ré)insertion, dans des situations subies ou recherchées de marginalité, renvoie manifestement à des situations très instables et à des catégories très poreuses. Leur lecture nécessite donc beaucoup de nuances.

Si l'on revient aux configurations des mobilités franciliennes, les dispositions de police interdisent « de distribuer des tracts, de solliciter la signature de pétitions, de se livrer à la mendicité, de troubler la tranquillité de quelque manière que ce soit, dans les trains et les parties des stations dont l'accès est autorisé au public », mais ces actions ne relèvent désormais plus du délit. Ces « manières de faire » font incontestablement de « la manche une activité routinière » (Pichon, 1993). Au-delà des différentes approches du phénomène des personnes sans domicile (Firdion, 2005), les efforts externes de catégorisation du déclassement ne sauraient donc le réduire à une dimension de marginalité. Dans une définition

que Rullac (2004) qualifie de positive et inclusive, la démarginalisation des SDF doit être appréhendée selon une logique d'insertion urbaine.

À ce stade de l'introduction, la notion de décalage est une piste stimulante pour appréhender les mobilités dans les marges, les mobilités marginales et les marges mobiles. Le décalage renvoie de fait à des pratiques de mobilité. Il s'agit d'enlever les cales d'un véhicule pour permettre la mobilité et le résultat de cette action (Rey, dictionnaires *Le Robert*). Décaler, c'est aussi déplacer un peu de sa position normale (avancer, reculer, changer), dans l'espace ou dans le temps. Dans la mise en page d'un texte, l'alinéa n'est-il pas, dans son rapport à une marge, comme l'annonce d'une mise en mouvement? Dans le traverser sportif (Bernier, 2013), le décalage peut aussi être l'occasion de certaines formes de nivellement. Sur les pistes d'athlétisme par exemple, les distances remarquables peuvent être identifiées par des marquages qui indiquent aux coureurs où se placer dans chaque couloir avant le départ de la course... Un décalage précédant le mouvement pour assurer l'équité de l'exercice en n'étant pas marginalisé par sa position. Soit une forme d'intégration des marges. Il y a malgré tout des couloirs plus ou moins prisés et être à l'extérieur impose souvent une course marginale car imposant de « faire le lièvre ». Dans un autre domaine, l'expression historique des pompiers, « décaler », signifie aussi partir en intervention pour traverser la ville jusqu'au lieu de l'accident. Elle date de l'époque où ils utilisaient des pompes à vapeur (extrêmement pesantes) tractées par des chevaux. Pour faciliter ainsi la traction des animaux, ces pompes étaient calées en position de départ sur les bateaux légèrement en pente douce des casernes. Au moment de l'alerte, les sapeurs retiraient les cales pour partir. Les camions ont remplacé les chevaux mais le terme est resté. Si l'on veut bien admettre que la marge et les marginalités sont reliées à un référentiel, le fait de décaler dans l'espace, le temps, est aussi une référence à un écart temporel ou spatial. Le décalage horaire résulte ainsi de certaines formes d'habiter dans le champ des mobilités et d'organisation spatiale du Monde : il s'agit de la différence des temps locaux, mais dans le même temps de la gestion d'un temps collectif, normé, à l'échelle du Monde. Pour les opérateurs spatiaux, le fameux « *jetlag* », décalage issu du voyage en jet, est une épreuve qui s'accompagne d'effets psychophysiologiques. Ils sont de nature à marginaliser celui qui les subit dans un groupe social non exposé... ou à faire des clubs élitistes. La marginalisation est ici associée à une désynchronisation. Le décalage figure également un manque ou un défaut de correspondances, d'adaptation entre deux faits spatiaux ou deux choses matérielles. Et le décalage exprime en cela des désaccords, des ruptures, bref des discontinuités. Parmi les réflexions fécondes, n'oublions pas non plus ici le sens du mot recaler : remettre des cales, caler de nouveau, mais aussi refuser à un examen, ajourner, coller, retoquer. Autant de pistes interprétatives pour dire la non validation sociale, qui n'est d'ailleurs pas forcément synonyme de marginalisation... Le rappel des opposés reste intéressant : émarger, c'est prendre place, s'inscrire dans. Au final, dans les processus spatiaux de décalage ou de recalage, la marge est une situation instable, temporaire, un espace mobile pour prendre place.

Plusieurs chapitres du livre posent la question à travers la cartographie et les images et proposent des pistes souvent très originales au prisme de la parallaxe. Entendue comme « l'incidence du changement de position de l'observateur sur l'observation d'un objet » (TLF en ligne), il ne faut surtout pas se servir de cette idée pour cantonner les marges dans le registre strict des représentations et pour adopter un point de vue relativiste qui ferait des marges une affaire de point de vue. Tout ferait alors marges et marginalités, c'est-à-dire plus rien ! Bien comprise comme une question d'angle, elle prend un sens beaucoup plus riche dans la philosophie de l'Ouvert de Maldiney (2003, 2012). La mobilité ou l'immobilité de la personne font émerger l'individu comme niveau scalaire dans plusieurs des travaux rassemblés ici. La spatialité est ainsi traitée comme une ouverture spatiale. Elle consiste ici en un ensemble de dispositions pour soumettre le sujet à l'action mobilitaire selon des modalités qui le mettent plus ou moins en vue mais aussi en danger. Les exemples qui abordent ces formes d'exposition ne manquent pas dans cet ouvrage. Dans une société d'individus mobiles (Stock, 2005, 2006), l'actualisation du mouvement se fait comme un traitement expérientiel de l'espace (Younès, 2014 ; Bernier, 2013). Elle passe par la mobilisation de compétences spatiales agencées selon des combinaisons variables à partir d'un capital spatial (Lussault, 2009, p. 93). Différentes configurations spatiales sont étudiées dans ces pages : « bouger, errer, aller, venir », s'intégrer ou pas par la mobilité ou l'immobilité, circuler sur un continent, créer ou mobiliser des ressources, gérer une surveillance externe ou fuguer, mener une action sanitaire et sociale, récupérer, entreprendre, organiser une économie... font bien de la marge un potentiel spatial actualisable. C'est vrai à l'échelle des sociétés mais aussi des individus qui éprouvent et requalifient (Clark, 2011 ; Crawford, 2015) en permanence ce que Kirsch (1995) appelle des « gabarits ». La mobilisation de ce capital spatial redéfinit sans cesse des espaces référents et des marges mobiles.

Les mobilités marginales ne doivent donc pas être réduites à des flux résiduels, secondaires ou périphériques. Elles peuvent être comprises comme relevant d'une plus faible visibilité, mais aussi comme s'inscrivant dans des pratiques discordantes, alternatives ou subversives. L'habiter urbain des SDF ou d'individus en situation irrégulière – avérée ou non – au regard de la norme civile et légale, les mouvements intrusifs plus ou en moins encadrés, les circulations la nuit ou dans des espaces fermés, et plus largement les mobilités hors-normes... toutes ces mobilités peuvent être considérées comme relevant des marges dès lors qu'elles interrogent la norme depuis le dedans du fait social.

La question de l'accessibilité et du droit à la ville voire de la justice spatiale est abordée dans ce livre comme un moteur de renouvellement de l'approche scientifique des pratiques mobiles. Les différentes formes de restriction ou de mise à distance volontaire contribuent à marginaliser certaines pratiques circulatoires autant qu'à définir des marges mobiles, voire des marges du mobile. La relation endroit/envers/revers est peut-être une relation spatiale clé. C'est bien en référence à une conception relationnelle de l'espace que la place des marges peut être questionnée, à la fois vis-à-vis des catégories collectives et des distances sociales.

Les mobilités marginales autant que les marges mobiles peuvent alors être lues comme la production de distances sociales, soit une modalité de régulation des rapports sociaux. L'expérience de l'espace se construit dans ce rapport à la marge et à la marginalité ; c'est une expérience de la limite, de la porosité du basculement.

L'ensemble des textes rassemblés dans ce livre est le fruit d'une rencontre interdisciplinaire entre chercheurs dont les terrains d'investigation peuvent concerner le local autant que le mondial, les grands appareils urbains type mégapoles ou les espaces les moins densément et diversement peuplés, mais aussi des systèmes productifs plus ou moins sophistiqués... L'entrée par les mobilités y est donc abordée dans son acception la plus large, c'est-à-dire l'ensemble des manifestations et des modalités de gestion de la distance liées au mouvement des réalités sociales (hommes, objets matériels et immatériels) dans l'espace.

BIBLIOGRAPHIE

- ALLEMAND Sylvain, ASCHER François et LÉVY Jacques (dir.), *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, 336 p.
- BERNIER Xavier, 2013, « Traverser l'espace », *EspacesTemps.net*, travaux, 22/10/2013, [<http://www.espacestemp.net/articles/traverser-lespace/>], Paris, Textuel.
- BODIN Franck, 2015, « Handicaps et Société, l'aménagement de l'espace comme facteur d'intégration », in *ESO*, n° 38, Travaux et documents, p. 51-54.
- BRUNET Roger, FERRAS Robert et THERY Hervé, 1992, *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Reclus, Paris, La Documentation française, 445 p.
- CLARK Andy, 2011, *Supersizing the Mind: Embodiment, Action, and Cognitive Extension*, Oxford University Press, 318 p.
- CRAWFORD Matthew, 2015, *The World Beyond Your Head: On Becoming an Individual in an Age of Distraction*, New York, Farrar, Straus and Giroux ed., 320 p.
- ELIAS Norbert, 1991 (1970), *Qu'est-ce que la sociologie?*, Paris, Éd. de l'Aube, 222 p.
- ELIAS Norbert et SCOTSON John, 1997, *Logiques d'exclusion*, Paris, Fayard, 288 p.
- ELIOT Emmanuel et BONNET Emmanuel, 2007, « Santé, exclusion, risque et lieu », Actes de colloque, [http://monsieur.bonnet.free.fr/actes_sante_exclusion_risque_lieu.pdf], 143 p.
- FRELAT-KAHN Brigitte et LAZZAROTI Olivier (dir.), 2012, *Habiter, vers un nouveau concept?*, Paris, Armand Colin, 330 p.
- DUPUY Gabriel (dir.), 1988, *Réseaux territoriaux*, Orléans, Paradigme, 226 p.
- FIRDION Jean-Marie, 2005, « Différentes approches du phénomène des personnes sans domicile », *revue Population*, n° 4, vol. 60.
- HANNAM Kevin, SHELLER Mimi et URRY John, 2006, « Editorial: Mobilities, immobilities and moorings, Mobilities », vol. 1, n° 1, p. 1-22.
- KAUFMANN Vincent, 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, Lausanne, PPUR, 252 p.
- KAUFMANN Vincent, 2003, « La mobilité au quotidien. Nécessité d'une nouvelle approche : proposition et test », in VODOZ L., JEMELIN C. et al., *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales*, actes du colloque « Espaces et sociétés aujourd'hui. La géographie sociale dans les sciences et dans l'ac-

- tion », Rennes, 21 au 22 octobre, *Les territoires de la mobilité : l'aire du temps*. PPUR, 383 p.
- KIRSCH David, 1995, « The Intelligent Use of Space », in *Artificial Intelligence jl*, Amsterdam, Elsevier, p 31-68.
- LÉVY Jacques, 2004, « Essences du mouvement », in ALLEMAND Sylvain, ASCHER François et LÉVY Jacques (dir.), *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, p. 298-307.
- LUSSAULT Michel, 2004, « La mobilité comme événement », in ALLEMAND Sylvain, ASCHER François et LÉVY Jacques (dir.), *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, p. 109-116.
- LUSSAULT Michel, 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Grasset, 221 p.
- MALDINEY Henri, 2003 (1985), *Art et existence*, Klincksieck, 244 p.
- MALDINEY Henri, 2012, *Regard. Parole. Espace*, Paris, Éditions du Cerf, 404 p.
- MUS Mathilde, 2013, « Les personnes handicapées : un parcours géographique des marges de la société à la normalisation du territoire », in *La Marge*, Paris, L'Harmattan, 194 p.
- PICHON Pascale, 1993, « La manche, une activité routinière. Manières de faire », *Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, p. 146-157.
- PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse, 2003, *Les interactions spatiales*, Paris, Armand Colin, 191 p.
- PUMAIN Denise et SAINT-JULIEN Thérèse, 2004, *L'analyse spatiale, Localisation dans l'espace*, Paris, Armand Colin, 167 p.
- PUMAIN Denise, 2009, « Essai sur la distance et l'espace géographique », *Atala*, n° 12, p. 33-49.
- RETAILLÉ Denis, 2009, « Malaise dans la géographie, l'espace est mobile », in VANIER M. (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation, controverses et perspectives*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 97-114.
- RULLAC STÉPHANE, 2004, *Et si les SDF n'étaient pas des exclus? Essai ethnologique pour une définition positive*, Paris, L'Harmattan, 146 p.
- SHELLER Mimi, 2014, « The new mobilities paradigm for a live sociology », *Current Sociology*, vol. 62, n° 6, p. 789-811.
- SHELLER Mimi et URRY John, 2006, « The new mobilities paradigm », *Environment and planning A*, vol. 38, n° 2, p. 207-226.
- STOCK Mathis, 2004, « L'habiter comme pratique des lieux géographiques », *Espacetemps.net*, Paris, Textuel.
- STOCK Mathis, 2005, « Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter », *Espacetemps.net*, Paris, Textuel.
- STOCK Mathis, 2006, « L'hypothèse de l'habiter polytopique : pratiquer les lieux dans les sociétés à individus mobiles », *Espacetemps.net*, Textuel.
- THOMSON John Mickaël, 1977, *Great cities and their traffic*, Londres, Gollancz, 344 p.
- URRY John, 2000, *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*, Routledge, Londres/New York, 272 p.
- URRY John, 2005, *Sociologie des mobilités – Une nouvelle frontière pour la sociologie?*, Paris, Armand Colin, 253 p.
- URRY John, 2007, *Mobilities*, Cambridge, Polity, 336 p.
- YOUNÈS Chris, 2014, « À partir d'Henri Maldiney – Une philosophie spatiale existentielle », in Thierry PAQUOT (dir.), *L'Esprit des villes*, Gollion, Infolio éditions, p. 79-84.
- ZENEIDI-HENRY Djemila, 2002, *Les SDF et la ville. Géographie du savoir-survivre*, Paris, Bréal, coll. « D'autre Part », 288 p.