

## Quels espaces pour les personnes très mobiles ?



Soumis par Forum Vies Mobiles le lun, 10/29/2018 - 14:22

Discipline

Urbanisme, architecture et paysagisme

Mots clés

Grande mobilité

Grands mobiles

TIC

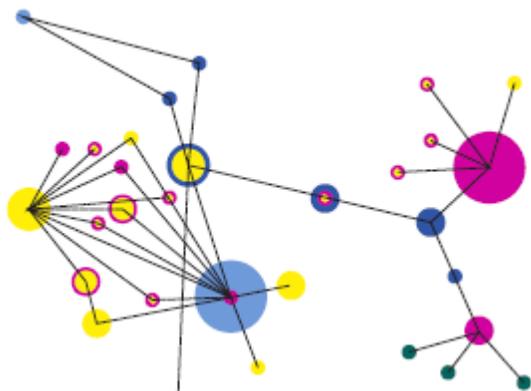
Mode de transport

Tous modes de transport

Niveau

Thèse de doctorat

Visuel



Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Activer

Activé

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Auteur lié

Bruna Vendemmia ( Urbaniste )

Présentation longue

Titre de la thèse : « What Spaces for Highly Mobile People? Analyzing emerging practices of mobility in Italy ». <br>

2016 <br> Directeurs de recherche : Paola Pucci et Vincent Kaufmann <br> <br> <br>

### 1. Quel est votre sujet de recherche ? Quelle thèse défendez-vous ?

<br> L'objectif de cette recherche est d'analyser les transformations spatiales entraînées par les pratiques de mobilité et les études de mobilité. Ces dernières années, l'accès aux technologies de l'information et la diffusion de moyens de transport ont réduit la distance. Cette recherche étudie les hypothèses présentées ci-dessous. <br> <br> Premièrement, en m'appuyant sur ces espaces de mobilité ne sont pas simplement les « lieux d'interconnexion des flux mobiles » comme les gares ferroviaires ou les bureaux d'une vie mobile. Ces espaces connaissent des transformations dues aux pratiques de mobilité émergente, afin de répondre à de nouvelles demandes. Ils peuvent accueillir un petit poste de télétravail, ou le bureau peut devenir le prolongement du domicile. Ensuite, je soutiens

trains, peuvent revêtir des aspects différents pour les personnes mobiles – par exemple, une gare centrale peut être conçue comme un bureau roulant. Enfin, j'affirme que les « influenceurs de mobilité » de ces individus qui profitent pleinement des transports – s'approprient des espaces et les configurent en fonction de leurs propres besoins, en concentrant leur espace individuel fonctionnel[<sup>3</sup>]. Ainsi, ils transforment les rythmes urbains et configurent de nouvelles relations territoriales. L'habiter polytopique est un « mode de vie caractérisé par un nombre important de lieux différents, connectés par de multiples déplacements » désigne une « pratique de l'espace[<sup>5</sup>] » bien plus que le simple fait de résider quelque part. La multiterritorialité se caractérise, Duchêne-Lacroix[<sup>7</sup>] parle de multirésidentialité et de multilocalisme, et propose de penser la multilocalité comme un mode de vie.

2. Si votre thèse comprend des recherches empiriques, en quoi consistent-elles ? Les analyses traditionnelles de la mobilité, basées sur des projections de la mobilité de la population, basées sur des découpages administratifs (dans le cas italien la ville, la province, la région) ignorent dans l'ombre les dynamiques créées par la mobilité elle-même. Au contraire, une approche méthodologique fondée sur des recherches empiriques peuvent contribuer à une meilleure compréhension de ces processus et à une analyse de leurs conséquences quotidiennes de 11 personnes par le biais d'entretiens, de « déplacements accompagnés[<sup>9</sup>] » et de cartes interactives[<sup>10</sup>].

Elles diffèrent en termes de genre, de statut marital, de nombre d'enfants et de types de mobilité (voir Tableau 1). 7 d'entre elles sont en couple, dont 3 sont mariées et 4 en concubinage[<sup>11</sup>]. 3 personnes mariées et 1 en concubinage ont des enfants. Les personnes interrogées effectuent des trajets quotidiens sur de longues distances/de longues durées ; 6 sont des « double-domiciles » ; la dernière a emménagé dans une nouvelle ville, passe régulièrement des nuits hors de chez elle et vit une grande vitesse. Les entretiens semi-dirigés comprennent six parties. La structure de l'entretien a été conçue pour saisir les pratiques de déplacement et les types de relation permettant le développement d'un mode de vie très mobile. La mobilité produite par les entretiens couvrent différents aspects de la vie, avec un intérêt spécifique pour les conséquences spatiales des pratiques quotidiennes de parcours quotidiens de mobilité.

[[{"type": "media", "fid": "3578", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "959", "height": "260"}, "view\_mode": "default"}]]

*Liste des personnes interrogées*

Cette méthode de recherche permet une approche sensible et interdisciplinaire du territoire comme doté de « limites incertaines et en évolution, indépendamment des découpages administratifs[<sup>13</sup>] ». Elle considère la vie, comme le travail, les relations ordinaires, les loisirs et les activités relationnelles. Elle contribue à rétablir le lien entre les pratiques et spatiales et en intégrant différentes échelles territoriales ; enfin, elle offre une redéfinition des espaces de mobilité, ou une hypothèse de la recherche. Dans les paragraphes suivants, je présente les parcours de mobilité de deux des études de cas.

[[{"type": "media", "fid": "3572", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "775", "height": "546"}, "view\_mode": "default"}]]

### Le parcours de Valentina

Valentina est née à Pavie et elle effectue des trajets quotidiens entre Turin et Milan, bien que cette dernière ville ne soit pas son domicile d'origine. Elle a d'emménager à Turin avec son mari lorsqu'ils ont fondé une famille. Cette décision a été prise en fonction de nombreux facteurs : le marché immobilier, la garde d'enfants, les relations personnelles, la présence et la densité des services. Valentina peine à concilier sa vie de famille, de l'autre.

[[{"type": "media", "fid": "3573", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "885", "height": "260"}, "view\_mode": "default"}]]

#### *Valentina's mobility story*

### Le parcours de Beatrice

Beatrice effectuait des trajets quotidiens entre Turin et Milan, avant qu'elle ne décide de louer un petit appartement à Milan. Elle a d'emménager à Venise mais elle doit travailler à Milan. Toutefois, son compagnon vit à Turin. Lorsque je lui ai demandé d'où elle vit, elle a répondu : « mon compagnon y vit. Mais le reste – cinémas, théâtres, expositions – est à Milan. » De plus, sa résidence administrative est à Turin pour les voir et pour accomplir des formalités.

[[{"type": "media", "fid": "3574", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "885", "height": "260"}, "view\_mode": "default"}]]

### Cartes des mobilités quotidiennes

Les parcours de mobilité soulignent combien l'espace et les rythmes de vie des personnes très mobiles ont changé grâce à la forme de cartes, afin d'obtenir une meilleure visualisation de ces modifications dans l'espace et dans le temps. Les cartes sont conçues en prenant également en compte les activités réalisées durant les déplacements. Elles constituent une tentative de représenter les lieux et les moments, mais liés par une continuité temporelle : des « lieux moments[<sup>14</sup>] », qui sont des lieux dans l'espace, des moments dans le temps (espaces, temps et pratiques) tandis que les lignes reproduisent les connexions entre eux (relations). Le type de carte détermine la dimension des points. Plus le point est gros et coloré, plus le lieu est important pour la personne interrogée.

[[{"type": "media", "fid": "3575", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "727", "height": "880"}, "view\_mode": "default"}]  
<div class="logo logo-mobile"> <a href="https://fr.forumviesmobiles.org/"> <br> <br>

### 3. Quelle est votre contribution aux débats politiques et théoriques ?

<br> Les cartes révèlent certaines des conséquences spatiales majeures de la diffusion des pratiques de mobilité émergentes au cours du temps passé dans un lieu. Sur les cartes, la dimension des points révèle nettement l'importance croissante pour les personnes de leur domicile et le bureau, grâce au télétravail, au « smart working » et aux outils numériques. <br> <br> Deuxièmement, les cartes permettent de visualiser « l'espace de vie » individuel, c'est-à-dire « l'espace habité par un individu dans sa vie quotidienne ». À différentes échelles dans la vie de tous les jours met en lumière la capacité à gérer des relations espace-temps et engendrent. Elles identifient trois façons innovantes de s'impliquer dans ce territoire individuel étendu : le profil A définit les gens qui habitent leur vie quotidienne ; le profil B comprend les gens qui peuvent clairement séparer les lieux et les activités, distinguant deux lieux d'interrogées qui considèrent l'un des lieux comme le plus important – le « home sweet home ». Le profil est indépendant de la vie quotidienne. <br> <br>

[[{"type": "media", "fid": "3577", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "895", "height": "309"}, "view\_mode": "default"}]

<br> \*Innovative territorial relations\* <br> <br>

De plus, les cartes montrent les modifications des rythmes urbains (c'est-à-dire le rythme des routines quotidiennes des personnes) sur le territoire individuel étendu. <br> <br> Enfin, en s'intéressant aux espaces de mobilité traditionnels et aux espaces mobiles, la régularité des déplacements transforme les itinéraires en routines et fait des espaces de mobilité des lieux complexes : « espaces de connexion<sup>[17]</sup> » et lieux d'« interaction et de contact » dans le cadre d'un déplacement. Ainsi, les amis. Et la gare peut être un bon endroit pour retrouver des gens. » <br> <br>

### 4. Sur quelles perspectives de recherche ouvrent vos conclusions ?

<br> Il est particulièrement important pour les planificateurs et les urbanistes d'analyser, de comprendre et de décrire les espaces publics, bien que cela reste un domaine encore partiellement inexploré. La recherche sur la mobilité professionnelle et la vie de famille (13 % des 25 à 54 ans en Suisse, 18 % en Allemagne et 15 % en France), elles semblent avoir connu une augmentation importante. On a montré que depuis quelques années, les gens sont « plus que jamais prêts à se déplacer ou à effectuer des trajets quotidiens ». Dans certains cas « une mobilité importante permet de sortir d'une période de chômage<sup>[22]</sup> ». <br> <br> Bien que les stations de transport aient intensifiés durant les dernières décennies (augmentation du nombre de voyageurs pendulaires et de la durée du trajet quotidien) les personnes très mobiles. Pourtant, certaines questions importantes, soulevées par ma recherche, indiquent des axes d'étude de recherche importants, suite au développement de nouvelles relations territoriales, concerne la question de savoir qui sont les autorités administratives. Pier Luigi Crosta<sup>[24]</sup> a développé une approche intéressante, en proposant un système polytopique de planification administrative. Cette idée n'a pas été mise en œuvre et la question reste ouverte. <br> <br> Un autre problème porte sur le fait d'un lieu un espace public n'est pas son « caractère public préétabli<sup>[26]</sup> » mais l'usage qu'en font certains groupes de personnes. Les gares et les trains comme des espaces publics, bien qu'il s'agisse de propriétés privées, ce qui peut donner lieu à un conflit d'usage. Le travail sont également soumis à une reconfiguration générale, tant spatiale que symbolique. D'un côté, il est possible de créer des espaces publics<sup>[27]</sup>. Nadler a qualifié ces types d'espaces de « plug & play<sup>[28]</sup> », afin de désigner un contexte spatial conçu pour être flexible et nécessaires pour se sentir à l'aise, même sur une durée très courte. D'un autre côté, la superposition des espaces de travail et de vie crée un processus de « réorganisation ou même démantèlement de la division fonctionnelle de l'espace urbain entre les fonctions de l'autre<sup>[29]</sup> ». Ce processus, quoique fragmenté, génère des micro-transformations importantes et diffuse des environnements urbains.

Télécharger la thèse <br>

[[{"type": "media", "fid": "3569", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "271", "height": "355"}, "view\_mode": "default"}]  
<!-- Notes -->

[^1]: Bertolini, L. et Dijst, M., « Mobility Environments and Network Cities », Journal of Urban Design, 8:1, 2003, pp. 1-12, dans les travaux sur les « pionniers » de la mobilité. Les influenceurs de mobilité sont des personnes mobiles qui « arrondissent les angles individuels » (Kesselring and Vogl, 2004; 5). Ils profitent des outils mis à disposition par les technologies de l'information.

traditionnelles de l'espace et du temps social. En raison de leurs modes de vie, ils habitent simultanément différents espaces et construisent de nouvelles spatialités fortes et solides. <http://territorialesmultiples.com/mobilitiesmobiles.org/thesources>

Kesselring, S. et Vogl, G., « Networks, Scapes and Flows – Mobility Pioneers between First and Second Modernity » in Canzler W., Kaufmann V. et Kesselring, S., (dir), Tracing mobilities. Toward a cosmopolitan perspective, Ashgate, Londres, 2008, pp. 163-179. [^3]: L'espace individuel fonctionnel est le territoire résultant des comportements mobiles des personnes. Cela désigne une « construction stratégique, non un modèle de réalité mais le résultat d'une action » (Crosta, 2003; 10). Il ne s'agit pas d'une surface déterminée, mais d'un espace dynamique qui acquiert une signification par les pratiques qu'il accueille (Pasqui, 2008; 85). Sources : Crosta, P.L., « Reti Translocali. Le Pratiche d'Uso del Territorio Come 'Politiche' e come 'Politica' » in Foedus n. 7, 2003, pp.5 -18. Lévy, J., L'espace légitime, Presses de la fondation nationale des sciences politiques, Paris, 1994 p. 241. Pasqui, G., Città, Popolazioni, Politiche, editoriale Jaca book SpA, Milan, 2008. [^4]: Stock, M., 2013. « Politopie », in Levy J. et Lussault M. (dir) Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Belin, 2013, pp. 794-796. [^5]: Stock, M., « Mobility as "Arts of Dwelling": Conceptual Investigations », in The meaning of circulation: moving and Mobilizing, conférence du 22 avril 2007 à l'AAG (American Association Geographers), San Francisco. [^6]: Haesbaert da Costa, R., « De la déterritorialisation à la multiterritorialité » in Allemand S., Ascher F. et Lévy J. (dir), Les Sens du Mouvement : Modernités et Mobilités, Paris, Belin, 2005. [^7]: Duchêne-Lacroix, C., « Caractérisation des situations d'immobilité: réflexions méthodologiques. Éléments pour une typologie des pratiques plurirésidentielles et d'un habiter multilocal » in E-Migrinter, Et l'Immobilité dans la circulation ?, Laboratoire MIGRINTER, n. 11/2013 pp. 151 - 167. <http://www.mshs.univ-poitiers.fr/migrinter/index.php?text=e-migrinter/11sommaire2013&lang=fr>. [^8]: Tout en reconnaissant l'importance de cette approche, on peut noter certaines limites. Premièrement, les résultats obtenus par une méthode de recherche qualitative ne peuvent faire l'objet d'une généralisation universelle. Les approches qualitatives permettent bien l'analyse approfondie des problèmes complexes et, si l'échantillon est large et varié, certaines généralisations peuvent être tirées, mais elles sont limitées. Les autres limites sont liées à l'implication du chercheur dans le recueil et l'interprétation des données, qui peuvent influencer les réponses des sujets de l'enquête, mener à une interprétation biaisée des résultats ou conduire à ignorer certains aspects importants. Ce type d'analyse est également chronophage et coûteux, tant pour le recueil des données que pour leur interprétation. De plus, la nécessité d'anonymiser les données et d'assurer leur confidentialité peut contraindre à omettre certains résultats. [^9]: Réaliser des « déplacements accompagnés » consiste à suivre les personnes durant leurs trajets réguliers, à les étudier dans leurs pratiques de mobilité, leurs relations personnelles, leur usage des espaces de transport, à observer les personnes avec qui elles voyagent, ou qu'elles retrouvent durant le voyage, ainsi que les appareils, ou plus généralement les objets qui se « déplacent » avec elles. Une approche similaire a été appliquée à la conduite, voir : Laurier, E., « Participant Observation in Clifford », in N., French, S. et Valentine, G., (eds), Key Methods in Geography 2e éd., Londres, 2010, pp. 116-130. [^10]: Les cartes interactives ont été effectuées lors des déplacements accompagnés. J'ai demandé aux personnes interrogées de remplir les cartes des villes où elles habitent avec des crayons et des étiquettes autoadhésives, en prenant des notes sur les activités qu'elles accomplissent durant une semaine normale et les lieux où elles passent du temps. [^11]: Il s'agit en Italie d'un statut légal auquel ont droit les couples qui cohabitent. Il n'est pas reconnu dans tous les pays. [^12]: Ce terme est utilisé pour décrire un individu qui vit dans un lieu du lundi au vendredi et vit ailleurs le week-end. [^13]: Viganò, P., « The horizontal Metropolis and Gloeden's Diagrams Two Parallel Stories », Oase #89, OASE Foundation & NAI Publishers, 2013, pp. 94-111 ; p. 97. [^14]: Benjamin, Pradel, «Du long terme de l'ancrage au court terme de la mobilité: système de lieux-moments et échelles temporelles de l'habiter», 4èmes Rencontres Scientifiques Internationales de la Cité des Territoires, Grenoble 25-27 mars 2015, p. 3. [^15]: Ascher, F., « La métaphore est un Transport. Des idées sur le mouvement au mouvement des idées », Cahiers Internationaux de Sociologie, 2005/1 Volume 118, PUF, Paris, pp. 37-54. [^16]: Lyster, C., « Infrastructural Cartography: Drawing the Space of Flows » in Sen, A., et Johung J., (dir), Landscapes of Mobility. Culture, Politics, and Placemaking, Ashgate, 2013, pp. 239-253; p. 248. [^17]: Pasqui, G., Città, Popolazioni, Politiche, editoriale Jaca book SpA, Milan, 2008, p. 141. [^18]: Kesselring, S., « Pioneering

Mobilities: New Patterns of Movement and Motility in a Mobile World », *Environment and Planning*, Volume 38(2), 2006, pp. 269-279. [^19]: La recherche Mobilités professionnelles et vie de famille est la première enquête longitudinale étudiant les interactions entre vie de famille, carrière et toutes les formes de mobilité spatiale intensive en lien avec le travail, dans six pays européens différents : Belgique, France, Allemagne, Pologne, Espagne et Suisse. Pour plus de détails, voir : <http://www.jobmob-and-famlives.eu>. Une première partie de la recherche a eu lieu en 2007, la seconde partie en 2011 en Suisse, France, Espagne et Allemagne. [^20]: Ravalet, E., « Mobilités réversibles », *Forum vies mobiles*, 2012. <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilites-reversibles-462>. [^21]: Ravalet, E., Vincent Geslin, S., Dubois, Y., (2014) High Mobility...to have a job? in XIV STRC 2014, papier présenté à la conférence de recherche des transports suisse, Monte Verità Ascona, Mai, 2014. [^22]: Voir note 21. [^23]: Selon le recensement général réalisé par l'ISTAT en 2011, 29 000 000 personnes en Italie font un trajet quotidien pour leur travail ou leurs études, soit 48,6 % de la population résidante, et une augmentation de 2,1 millions de personnes depuis le précédent recensement de 2001. Les deux tiers de ces personnes se déplacent pour des raisons professionnelles. Les travailleurs effectuent des trajets plus longs que les étudiants. La durée des déplacements a aussi augmenté depuis 2001, tout comme le nombre de personnes qui effectuent des trajets quotidiens de plus de 45 minutes. Voir : ISTAT (2014) Gli spostamenti quotidiani per motivi di studio o lavoro in 15 Censimento Generale della Popolazione e delle Abitazioni. [^24]: Crosta, P.L., « Reti Translocali. Le Pratiche d'Uso del Territorio Come 'Politiche' e come 'Politica' », *Foedus* n°7, 2003, pp.5 - 18. [^25]: Dans les travaux nord-américains sur le sujet, les termes d' « espaces publics à propriété privée » (POPS) ont été utilisés pour la première fois en 1960 à New York. Cet oxymore juridique se compose de deux parties : « à propriété privée » se réfère au statut juridique du lieu, alors que « espace public » renvoie à son usage (Kayden, 2000) in W.L. Luk, *Privately owned Public Space in Hong Kong and New York: the urban and the spatial influence of the policy*, Actes de la 4e conférence internationale du forum international de l'urbanisme, (IFoU) 2009 Amsterdam/Delft, « The New Urban Question – Urbanism beyond Neo-Liberalism », pp. 697-706. [^26]: Mitchell, D, *The Right to the City. Social Justice and the Fight for Public Spaces*, New York, Londres, 2003, The Guilford Press, pp. 35. [^27]: Les lieux tiers ont été définis en 1989 par le sociologue américain Ray Oldenburg comme des lieux qui ne sont ni le domicile ni le travail. Aujourd'hui, de nombreux chercheurs (par ex., Lapintie, 2014; Nadler, 2014) utilisent ce mot pour désigner les espaces émergents de travail, hors des bureaux, comme les espaces de co-working ou les cafétérias. Oldenburg, R., *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Community Centers, Beauty Parlors, General Stores, Bars, Hangouts, and How They Get You Through the Day*, New York, Paragon House, 1989. [^28]: Nadler, R., *Plug & Play Places. Lifeworlds of Multilocal Creative Knowledge Workers*, De Gruyter Open, 2014, p. 382. [^29]: Di Marino, Mina and Kimmo Lapintie « New Spaces For Work In The Public Realm », papier présenté à la conférence annuelle Aesop From Control to Coevolution, Utrecht and Delft, Netherlands, July 9-12 2014.

## Chapô

Ces dernières années, l'accès aux technologies de l'information et la diffusion de moyens de transport rapides ont radicalement modifié les pratiques de mobilité, réduisant l'impact de la distance. L'objectif de cette recherche est d'analyser les transformations spatiales entraînées par les pratiques de mobilité émergentes.

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Cadres de vie

Diversité des modes de vie

Loisirs et tourisme

Numérique

Représentations

Rythmes de vie

Travail

Avion

Méthodes

Type d'article

Mobilithèse

`<img alt="forumviesmobiles logo" data-bbox="125 21 150 41" class="logo logo-mobile"> <a href="https://fr.forumviesmobiles.org/"><img src="https://forumviesmobiles.org/then`