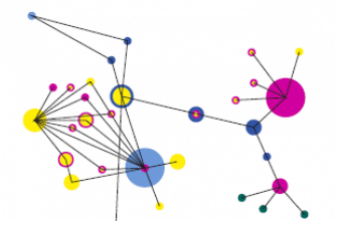
JEUNES CHERCHEURS



Quels espaces pour les personnes très mobiles ?

Mobilithèse 29 Octobre 2018

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.

Acteurs de la recherche

BRUNA VENDEMMIA

Titre de la thèse : « What Spaces for Highly Mobile People? Analyzing emerging practices of mobility in Italy ».
Pays : Italie
Université : Ecole polytechnique de Milan
Date : 2016
Directeurs de recherche : Paola Pucci et Vincent Kaufmann

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

L'objectif de cette recherche est d'analyser les transformations spatiales entraînées par les pratiques de mobilité émergentes. Elle s'appuie pour ses fondements théoriques sur le champ des études de mobilité. 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. Cette recherche étudie les hypothèses présentées ci-dessous.

Premièrement, en m'appuyant sur la définition élaborée par Luca Bertolini et Martin Dijst [1], j'avance que les espaces de mobilité ne sont pas simplement les « lieux d'interconnexion des flux mobiles » comme les gares ferroviaires et routières, les aéroports, mais tous les espaces qui forment les points d'appui d'une vie mobile. Ces espaces connaissent des transformations dues aux pratiques de mobilité émergente, afin de remplir différentes fonctions dans différents domaines : le domicile et les cafés peuvent accueillir un petit poste de télétravail, ou le bureau peut devenir le prolongement du domicile. Ensuite, je soutiens que même les espaces traditionnels de mobilité, comme les gares ou les trains, peuvent revêtir des aspects différents pour les personnes mobiles – par exemple, une gare centrale peut être considérée comme un lieu de rendez-vous idéal, de même qu'un train peut devenir un bureau roulant. Enfin, j'affirme que les *influenceurs de mobilité* [2] - des individus qui profitent pleinement des opportunités offertes par les technologies de l'information et le développement des transports – s'approprient des espaces et les configurent en fonction de leurs propres besoins, en concentrant leurs activités sur des territoires continus mais distants et en configurant leur propre « espace individuel fonctionnel [3] ». Ainsi, ils transforment les rythmes urbains et configurent de nouvelles relations territoriales, comme par exemple l'habiter polytopique et la mutiterritorialité. L'habiter polytopique est un « mode de vie caractérisé par un nombre important de lieux différents, connectés par de multiples déplacements et circulations [4] » : dans cette acceptation, l'habiter désigne une « pratique de l'espace [5] » bien plus que le simple fait de résider quelque part. La multiterritorialité se caractérise par le fait de vivre simultanément dans différents territoires [6]. Enfin, Duchêne-Lacroix [7] parle de multirésidentialité et de multilocalisme, et propose de penser la multilocalité comme un rythme composé de mobilités et d'immobilités complémentaires.

2. Si votre thèse comprend des recherches empiriques, en quoi consistent-elles ?

Les analyses traditionnelles de « données statistiques » comme l'offre et la demande, ou les estimations et projections de la mobilité de la population, basées sur des découpages administratifs (dans le cas italien la ville, la province et la région) ne permettent pas d'étudier ces hypothèses, car elles laissent dans l'ombre les dynamiques créées par la mobilité elle-même. Au contraire, une approche méthodologique fondée sur l'observation directe des personnes mobiles montre que les méthodes empiriques peuvent contribuer à une meilleure compréhension de ces processus et à une analyse de leurs conséquences spatiales [8].

Cette recherche s'appuie sur l'étude des mobilités quotidiennes de 11 personnes par le biais d'entretiens, de « déplacements accompagnés [9] » et de cartes interactives [10]. Les personnes interrogées ont été choisies selon la méthode de la boule de neige. Elles diffèrent en termes de genre, de statut marital, de nombre d'enfants et de types de mobilité (voir Tableau 1). Il s'agit ainsi de 11 personnes de 31 à 48 ans, dont 6 hommes et 5 femmes. 9 d'entre elles sont en couple, dont 3 sont mariées et 6 en concubinage [11]. 3 personnes mariées et 1 en concubinage ont des enfants, alors que les 5 autres personnes en couple n'en ont pas. Quatre des personnes interrogées effectuent des trajets quotidiens sur de longues distances/de longues durées ; 6 sont des « doubles résidents [12] » et l'une d'entre elles passe régulièrement des nuits hors de son domicile ; la dernière a emménagé dans une nouvelle ville, passe régulièrement des nuits hors de chez elle et vit une relation à distance. Lorsqu'elles voyagent, ces personnes prennent des trains à grande vitesse. Les entretiens semi-dirigés comprennent six parties. La structure de l'entretien a été conçue pour saisir la complexité de la gestion des mobilités et pour étudier les raisons de se déplacer et les types de relation permettant le développement d'un mode de vie très mobile. La mobilité produite par les conditions de travail fait l'objet d'une attention particulière ; néanmoins, les entretiens couvrent différents aspects de la vie, avec un intérêt spécifique pour les conséquences spatiales des pratiques de mobilité. Les données recueillies contribuent à la compréhension des parcours quotidiens de mobilité.

Name	date	mobility	Places	travel along	working sector	yea. birth	contract	mean of t.	Child.	Pl. of birth
Maurizio	sept. 2013	LDC	Turin - Milan	no	construction	1979	open ended	train HS	no	Moncalieri
Ettore	oct. 2013	DR	Licciana (MC) - Milan	no	ICT	1967	open ended	car	yes	La Spezia
Roberto	oct. 2013	DR	Ancona - Milan	no	ICT	1974	open ended	car/train HS	yes	Naples
Sandra	jan. 2014	DR	Caivano (Na) - Rome	yes	education	1980	fixed term	Tarin IC	no	Naples
Giorgio	jan. 2014	DR	Rome - Milan	yes	show buisness	1971	free-lance	train HS	no	Siena
Beatrice	oct. 2013	ON + DR	Turin - Milan	yes	fashion	1972	open ended	train HS	no	Asti
Valentina	oct. 2013	LDC	Turin - Milan	yes	design	1966	open ended	train HS	yes	Pavia
Alessia	oct. 2013	LDC	Turin - Milan	yes	communication	1982	per-project	train HS	no	Turin
Gennaro	sept. 2013	LDC	Turin - Milan	yes	communication	1983	per-project	train HS	no	Fossacesia (AQ)
Veronica	jan.2014	DR + ON	Rome - Milan	yes	communication	1976	free-lance	train HS	no	Naples
Lorenzo	sept. 2013	DR	Rome - Milan	yes	education	1971	fixed term	train HS	no	Milan

Liste des personnes interrogées

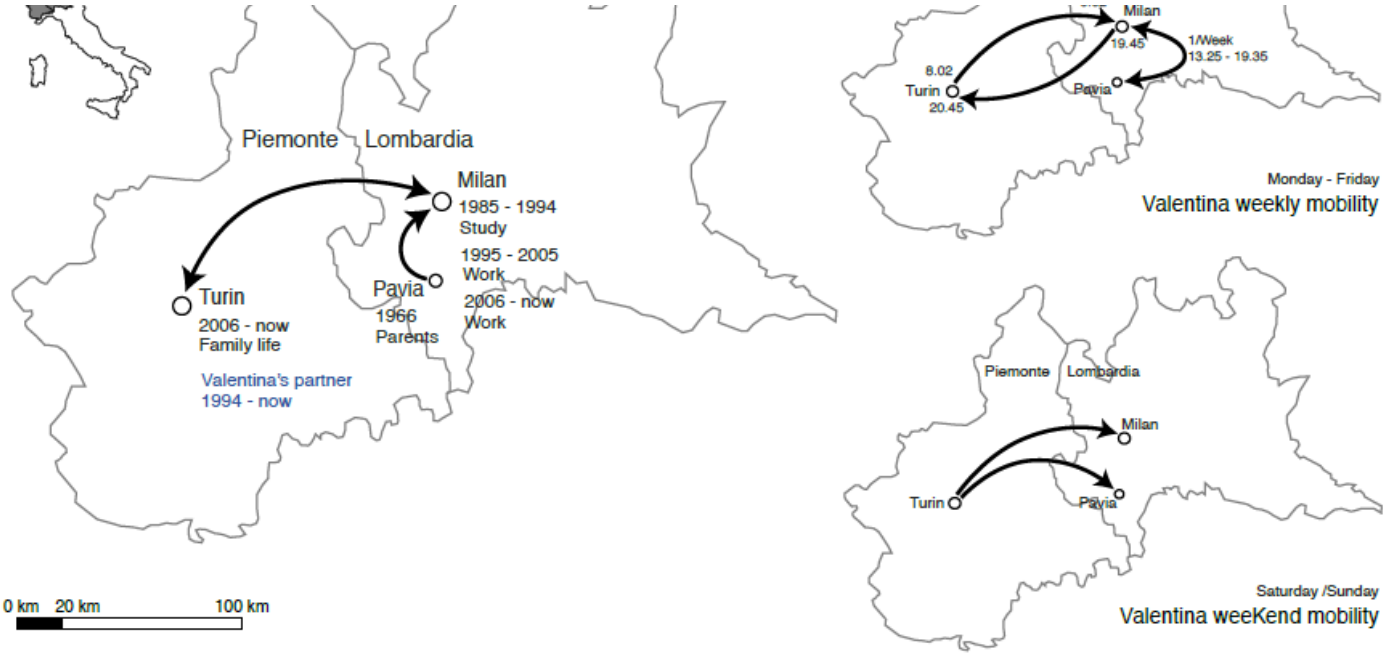
Cette méthode de recherche permet une approche sensible et interdisciplinaire de l'analyse des espaces de mobilité, qui contribue à une description du territoire comme doté de « limites incertaines et en évolution, indépendamment des découpages administratifs [13] ». Elle permet également d'inclure dans l'analyse de la mobilité tous les aspects de la vie, comme le travail, les relations ordinaires, les loisirs et les activités relationnelles. Elle contribue à rétablir le lien entre les points de vue social et spatial, en associant les dimensions temporelles et spatiales et en intégrant différentes échelles territoriales ; enfin, elle offre une redéfinition des espaces de mobilité, qui ne se limite pas aux espaces

traditionnels, et confirme ainsi la première hypothèse de la recherche. Dans les paragraphes suivants, je présente les parcours de mobilité de deux des études de cas.

Travel along and interactive maps

Le parcours de Valentina

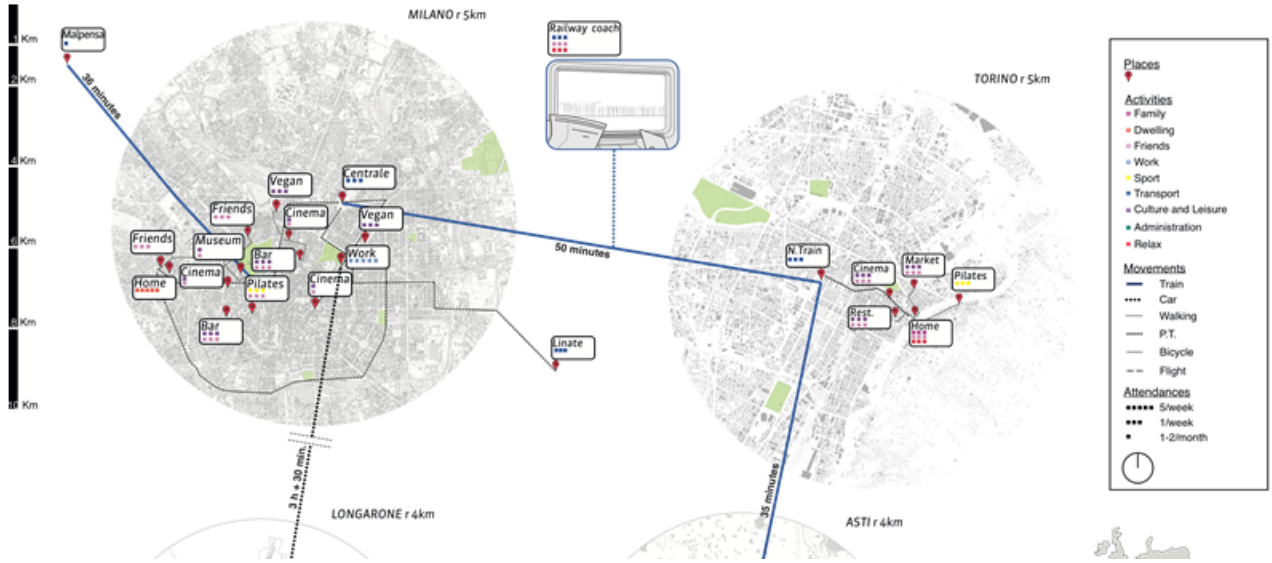
Valentina est née à Pavie et elle effectue des trajets quotidiens entre Turin et Milan, bien que cette dernière ville ne soit pas son unique lieu de travail. Elle a vécu à Milan pendant 20 ans mais a décidé d'emménager à Turin avec son mari lorsqu'ils ont fondé une famille. Cette décision a été prise en fonction de nombreuses considérations personnelles et familiales : les ressources financières, le marché immobilier, la garde d'enfants, les relations personnelles, la présence et la densité des services. Valentina peine à concilier sa carrière et ses opportunités professionnelles, d'un côté, et sa vie de famille, de l'autre.



Valentina's mobility story

Le parcours de Beatrice

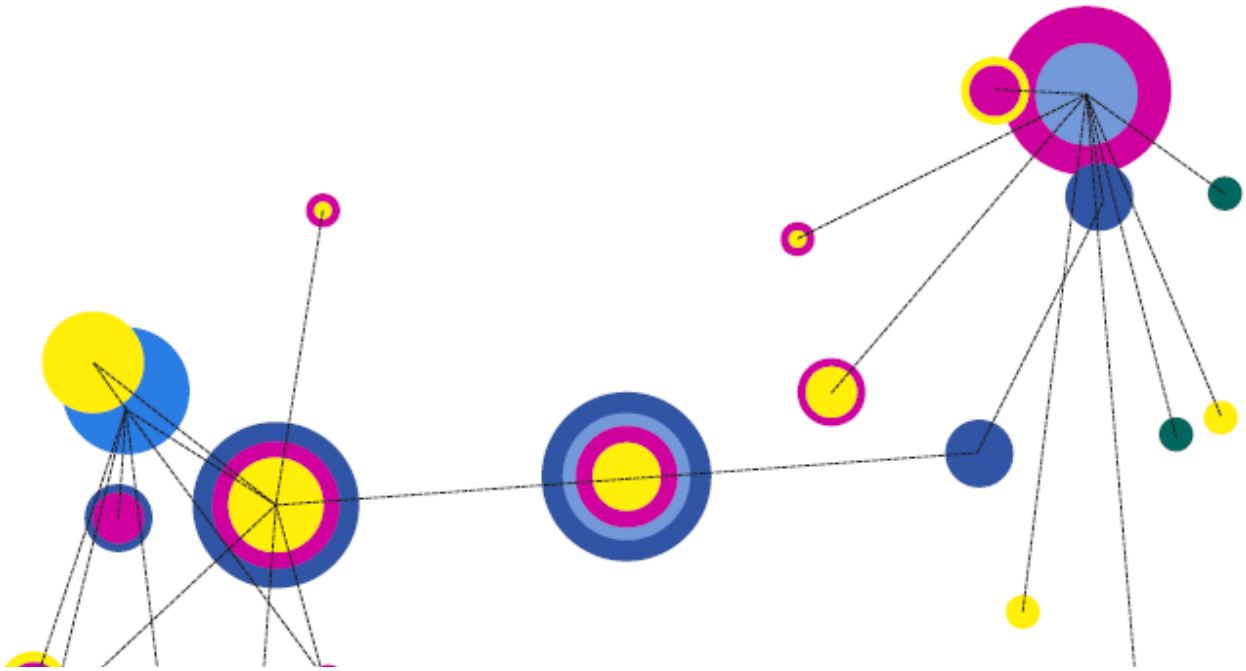
Beatrice effectuait des trajets quotidiens entre Turin et Milan, avant qu'elle ne décide de louer un petit appartement à Milan. Beatrice travaille dans l'industrie de la mode; le siège de son entreprise est à Venise mais elle doit travailler à Milan. Toutefois, son compagnon vit à Turin. Lorsque je lui ai demandé d'où elle venait, Beatrice a répondu : « Je pourrais dire que ma ville est Turin, parce que mon compagnon y vit. Mais le reste – cinémas, théâtres, expositions – est à Milan. » De plus, sa résidence administrative est à Asti, la ville où vivent ses parents. Elle s'y rend de temps en temps pour les voir et pour accomplir des formalités.

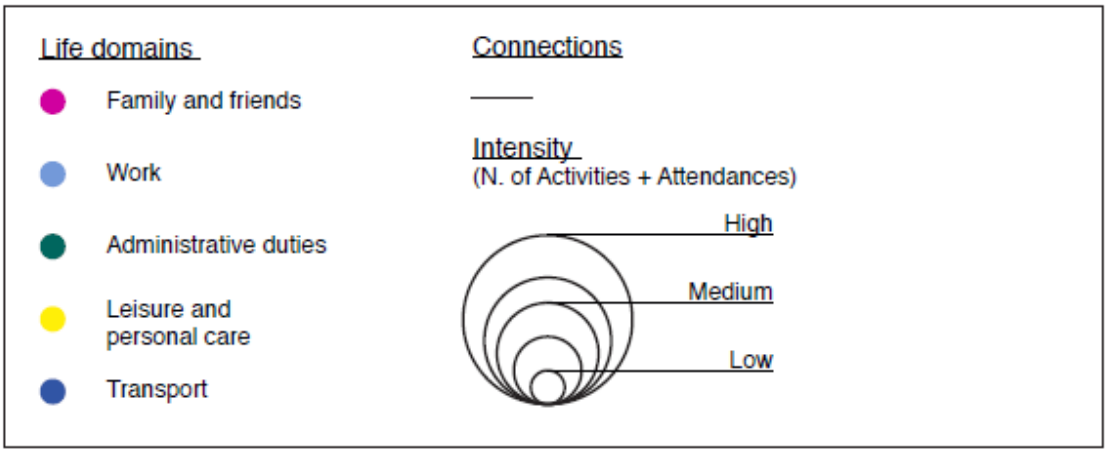


Maps of activities and places: Beatrice

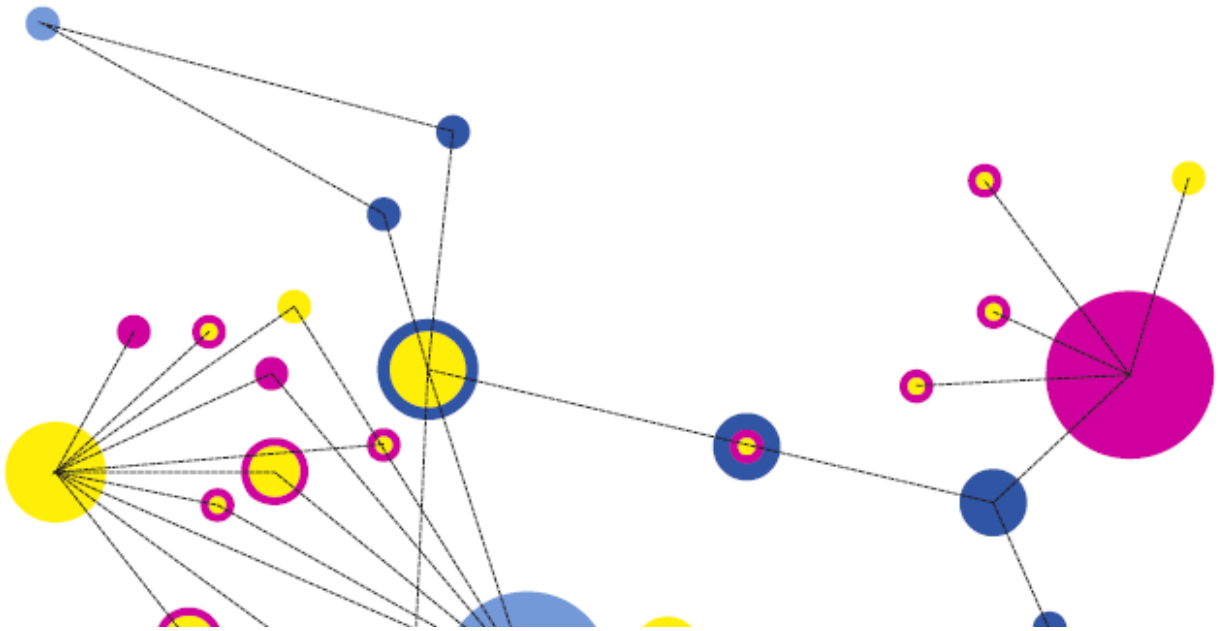
Cartes des mobilités quotidiennes

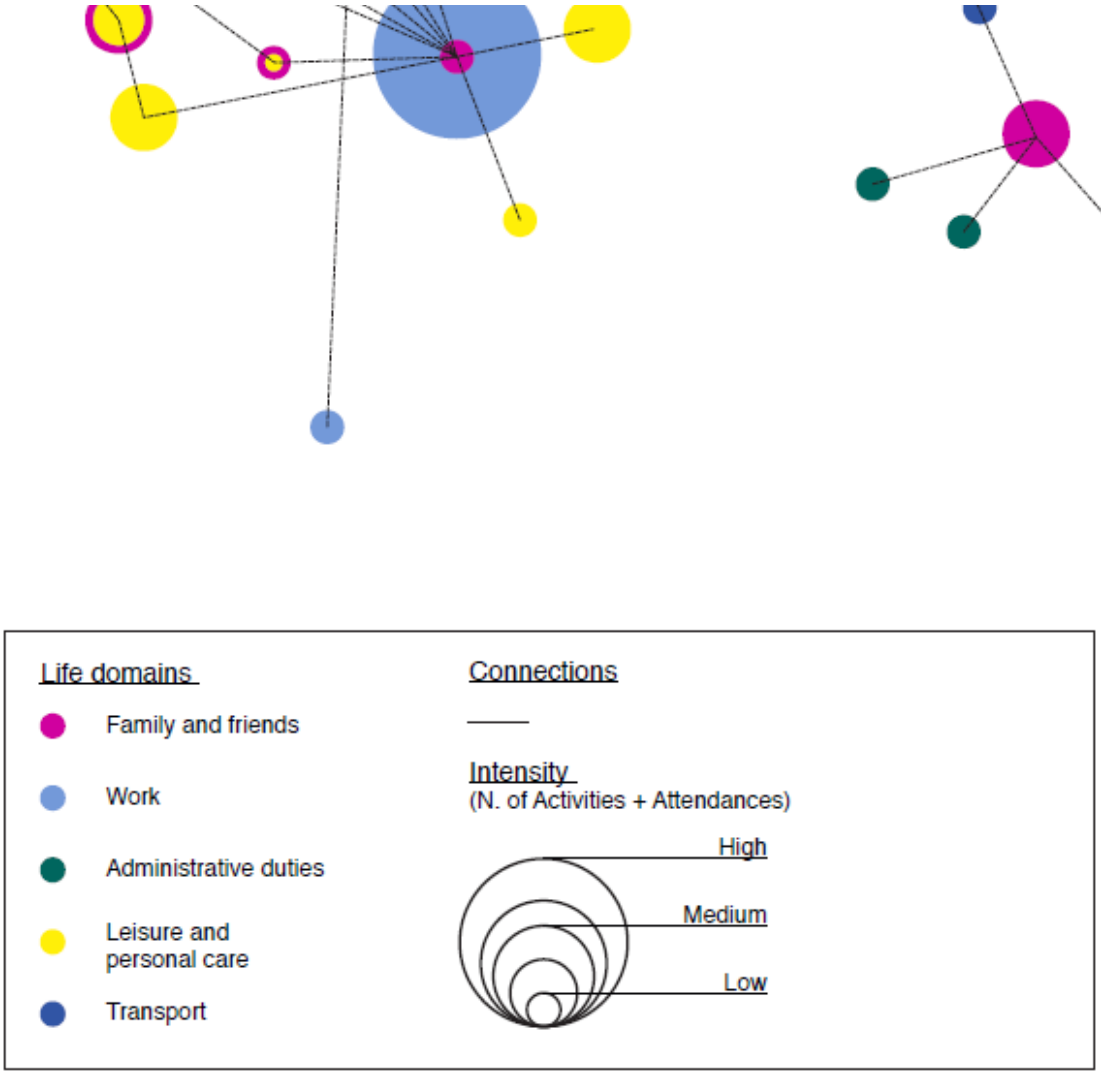
Les parcours de mobilité soulignent combien l'espace et les rythmes de vie des personnes très mobiles ont changé grâce aux pratiques de mobilité émergentes. Les parcours ont été représentés sous forme de cartes, afin d'obtenir une meilleure visualisation de ces modifications dans l'espace et dans le temps. Les cartes ont été créées à partir du type et de la fréquence des activités liées à un lieu, en prenant également en compte les activités réalisées durant les déplacements. Elles constituent une tentative de représentation de tous ces différents espaces, géographiquement distants les uns des autres, mais liés par une continuité temporelle : des « lieux moments [14] », qui sont des lieux dans l'espace, des moments du temps et des pratiques sociales. Les points représentent les lieux moments (espaces, temps et pratiques) tandis que les lignes reproduisent les connexions entre eux (relations). Le type d'activités est représenté par les différentes couleurs et l'intensité des usages détermine la dimension des points. Plus le point est gros et coloré, plus le lieu est important pour la personne interrogée.





Valentina's synthetic mobility map





Beatrice's synthetic mobility map

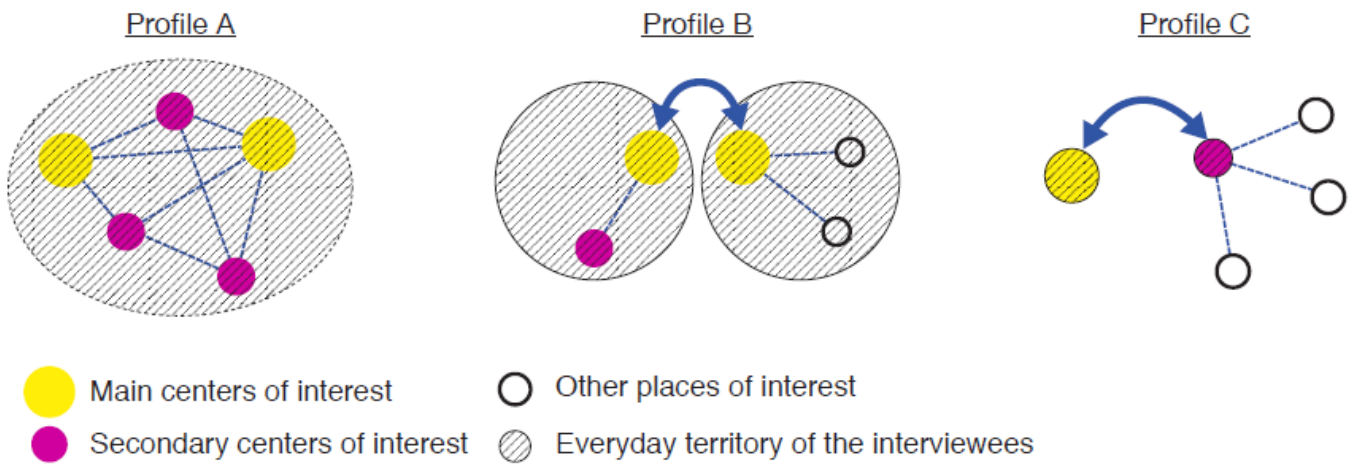
3. Quelle est votre contribution aux débats politiques et théoriques ?

Les cartes révèlent certaines des conséquences spatiales majeures de la diffusion des pratiques de mobilité émergentes.

Premièrement, la dimension variable des points montre le temps passé dans un lieu. Sur les cartes, la dimension des points révèle nettement l'importance croissante pour les personnes très mobiles des espaces de mobilité peu conventionnels, comme le domicile et le bureau, grâce au télétravail, au « smart working » et aux outils numériques.

Deuxièmement, les cartes soulignent la coexistence de différentes échelles territoriales et permettent de visualiser « l'espace de vie » individuel, c'est-à-dire « l'espace habité par un

individu dans sa vie quotidienne : le domicile, le lieu de travail, l'espace de loisirs [15] ». La coexistence de différentes échelles dans la vie de tous les jours met en lumière la capacité à gérer des relations espace-temps et engendre des « relations topologiques [16] » entre différents lieux. La recherche identifie trois façons innovantes de s'impliquer dans ce territoire individuel étendu : le profil A définit les gens qui habitent un espace étendu, comprenant tous les différents lieux fréquentés dans leur vie quotidienne ; le profil B comprend les gens qui peuvent clairement séparer les lieux et les activités, distinguant deux centres de vie principaux ; le profil C rassemble toutes les personnes interrogées qui considèrent l'un des lieux comme le plus important – le « home sweet home ». Le profil est indépendant du nombre d'autres lieux qu'ils fréquentent dans le cadre de leur mobilité quotidienne.



Innovative territorial relations

De plus, les cartes montrent les modifications des rythmes urbains (c'est-à-dire le rythme des routines quotidiennes des habitants d'une ville) en faisant ressortir les différentes intensités de ces rythmes [17] sur le territoire individuel étendu.

Enfin, en s'intéressant aux espaces de mobilité traditionnels, cette recherche attire l'attention sur le fait que, dans le cas des personnes très mobiles, la régularité des déplacements transforme les itinéraires en routines et fait des espaces de mobilité des lieux familiers de la vie quotidienne. Ces espaces prennent des significations plus complexes : « espaces de connexion [18] » et lieux d' « interaction et de contact » dans le cadre d'un déplacement . Ainsi, Valentina explique : « Peu importe le lieu. J'aime passer du temps avec mes amis. Et la gare peut être un bon endroit pour retrouver des gens. »

4. Sur quelles perspectives de recherche ouvrent vos conclusions ?

Il est particulièrement important pour les planificateurs et les urbanistes d'analyser, de comprendre et de décrire le processus spatial lié au développement des pratiques de mobilité innovantes, bien que cela reste un domaine encore partiellement inexploré. La recherche Mobilité professionnelles et vies de famille [19], souligne que « si ce type de nouvelles mobilités spatiales reste marginal (13 % des 25 à 54 ans en Suisse, 18 % en Allemagne et 15 % en France), elles semblent avoir connu une augmentation marquée ces dernières années [20]. Les données de la recherche JobMob ont montré que depuis quelques années, les gens sont « plus que jamais prêts à se déplacer ou à effectuer des trajets quotidiens longs [21] » en raison de la nécessité de trouver un emploi, et que dans certains cas « une mobilité importante permet de sortir d'une période de chômage [22] ».

Bien que les statistiques disponibles en Italie montrent que certains types de mobilité se sont intensifiés durant les dernières décennies (augmentation du nombre de voyageurs pendulaires et de la durée du trajet quotidien [23]), aucune étude nationale approfondie n'a été menée sur les personnes très mobiles. Pourtant, certaines questions importantes, soulevées par ma recherche, indiquent des axes d'étude potentiels sur les espaces de mobilité.

Premièrement, l'un des axes de recherche importants, suite au développement de nouvelles relations territoriales, concerne la question de savoir qui paie quoi lorsqu'un individu habite quotidiennement plusieurs circonscriptions administratives. Pier Luigi Crosta [24] a développé une approche intéressante, en proposant un système polytopique de vote, basé sur l'appartenance effective davantage que sur la résidence administrative. Cette idée n'a pas été mise en œuvre et la question reste ouverte.

Un autre problème porte sur la gestion des espaces publics à propriété privée [25]. Selon Mitchell, ce qui fait d'un lieu un espace public n'est pas son « caractère public préétabli [26] » mais l'usage qu'en font certains groupes. Comme il a été mentionné plus haut, les personnes très mobiles utilisent 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'intérêt nécessitant résolution.

Enfin, le domicile et le lieu de travail sont également soumis à une reconfiguration générale, tant spatiale que symbolique. D'un côté, il est possible d'observer l'émergence d'une typologie spatiale plus hybride : des lieux tiers [27]. Nadler a qualifié ces types d'espaces de « plug & play [28] », afin de désigner un contexte spatial conçu pour répondre aux besoins des

plug & play », afin de designer un contexte spatial conçu pour répondre aux besoins des personnes mobiles, et offrant toutes les conditions nécessaires pour se sentir à l'aise, même sur une durée très courte. D'un autre côté, la superposition des espaces de travail et d'habitation rend le domicile et le bureau plus flexibles et entraîne un processus de « réorganisation ou même démantèlement de la division fonctionnelle de l'espace urbain entre les fonctions basiques de l'habitat, du travail, des loisirs, et de la mobilité de l'une à l'autre [29] ». Ce processus, quoique fragmenté, génère des micro-transformations importantes et diffuses des environnements et des rythmes urbains, qui sont encore à analyser.

5. Télécharger la thèse

Politecnico di Milano
DATSU
Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
PhD in Territorial Design and Government
XXVII ciclo

WHAT SPACES FOR HIGHLY MOBILE PEOPLE?
Analyzing emerging practices of mobility in Italy

Tutor:
Prof. Paola Pucci
(DATSU Politecnico di Milano)
Mentor:

Prof. Vincent Kaufmann
(LaSUR- EPFL Lausanne)

PhD candidate:
Bruno Vendemmia

Notes

(1) Bertolini, L. et Dijst, M., « Mobility Environments and Network Cities », Journal of Urban Design, 8:1, 2003, pp. 27-43; p. 28.

(2) Le concept d'influenceurs de mobilité trouve son origine dans les travaux sur les « pionniers » de la mobilité. Les influenceurs de mobilité sont des personnes mobiles qui « arrangent de façon spécifique le temps et l'espace (...) pour réaliser des objectifs individuels » (Kesselring and Vogl, 2004; 5). Ils profitent des outils mis à disposition par les technologies de l'information et par le développement des transports, associant les organisations traditionnelles de l'espace et du temps social. En raison de leurs modes de vie, ils habitent simultanément différents espaces et construisent des routines spatiales et des relations territoriales multiples. Source : 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., Citta, 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 vies de familles 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 designer 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.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

---

[1] http://owncloud.forumviesmobiles.org/index.php/s/X2CLonsWkiQa7Jj