

Nouvelles perspectives en sciences sociales



Avant-propos

Villes hypermobiles, entre régulations sociales et construction de soi

David Champagne et Georges-Henry Laffont

Volume 13, numéro 2, mai 2018

Sur le thème : Villes hypermobiles, entre régulations sociales et construction de soi

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1051110ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1051110ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Prise de parole

ISSN

1712-8307 (imprimé)

1918-7475 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce document

Champagne, D. & Laffont, G.-H. (2018). Avant-propos : villes hypermobiles, entre régulations sociales et construction de soi. *Nouvelles perspectives en sciences sociales*, 13(2), 15–25. <https://doi.org/10.7202/1051110ar>

Tous droits réservés © Prise de parole, 2018

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

Avant-propos

Villes hypermobiles, entre régulations sociales et construction de soi

DAVID CHAMPAGNE

Sociologie, University of British Columbia

GEORGES-HENRY LAFFONT

UMR 5600 EVS – ISTHME, ENSA de Saint-Étienne

Et si Michel Foucault¹ avait raison. Et si nous étions bien à l'époque du simultané, de la juxtaposition, de la cohabitation du proche et du lointain, ou dit autrement, à une époque de l'effacement de la distance en tant que réalité vécue²? Pour de nombreux chercheurs, c'est une « hyperspatialité » déclinée sous des appellations diverses qui caractérise les manières dont chacun habite et mobilise les villes du XXI^e siècle. Comme le propose Michel Lussault³, par hyperspatialité nous entendons autant le rôle inédit de la connectivité communicationnelle et de la systématisation

¹ Michel Foucault, « Des espaces autres », conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967, *Architecture, Mouvement, Continuité*, n° 5, 1984, p. 46-49.

² Jacques Lévy, « La géographie culturelle a-t-elle un sens? », *Annales de géographie*, vol. 660-661, n° 2, 2008, p. 27-46.

³ Michel Lussault, « Hyperspatialité », *Espaces Temps.net*, juillet 2014, <https://www.espacestems.net/articles/hyperspatialite/>, site consulté le 3 septembre 2017.

des possibilités de connexion, que le déploiement de l'existence individuelle par une accessibilité insolite à une variété de lieux et de pratiques. Ceux-ci sont aujourd'hui affranchis partiellement ou totalement de leurs ancrages traditionnels (territoriaux, résidentiels, etc.). Dit autrement, les individus peuvent vivre une expérience de la ville en plusieurs lieux simultanément : en prenant le métro, visionnant un film sur un smartphone, en réunion professionnelle, rédigeant un texto à un ami, etc. En cela, ils développent une expérience polytopique de la ville⁴. Outre le fait d'être hyperspatiale, notre époque serait aussi hypermobile; symptôme, notamment, de la métropolisation du territoire et de la massification du transport de biens, d'informations, de personnes⁵. C'est dans cet environnement connecté que les identités individuelles se façonnent. À travers cette régulation inédite du social prend forme l'urbanité contemporaine.

Ce constat s'explique, entre autres, par un ensemble de mécanismes sociaux et technologiques qui transforment notre relation au temps et à l'espace⁶. Nous pensons temps et espace comme deux dimensions d'une même dynamique complexe. Ils renvoient, pour le temps, à une mesure de durée, pour l'espace, aux interactions sociales autant comme processus que comme produits ou contenus expérientiels. L'un comme l'autre sont cependant traversés par diverses inégalités, résistances et solidarités. Ces catégories permettent de rendre compte des expériences individuelles et collectives, en situation, à une époque donnée. Penser espace et temps dans cet entrelacement contextualisé revient bien à dépasser des approches simplificatrices

⁴ Mathis Stock, « Habiter comme “faire avec l'espace”. Réflexions à partir des théories de la pratique », *Annales de géographie*, vol. 704, n° 4, 2015, p. 424-441.

⁵ Jean-Baptiste Fréty, « L'hypermobilité : une figure introuvable? », *SociologieS*, 2015, <http://journals.openedition.org/sociologies/5166>, site consulté le 2 avril 2018.

⁶ Boris Beaude, *Internet, changer l'espace, changer la société*, Limoges, FYP Éditions, 2012; William J. Mitchell, *Me++ the Cyborg Self and the Networked City*, Cambridge (MA), MIT Press, 2003.

et réductionnistes⁷. C'est notamment ce à quoi nous invite l'œuvre récente de Hartmut Rosa. C'est-à-dire à revoir les manières dont les États modernes engendrent des temporalités dominantes, ensuite inégalement adoptées à travers la population⁸.

De prime abord, cette double injonction hyperspatiale et hypermobile peut paraître positive, voire libératrice. Nous vivrions alors la réalisation de « la grande oeuvre de la modernité, qui consiste à développer la substance comme un flux⁹ ». Ici, cette substance, c'est la présence et l'expression de l'être humain dans sa plus grande diversité, hétérogénéité, complexité et multiplicité¹⁰. À notre époque, celle-ci ne serait donc plus soumise aux limitations imposées par les régimes traditionnels du temps et de l'espace. Elle s'écoulerait, si l'on se fonde sur ce qu'avance Peter Sloterdijk, comme un tout anonyme et libéré, sans aucune barrières, distinctions ou régulations. Autant dans la construction de l'individualité que dans l'existence sociale, nous vivrions alors un moment caractérisé par une « fluidification de structures du soi stables d'antan, au bénéfice d'un rapport à soi ouvert, expérimental, fragmenté et avant tout transitoire¹¹ ».

Cependant, individus et sociétés requièrent des modes de stabilisations successifs entre, d'une part, les incessantes innovations de toute sorte, et de l'autre, la nécessité de règles stables de fonctionnement. Or, aujourd'hui, nous aurions franchi le cap

⁷ Martina Löw, *The Sociology of Space. Materiality, Social Structures, and Action*, New York (NY), Palgrave Macmillan, 2016.

⁸ Hartmut Rosa, *Social Acceleration: A New Theory of Modernity* (trad. Jonathan Trejo-Mathys), New York (NY), Columbia University Press, 2013; Hartmut Rosa, Klaus Dörre et Stephan Lessenich, « Appropriation, Activation and Acceleration: The Escalatory Logics of Capitalist Modernity and the Crises of Dynamic Stabilization », *Theory, Culture & Society*, vol. 34, n° 1, 2016, p. 53-73.

⁹ Peter Sloterdijk, *Le Palais de cristal. À l'intérieur du capitalisme planétaire*, Paris, Hachette, coll. « Littératures », 2008, p. 123.

¹⁰ Michel Lussault, *L'homme spatial : la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil, 2007.

¹¹ Hartmut Rosa, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010, p. 276-277.

d'une accélération radicale¹². L'idéologie contemporaine serait « présentéiste » dans la mesure où temps et espace ne sont plus mesurés et conçus en tant que premières réalités objectives du social. Alors, cette même idéologie aboutirait à une « tyrannie de l'instant » pour reprendre les propos de Paul Virilio¹³. La régulation sociale contemporaine individualise un rapport de simultanéité à l'espace et au temps¹⁴. À ce titre, le problème néolibéral c'est celui de la production de masse d'un rapport à soi – et par conséquent aux autres – personnalisé pour un assujettissement aux logiques d'intégration, par notamment l'emploi, l'éducation et les médias sociaux.

Ces accélérations de tous ordres, cette complexification de la construction de soi et de la société passent par deux phénomènes intriqués où l'efficacité, l'efficience et l'économie font loi. Tout d'abord celle de l'accélération de l'action individuelle elle-même et de ses conditions de réalisations. Puis, de manière concomitante, la réduction des pauses et des temps morts ainsi que la réalisation simultanée de plusieurs tâches. Les institutions capitalistes façonnent une conception et un vécu individuel et social conformes à leurs fins propres. Ceci aujourd'hui implique une matérialisation des technologies, institutions et pratiques d'un monde social accéléré. Ce processus et sa résultante spatiale, sociale, économique et politique deviennent des outils de domination, de discipline et d'organisation de la vie sociale¹⁵. Ultiment, c'est ce que masque ce grand élan vers la fluidification généralisée.

¹² Estelle Deléage et Guillaume Sabin, « Peut-on résister à l'ère du temps accéléré? », *Écologie & politique*, n° 48, 2014, p. 13-21; Alexandre Escudier, « Le sentiment d'accélération de l'histoire moderne : éléments pour une histoire », *Esprit*, vol. 2008, n° 6, 2008, p. 165-191.

¹³ Paul Virilio, « La tyrannie de l'instant », *L'Humanité*, 22 février 2002.

¹⁴ Neil Brenner, Jamie Peck et Nik Theodore. « After Neoliberalization? », *Globalizations*, vol. 7, n° 3, 2010, p. 327-345.

¹⁵ Henri Lefebvre, *La production de l'espace*, Paris, Anthropos, 1974; Jonathan Martineau, *Time, Capitalism and Alienation. A Socio-Historical Inquiry into the Making of Modern Time*, Leiden, Brill, 2015.

Le risque est grand de laisser triompher l'« idéologie mobilitaire¹⁶ » admise comme régime universel. En effet, parler d'hyperspatialité et d'hypermobilité peut suggérer que nous sommes tous égaux devant ce phénomène. Or, ce n'est pas le cas. Cette injonction ainsi que ses mécanismes laissent individus, groupes et sociétés devant une alternative lorsque le capital disponible n'est plus suffisant pour s'adapter pleinement au rythme de cette ville du XXI^e siècle. C'est-à-dire soit continuer à être en mouvement, toujours au bon endroit, et donc réussir quel qu'en soit le prix; soit faire du surplace, rester immobile ou développer des fonctionnements alternatifs, mais rester en marge de cet ordre social accéléré. En tous les cas, si la condition première de reproduction du système est le mouvement constant des flux de capitaux, la seconde, concomitante, est l'hypermobilité et hyperspatialité des individus dans une compétition généralisée.

Les espaces qui composent la ville, en tant que construction matérielle et symbolique où se déploient ces mêmes vies, sont dorénavant inscrits dans cette accélération généralisée¹⁷. Notamment, la ville hypermobile encadre et participe de l'augmentation des tâches salariées et non-salariées¹⁸. De plus, les espaces et mécanismes qui y sont institués contribuent à la dissolution de frontières traditionnelles entre espaces-temps dédiés au travail, à la vie domestique, aux loisirs et au repos. Ensuite, elle est aussi le produit d'une économie de la financiarisation qui exige une mobilisation permanente des énergies, ressources et forces tant individuelles que collectives. L'hypermobilité se

¹⁶ Christophe Mincke et Bertrand Montulet, « L'idéologie mobilitaire », *Politique*, n° 64, 2010, p. 12-16.

¹⁷ Parmi une riche et abondante littérature, citons : Manuel Castells, *L'ère de l'information*, 3 tomes, Paris, Fayard, 1998, 1999 et 1999; Marcus Foth, Martin Brynskov et Timo Ojala, *Citizen's Right to the Digital City Urban Interfaces, Activism, and Placemaking*, Singapour, Springer, 2015; David Harvey, *Géographie de la domination*, Paris, Les prairies ordinaires, 2008; Anthony M. Townsend, « The Internet and the Rise of the New Network Cities, 1969-1999 », *Environment and Planning B*, vol. 28, n° 1, 2001, p. 39-58.

¹⁸ Nancy Fraser, « Can Society Be Commodities all the way down? Post-Polanyian Reflections on Capitalist Crisis », *Economy and Society*, vol. 43, n° 4, 2014, p. 541-558.

manifeste notamment par une transformation incessante des services privés et publics – transport, assistance aux personnes – vers toujours plus d'« efficacité¹⁹ ». C'est aussi par des bâtiments et quartiers pouvant muter en fonction des opportunités d'investissements ou des projections. Une ville pourra alors se munir d'un réseau de transport rapide et extensif, de services de télécommunications en tous genres, ou de nouvelles technologies qui s'insinuent dans tous les aspects de la vie et de la gestion urbaine. C'est aussi, enfin, par la destruction et reconstruction du cadre bâti qu'elle opère, particulièrement encouragée par l'embourgeoisement, la touristification et la patrimonialisation. En ce sens, la ville hypermobile est caractérisée par une composition urbaine changeante et en un ensemble de « capitaux » mobilières inégalement répartis à travers la population. Certains groupes sociaux sont aisément outillés pour maîtriser leur position à travers ces changements incessants, alors que d'autres doivent s'adapter sans ces leviers²⁰.

Il n'est pas risqué d'avancer que l'on assiste à une nouvelle régulation sociale qui tente de gommer deux dimensions clés de la construction de l'individu et de la société. D'un côté, elle vise à réduire l'espace à un statut de surface, de « déjà-là » passif. De l'autre, en supprimant les faits de distances, elle ambitionne de masquer la durée par une connectivité instantanée. On peut dire, suivant Virilio, que nous avons perdu « de plus en plus la vue directe des choses... la carte au lieu du territoire, la statistique au lieu des faits²¹ ». L'individu mobile devient alors spectateur dans cet environnement construit par les télécommunications, les cartographies minutieuses et les dispositifs de surveillances qui surplombe désormais l'espace « réel ». Il y a alors perte d'un rapport personnel aux lieux. De même, les lieux deviennent

¹⁹ Jamie Peck, « Austerity Urbanism », *City*, vol. 16, n° 6, 2012, p. 626-655.

²⁰ Catherine Collombet et Anna Hiltunen, « Focus – Impact de la crise sur la pauvreté et les inégalités en Europe », *Informations sociales*, n° 182, 2014, p. 26-29; Matthew Desmond, *Evicted: Poverty and Profit in the American City*, New York, Crown Publishers, 2016; Loïc Wacquant, « Désolation urbaine et dénuement symbolique dans l'hyperghetto », *Nouvelle revue de psychosociologie*, n° 12, 2011, p. 13-25.

²¹ Paul Virilio, *L'espace critique*, Paris, C. Bourgois éditeur, 1984, p. 116.

indifférenciés, transformés par la standardisation des lieux en points de départs et points d'arrivées.

Les questions qui émergent de ces considérations sont interdisciplinaires, et relèvent à la fois des sciences humaines, des sciences politiques, des sciences de l'action, des arts que de la communication. Qu'est-ce qu'habiter et faire société face à la tyrannie de l'instant? De quelles manières les dimensions spatiale, temporelle, sociale, individuelle – dans leur complexité, leurs oppositions, leurs relations – s'articulent-elles face à l'institution d'un « bon » déploiement des activités humaines? Quelles valeurs sont données aux notions de proximité et d'éloignement aujourd'hui? Celles d'appartenance, d'appropriation, d'ancrage, d'enracinement ou d'identité font-elles encore sens? Ce qui les rassemble, c'est qu'elles invitent à aborder les relations complexes et conflictuelles qui s'établissent dans ces villes hypermobiles.

Ce numéro de la revue *Nouvelles perspectives en sciences sociales* propose un panel de réflexions qui, alliant de façons diverses la théorie, la méthodologie et les enseignements empiriques, vise à investiguer cette régulation inédite des rapports individuels et collectifs. Le premier article s'intéresse autant à l'effectivité des pratiques spatiales en Île-de-France qu'à l'imaginaire des mobilités. Par le biais d'une étude croisant approche quantitative et approche qualitative, Berroir *et al.* enquêtent sur ce qu'exprime le désir de ralentissement face à cette ville hypermobile et les manières dont celui-ci peut s'opérer à l'échelle de l'habiter. En France, des recherches actuelles évaluent que l'individu moyen parcourt approximativement 40 km par jour²². En Île-de-France, c'est 41 millions de déplacements qui sont effectués, 39 % sont à pied, 38 % en automobile et, enfin, 20 % en transports collectifs. Clés essentielles en faveur d'un ralentissement dans l'espace urbain francilien : la réduction du temps de trajet entre domicile et travail ainsi qu'un changement de mode de travail. À cela s'ajoutent aussi une plus grande accessibilité des lieux et services essentiels, de même que le développement de transports alternatifs

²² Yves Crozet, *Hyper-mobilité et politiques publiques - Changer d'époque?*, Paris, Economica, 2016.

à la voiture, dont les transports en commun et le vélo tout spécialement.

Annie Ouellet, dans son texte, aborde les transformations spatiales et temporelles que provoquent deux caractéristiques motrices de cette ville hypermobile : la patrimonialisation et la touristification. Plus particulièrement, elle porte son intérêt sur les stratégies et pratiques quotidiennes que les résidents permanents développent pour maintenir leur maîtrise de l'espace-temps face à l'intrusion des touristes. Comme le note Lussault l'idéologie de l'urgence et de la gestion du temps ne dément pas l'importance cruciale des ancrages spatiaux²³. Les lieux à même de bénéficier de cette « hyperspatialité » ne sont pas aussi généralisés qu'il n'y paraît. Tout se passe comme si ces lieux de la ville se mettaient à exister dans un ordre indépendant du monde social des communautés d'origines. En effet, le tourisme ajoute un ordre de pratique radicalement distinct des usages quotidiens. Le touriste visite avant tout des lieux figés dans une temporalité patrimoniale, alors même qu'ils impliquent aussi des temporalités non-patrimonialisées. Il s'agit d'une régulation clé d'une modernité accélérée, figer les lieux de la ville dans une histoire immémoriale comme alternative à la destruction du bâti ou à sa reconversion.

Alors que les œuvres d'arts mises en musées se retrouvent sous une temporalité suspendue, où l'on fait fi de la temporalité quotidienne pour préserver leur durabilité, leur insertion dans les espaces publics transforme l'espace urbain en y faisant cohabiter plusieurs temporalités distinctes. L'auteur postule que, dans ce vaste mouvement d'accélération, la disposition *in situ* d'œuvres d'art permet de favoriser des « îlots de décélération²⁴ ». Réinscrivant les pratiques quotidiennes dans le temps long, celui de l'œuvre d'art, ces actions illustrent des modalités inédites de résister individuellement et collectivement aux dispositifs mobilitaires.

Le quatrième texte, mis en perspective avec les précédents, remobilise bon nombre de termes, objets d'études, et entrées que

²³ Michel Lussault, « L'espace à toute vitesses », *Esprit*, vol. 2014, n° 12, 2014, p. 65-67.

²⁴ Hartmut Rosa, *Accélération...*, *op. cit.*

les quatre autres contributions abordent à leur manière. Dans une démarche théorique, Simon Lafontaine fait dialoguer proche et lointain, familier et marginalité, tourisme et quotidien, routine et surprise, et bien d'autres encore par la relecture de la sociologie d'Alfred Schütz, auteur de l'essai classique *L'étranger*. Selon l'auteur, cette sociologie permet de saisir, dans la quotidienneté des sociétés contemporaines, la complexité des relations entre familiarité et étrangeté qui traversent le nous et le moi.

Enfin, ce dossier se clôt par un article qui explore de manière rétrospective une série de travaux sur la mobilité des individus dans la ville et leurs rapports affectifs aux lieux. Dans ce texte, Georges-Henry Laffont et Denis Martouzet souhaitent montrer que dans la ville hypermobile l'individu tente de construire et maintenir un équilibre engageant des rapports au temps, à l'espace, à soi et à la société. Se faisant, les auteurs veulent saisir les manières dont les individus se définissent au regard d'une double évaluation en situation : celle de leur trajectoire de vie et celle des capacités à maîtriser les distances leur permettant d'accéder aux lieux revêtant de l'importance pour eux.

Chacun des cinq textes qui composent ce numéro offre un premier balayage des manières dont le double enjeu de la régulation de soi et du collectif influence et travaille nos recherches et les manières de les réaliser. Ce dossier se veut un espace d'échange, de controverses, de discussions dépassant les clivages disciplinaires et thématiques. Celui-ci tend à inspirer des développements qui redonnent toutes leurs places aux approches théoriques sans pour autant négliger l'étude empirique.

Bibliographie

- Beaude, Boris, *Internet, changer l'espace, changer la société*, Limoges, FYP Éditions, 2012.
- Brenner, Neil, Jamie Peck et Nik Theodore. « After Neoliberalization? », *Globalizations*, vol. 7, n° 3, 2010, p. 327-345.
- Castells, Manuel, *L'ère de l'information*, 3 tomes, Paris, Fayard, 1998, 1999 et 1999.
- Collombet, Catherine et Anna Hiltunen, « Focus – Impact de la crise sur la pauvreté et les inégalités en Europe », *Informations sociales*, n° 182, 2014, p. 26-29.
- Crozet, Yves, *Hyper-mobilité et politiques publiques - Changer d'époque?*, Paris, Economica, 2016.
- Deléage, Estelle et Guillaume Sabin, « Peut-on résister à l'ère du temps accéléré? », *Écologie & politique*, 2014, n° 48, p. 13-21.
- Desmond, Matthew, *Evicted: Poverty and Profit in the American City*, New York, Crown Publishers, 2016.
- Escudier, Alexandre, « Le sentiment d'accélération de l'histoire moderne : éléments pour une histoire », *Esprit*, vol. 2008, n° 6, 2008, p. 165-191.
- Foucault, Michel, « Des espaces autres », conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967, *Architecture, Mouvement, Continuité*, n° 5, 1984, p. 46-49.
- Foth, Marcus, Martin Brynskov et Timo Ojala, *Citizen's Right to the Digital City Urban Interfaces, Activism, and Placemaking*, Singapour, Springer, 2015.
- Fraser, Nancy, « Can Society Be Commodities all the way down? Post-Polanyian Reflections on Capitalist Crisis », *Economy and Society*, vol. 43, n° 4, 2014, p. 541-558.
- Frétigny, Jean-Baptiste, « L'hypermobilité : une figure introuvable ? », *SociologieS*, 2015, <http://journals.openedition.org/sociologies/5166>, site consulté le 2 avril 2018.
- Harvey, David, *Géographie de la domination*, Paris, Les prairies ordinaires, 2008.
- Lefebvre, Henri, *La production de l'espace*, Paris, Anthropos, 1974.
- Lévy, Jacques, « La géographie culturelle a-t-elle un sens? », *Annales de géographie*, vol. 660-661, n° 2, 2008, p. 27-46.
- Löw, Martina, *The Sociology of Space. Materiality, Social Structures, and Action*, New York (NY), Palgrave Macmillan, 2016.

- Lussault, Michel, « L'espace à toute vitesses », *Esprit*, vol. 2014, n° 12, 2014, p. 65-67.
- Lussault, Michel, *L'homme spatial : la construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil, 2007.
- Lussault, Michel, « Hyperspatialité », *EspacesTemps.net*, juillet 2014, <https://www.espacestems.net/articles/hyperspatialite/>, site consulté le 3 septembre 2017.
- Martineau, Jonathan, *Time, Capitalism and Alienation. A Socio-Historical Inquiry into the Making of Modern Time*, Leiden, Brill, 2015.
- Mincke, Christophe et Bertrand Montulet, « L'idéologie mobilitaire », *Politique*, n° 64, 2010, p. 12-16.
- Mitchell, William J., *Me++ the Cyborg Self and the Networked City*, Cambridge (MA), MIT Press, 2003.
- Peck, Jamie, « Austerity Urbanism », *City*, vol. 16, n° 6, 2012, p. 626-655.
- Rosa, Hartmut, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, 2010.
- Rosa, Hartmut, *Social Acceleration: A New Theory of Modernity* (trad. Jonathan Trejo-Mathys), New York (NY), Columbia University Press, 2013.
- Rosa, Hartmut, Klaus Dörre et Stephan Lessenich, « Appropriation, Activation and Acceleration: The Escalatory Logics of Capitalist Modernity and the Crises of Dynamic Stabilization », *Theory, Culture & Society*, vol. 34, n° 1, 2016, p. 53-73.
- Sloterdijk, Peter, *Le Palais de cristal. À l'intérieur du capitalisme planétaire*, Paris, Hachette, coll. « Littérature », 2008.
- Stock, Mathis, « Habiter comme "faire avec l'espace". Réflexions à partir des théories de la pratique », *Annales de géographie*, vol. 704, n° 4, 2015, p. 424-441.
- Townsend, Anthony M., « The Internet and the Rise of the New Network Cities, 1969-1999 », *Environment and Planning B*, vol. 28, n° 1, 2001, p. 39-58.
- Wacquant, Loïc, « Désolation urbaine et dénigrement symbolique dans l'hyperghetto », *Nouvelle revue de psychosociologie*, n° 12, 2011, p. 13-25.
- Virilio, Paul, *L'espace critique*, Paris, C. Bourgois éditeur, 1984, p. 116.
- Virilio, Paul, « La tyrannie de l'instant », *L'Humanité*, 22 février 2002.