

Arts et littérature en mouvement :

des expériences géographiques de la mobilité

L'espace glisse souvent entre les doigts du géographe. Dépourvu de fil directeur évident pour l'appréhender, il a bien souvent été circonscrit, découpé, non sans que l'imperfection infinie de ces découpages – ne serait-ce que temporelle – ne le laisse pleinement satisfait.

*Les mobilités l'invitent en revanche à un regard relationnel de l'espace. Elles renvoient à ce qui accompagne, précède et prolonge le changement de lieu. C'est alors une véritable bobine de fils qu'il tire, faite de parcours et de trajectoires. Submergé par ces fils directeurs potentiels, sa réflexion achoppe moins sur la forme de ces flux que sur leur sens et leur contenu. C'est précisément sur ce point qu'arts et littérature apportent un éclairage original, en travaillant la succession spatiale et temporelle dans l'expérience du déplacement. Dans cette perspective, nous partirons du regard aérien posé par l'ouvrage phare de Saint-Exupéry, *Vol de nuit*¹.*

Si la mobilité ne se limite pas à une simple translation d'un point A à un point B, elle relève d'une activité à part entière associée au changement de lieu, qui reste encore mal connue, malgré la multiplication de travaux qui nous permet de mieux la comprendre (Urry, 2005 notamment). L'exploration du champ des mobilités s'étend de la dotation inégale de capital de mobilité entre individus et collectifs aux projets de mobilités et aux mobilités imaginaires, en passant par les différentes figures de mobilité, le rôle des potentiels de déplacement (modes de transport et de communication) aux effets des pliages de l'espace introduits par les réseaux.

La littérature et les arts en général peuvent être mobilisés dans cette perspective en tant que modes d'investigation du réel, certes alternatifs à la science mais qui travaillent l'expérience de la mobilité. C'est pourquoi nous nous pencherons ici sur *Vol de nuit*, roman de 1931 qui a permis à son jeune auteur de 30 ans de devenir le lauréat du prix Femina de l'année et surtout de rencontrer un vaste lectorat, puisque l'ouvrage a été diffusé à près de six millions de lecteurs. L'engouement qu'a suscité l'œuvre permet d'affirmer que les représentations qu'elle véhicule ne sont pas seulement représentatives de leur seul auteur mais renvoient à des représentations collectives très partagées, que l'ouvrage les ait suscitées, anticipées ou reproduites.

Le récit est centré sur l'acheminement nocturne du courrier vers Buenos Aires au départ de la Patagonie, du Chili et du Paraguay par trois pilotes. Il se focalise surtout sur le responsable du réseau en Amérique latine, Rivière, ainsi que sur le pilote Fabien, parti de la Patagonie et pris dans une tempête, au point de disparaître en mer avec son radio. Malgré le drame, le réseau continue. Notre hypothèse est que ce récit nous aide à penser l'espace mobile (Retaillé, 2009), c'est-à-dire un espace appréhendé par des mobiles et leurs trajectoires, et non par des points fixes et la distance à franchir pour passer de l'un à l'autre.

I – Le primat de l'expérience du déplacement

¹ Merci à Gatién Elie, qui a proposé en 2009 une lecture géographique de *Vol de nuit* dans le cadre d'un travail de cours de master 2.

Les travaux de Marc Desportes (2005) comme ceux de Mark Dorrian (2007) sur la vue aérienne montrent le bouleversement que constitue l'expérience aérienne. Le premier vol de Clément Ader, qui forge le nom d'avion, date de 1890. Il ne vole alors qu'à 20 centimètres du sol et les techniques aéronautiques s'affinent progressivement jusqu'à la Première Guerre mondiale qui en est le formidable terrain d'expérimentation. En 1919 est instaurée la première ligne commerciale et la traversée de l'Atlantique par Lindbergh date de 1927. L'aviation est donc une invention marquée du sceau de la nouveauté en 1930.

A – Une expérience phénoménologique du mouvement

L'expérience du mouvement opère d'abord par différence (ch. I) : « Fabien eût désiré vivre ici longtemps, prendre sa part ici d'éternité, car les petites villes, où il vivait une heure, et les jardins clos de vieux murs, qu'il traversait, lui semblaient éternels de durer en dehors de lui. » Par contraste avec l'éternité des petites villes, l'expérience du vol est marquée par la détermination chronologique du mouvement.

C'est un véritable changement de référentiel qui s'opère, passant du référentiel classique de l'observateur à la surface de la Terre à celui du pilote dans son aéronef, laissant apparaître la Terre en mouvement (ch. XV) : « C'était le niveau des collines. Il sentit rouler vers lui leurs vagues vertigineuses. Il comprenait aussi que toutes les masses du sol, dont la moindre l'eût écrasé, étaient comme arrachées de leur support, déboulonnées, et commençaient à tourner, ivres, autour de lui. Et commençait, autour de lui, une sorte de danse profonde et qui le serrait de plus en plus. » Le changement de référentiel s'accompagne du développement du corps qui devient, par sa proximité fréquente avec la carlingue, un corps machine, ce qu'A. Berque (2000) appelle un corps médial (ch. X) :

« La femme du pilote, réveillée par le téléphone, regarda son mari et pensa :

— Je le laisse dormir encore un peu.

Elle admirait cette poitrine nue, bien carénée, elle pensait à un beau navire. »

Le laconisme du pilote montre la difficulté à narrer une telle expérience (ch. III) :

« Le pilote, occupé à quelque mystérieuse besogne, ne daigna pas répondre. Probablement il écoutait encore tout le bruit du vol passer en lui. [...] »

— ...Paiez à boire !

Et il descendit.

Il voulut raconter son voyage :

— Si vous saviez !... »

Le narrateur suggère en revanche tout l'intérêt de qualifier la mobilité par des métaphores de la liquidité, qui rappelle l'investigation menée en ce sens par Zygmunt Bauman (2000), par exemple : « Et le village coulait déjà au ras des ailes, étalant le mystère de ses jardins fermés » (ch. I). Le nom même de Rivière résume l'impératif de circulation qui habite le personnage.

B – Le modèle épique

Pour donner un sens au mouvement, le roman réinvestit l'épopée et narre les exploits historiques et mythiques de héros, considérablement transformés par l'épreuve du voyage et du monde. L'insistance sur la troisième personne et la fonction référentielle du langage rappellent les procédés de la poésie épique. Cette influence épique est sensible dans les évocations maritimes : « les vents poussaient du Sud vers le Nord leur grande houle favorable » (ch. VI). La reprise et mise à distance du thème de l'idylle y renvoie aussi, tout comme l'usage de la figure apaisante du berger pour décrire le pilote : « Il eût pu croire aussi, dans ce calme, faire une lente promenade, presque comme un berger. Les bergers de Patagonie vont, sans se presser, d'un troupeau à l'autre : il allait d'une ville à l'autre, il était le berger des petites villes. Toutes les deux heures il en rencontrait qui venaient boire au bord des fleuves ou qui broutaient leur plaine. » (ch. I). La confrontation solitaire du héros aux

éléments passe par le contact avec la mer, mais aussi, *mutatis mutandis*, avec la montagne andine, en pleine période de développement de l'alpinisme à l'époque : « sur 200 kilomètres d'épaisseur, plus un homme, plus un souffle de vie, plus un effort. Mais des arêtes verticales, qu'à six mille d'altitude on frôle ».

C – La mystique du passage

Le roman tout entier est marqué par le caractère inéluctable du passage. En témoigne un champ lexical nourri : « L'équipage était condamné à s'enfoncer » (ch. XVII), notamment alimenté par Rivière : « Voyez-vous, Robineau, dans la vie il n'y a pas de solutions. Il y a des forces en marche » (ch. XIX) ; « Une fois la route tracée, on ne peut pas ne plus poursuivre » (ch. XXII). Cette fatalité comprend une forte dimension métaphysique et rappelle le thème chrétien de l'homme condamné à parcourir le monde (*homo currens*) : « Comme si réellement on pouvait avoir le temps un jour [...] Il n'y a pas d'arrivée définitive de tous les courriers » (ch. II) Le vol s'apparente à une descente aux enfers : à la « lueur de forge », « descendre au cœur de la nuit, sans secours, sous la seule protection d'une petite lampe de mineur » (ch. VII). Il engage à une rencontre avec la mort, éprouvée par Pellerin qui « venait de vivre quelques heures sur l'autre face du décor » (ch. IV) et par Fabien et son radio : « quelque chose aura coulé du monde visible dans l'autre » dans un paysage redevenu idyllique (ch. XVIII). Le choix du pilote de s'arracher à la douceur du foyer pour voler (ch. X) rappelle la vision (genrée et dichotomique) qui oppose Hermès à Hestia, Enée à Didon.

II – Une mobilité empreinte des valeurs de la mobilité, prise dans des rapports de pouvoir

Trois grands points montrent que la mobilité aérienne évoquée dans le roman s'inscrit cependant pleinement dans le monde social.

A – Les savoirs de la mobilité

La connaissance scientifique est un élément essentiel dans le roman (élément de poids dans le parallèle avec l'œuvre de Jules Verne (*Le Hir*, 1983)). C'est une composante essentielle du capital de mobilité des pilotes. Le réveil de Fabien au chapitre X en est caractéristique, démontrant son savoir-faire climatologique, nécessaire pour maîtriser la distance :

« Il ouvrit les yeux.

— Quelle heure est-il ?
— Minuit.
— Quel temps fait-il ?
— Je ne sais pas...
Il se leva. Il marchait lentement vers la fenêtre en s'étirant.
— Je n'aurai pas très froid. Quelle est la direction du vent ?
— Comment veux-tu que je sache...
Il se pencha :
— Sud. C'est très bien. Ça tient au moins jusqu'au Brésil.
[...]
— A quoi penses-tu ?
Il pensait à la brume possible du côté de Porto Alegre. »

La maîtrise du mouvement passe aussi par le rapport à ce que le géographe Nigel Thrift (2004) appelle la « qualculation ». Il désigne par là un vaste ensemble de calculs et de nombres, qui crée une sorte d'environnement et d'arrière-plan technique de tout déplacement. Cette « qualculation » réduit la complexité du Monde et nous aide à le comprendre, elle filtre une part considérable de la perception du déplacement et est tout particulièrement présent dans le domaine de l'aviation (Dodge et Kitchin, 2004). En témoigne l'action de Fabien : « Il enfouit sa tête dans la carlingue. Le radium des aiguilles commençait à luire. L'un après l'autre le pilote vérifia des chiffres et fut content. Il se découvrait solidement assis dans ce ciel. » (ch. I). Sa femme est aussi engagée à distance dans sa mobilité par le calcul : « La nuit de chaque retour elle calculait la marche du courrier de Patagonie : « il décolle de Trelew » » (ch. XIV). Mais ce filtrage technique n'est pas sans effets éthiques et politiques qu'elle dénonce aussi, dans un discours indirect libre, lorsqu'elle se rend dans les bureaux du courrier postal : « Ces hommes qui continuaient leur travail [...] ces dossiers où la vie humaine, la souffrance humaine ne laissaient qu'un résidu de chiffres durs » (ch. XIX).

B – La reprise du rapport entre nature et culture

L'essor des vols de nuit correspond à un projet d'extension spatiale mais aussi temporelle de l'espace habité, de l'écoumène. En témoigne l'évocation récurrente de la variation des densités à terre et de la solitude du pilote et du radio. Il s'agit là d'une dimension essentielle de la modernité occidentale, qui vise à un rapport de domination de ce qui est identifié comme la nature par la culture. C'est ce désir d'extension de l'écoumène qu'évoque cet extrait :

« et commença cette profonde méditation du vol, où l'on savoure une espérance inexplicable. Et maintenant, au cœur de la nuit comme un veilleur, il découvre que la nuit montre l'homme : ces appels, ces lumières, cette inquiétude. Cette simple étoile dans l'ombre : l'isolement d'une maison. L'une s'éteint : c'est une maison qui se ferme sur son amour.

Ou sur son ennui. C'est une maison qui cesse de faire son signal au reste du monde. Ils ne savent pas ce qu'ils espèrent, ces paysans accoudés à la table devant leur lampe : ils ne savent pas que leur désir porte si loin, dans la grande nuit qui les enferme.

Mais Fabien le découvre quand il vient de mille kilomètres et sent des lames de fond profondes soulever et descendre l'avion qui respire, quand il a traversé dix orages, comme des pays de guerre, et, entre eux, des clairières de lune, et quand il gagne ces lumières, l'une après l'autre, avec le sentiment de vaincre. Ces hommes croient que leur lampe luit pour l'humble table, mais à quatre-vingts kilomètres d'eux, on est déjà touché par l'appel de cette lumière, comme s'ils la balançaient désespérés, d'une île déserte, devant la mer. » (ch. I).

Cet extrait montre aussi que la tempête et l'orage sont les épreuves reines de cette confrontation, assimilée à un combat guerrier face aux éléments. La tempête et l'orage sont considérés comme des entités dotées d'une véritable capacité d'action pour le pilote Pellerin, acheminant le courrier depuis le Chili : « ces pics innocents [...] et qui pourtant commençaient à vivre – comme un peuple [...] chargé d'un étrange pouvoir [...] navires géants qui s'installent pour le combat » (ch. III).

Cette appropriation territoriale n'est pas totalement étrangère au vaste projet colonial de l'époque. L'analogie guerrière est omniprésente, notamment via la TSF, instrument par excellence des guerres de l'époque : « Puis vinrent quelques noms de villes franchies, et c'était pour Rivière, dans cette lutte, des cités qui tombaient. » (ch. VI). « Sur deux mille cinq cents kilomètres, du détroit de Magellan à Buenos Aires, des escales semblables s'échelonnaient ; mais celle-ci s'ouvrait sur les frontières de la nuit comme, en Afrique, sur le mystère, la dernière bourgade soumise. » (ch. I). Il s'agit bien de frontières mobiles,

associées à un projet et à des valeurs, à une *frontier* et non pas à une simple limite (*border*), qui constituent un front de progression : « marches, contremarches, territoires gagnés qu'il faut rendre » (ch. VII). Ces termes suggèrent la constitution d'un empire et la préoccupation constante pour les responsables de ces ensembles territoriaux d'assurer leur cohésion par l'entretien de communications fréquentes entre des espaces hétérogènes qui les composent. Le regard surplombant du pilote, la vue aérienne qu'il propose, permet un changement d'échelle du regard, plus à même d'embrasser l'ensemble du territoire à maîtriser. Il rappelle le point de vue dominant du chercheur, privilégiant l'observation des territoires depuis les points hauts et qu'a dénoncé avec vigueur la géographe britannique et féministe Gillian Rose (1993).

C – Le rapport de domination des plus mobiles sur les moins mobiles

Le roman valorise la mobilité du pilote, qui tranche sur l'enclavement associé au reste de la population, par exemple, dans l'extrait cité plus haut : « l'isolement d'une maison [...] qui se ferme sur [...] son ennui [...] cette lumière, comme s'ils la balançaient désespérés, d'une île déserte » (ch. I). Dans une vision presque panoptique, le pilote saisit l'espace intime de ses occupants et brouille les distinctions entre espace domestique et espace public consacré à la circulation. Le roman les assigne à territoire, comme une « prison que les hommes se donnent », selon le raccourci provocateur de Claude Raffestin (1980, p. 129). Dans le référentiel du pilote en vol, le « village [est] immuable » (ch. I), il n'est vu que dans son immobilité relative. Les descriptions insistent sur la dimension statique de la vie quotidienne à l'aide des locutions prépositionnelles, évoquant par exemple la « foule qui stagnait devant la bouche des cinémas » ou les petits bourgeois des petites villes « autour de leur kiosque à musique » (ch. VIII). Le personnage de Robineau incarne tout spécialement cette limitation par contraste avec le pilote Pellerin (au nom mobile lui aussi) à qui il « montrait sa prison » (ch. VI).

Cette division entre mobiles et immobiles recouvre aussi une dimension de genre : « Enfin, il se retourna vers les chefs et les camarades, et les considéra gravement comme sa propriété. Il semblait les compter et les mesurer et les peser, et il pensait qu'il les avait bien gagnés, et aussi ce hangar de fête et ce ciment solide et, plus loin, cette ville avec son mouvement, ses femmes et sa chaleur. » (ch. III). La femme de Fabien (qui n'a pas de nom dans le roman) se « heurt[e] à un mur » quand elle appelle pour avoir des nouvelles Fabien : « cette inertie lui faisait du mal » (ch. XIV). Dans un premier temps, son intervention est étouffée car « les mères et les femmes n'entrent pas dans les salles d'opération. On fait taire l'émotion » (ch. XIV).

III – La construction d'une société et d'un territoire en réseau

L'épopée n'est pas qu'un genre littéraire, elle a aussi une véritable dimension fondatrice.

A – Une clé de voûte pour un réseau urbain

Le pilote fait figure d'animateur qui multiplie les interactions : il ne cesse de croiser, rencontrer saluer, de passer le message à tous les postes de la ligne, bref d'humaniser la construction d'un réseau : « allait d'une ville à l'autre, il était le berger des petites villes » (ch. 1). Dans ces escales qui s'échelonnent et sont distribuées dans le temps à intervalles réguliers, un ordre s'affirme et Buenos Aires se distingue, devient « une oasis » et « un port » (ch. XIII). C'est un espace relationnel qui s'esquisse : « La terre était tendue d'appels lumineux », les villages deviennent des « constellations » (ch. I). Il s'établit à l'échelle mondiale, avec un secrétaire de veille à Buenos « pour que jamais, de Toulouse à Buenos Aires, ne se rompe la chaîne » (ch. VIII), préfigurant le bouclage du Monde, la constitution de réseaux à l'échelle mondiale.

Ce changement d'échelle passe par les technologies de la communication, qui fait du Monde une expérience quotidienne : « Rivière décrocha l'écouteur, reçut le bourdonnement du monde [...] Rio de Janeiro demandait un renseignement, Montevideo parlait du temps, et Mendoza de matériel. C'étaient les bruits familiers de la maison. » (ch. VIII). La plasticité sémantique du pronom personnel *on* permet de suggérer l'adhésion du narrateur à la construction d'un collectif : « Un temps long, puis cette résonance, cette profondeur qu'apportaient le vent, l'espace aux voix humaines. Enfin, on parla » (ch. IX).

Ce projet de mise en réseau est symbolisé par la figure de Rivière : « Rivière, à sa porte, venait d'apparaître, serré dans son manteau, le chapeau toujours sur les yeux, éternel voyageur » (ch. XIII). Le personnage est inspiré de Didier Daurat, directeur de l'exploitation des lignes de la compagnie Latécoère sous la direction duquel Saint-Exupéry a piloté en Amérique latine. Il accompagne la circulation incessante des avions par sa gestuelle même : « Rivière, responsable du réseau entier, se promenait de long en large sur le terrain d'atterrissage de Buenos Aires » (ch. II). Convaincu de la nécessité d'assurer la continuité du réseau aéropostal, il envoie le courrier en Europe malgré la mort de Fabien. La circularité de la structure du roman marque le plein soutien implicite de l'auteur à cette stratégie d'itération, en passant de l'évocation d'un premier vol, celui de Fabien, à un autre vol, celui d'un pilote anonyme.

B – Un projet de société ? Culte de la vitesse et de l'homme nouveau

Dans l'injonction à la mobilité développée par Rivière, l'horaire est au service d'un projet de dépassement héroïque et quelque peu démiurgique : « L'homme était pour [Rivière] une cire vierge qu'il fallait pétrir. Il fallait donner une âme à cette matière, lui créer une volonté. Il ne pensait pas les asservir par cette dureté, mais les lancer hors d'eux-mêmes. S'il châtiait tout retard [y compris dû à des aléas météorologiques], il faisait acte d'injustice mais il tendait vers le départ la volonté de chaque escale ; il créait cette volonté. Ne permettant pas aux hommes de se réjouir d'un temps bouché, comme d'une invitation au repos, il les tenait en haleine, et l'attente humiliait secrètement jusqu'au manoeuvre le plus obscur. On profitait ainsi du premier défaut dans l'armure : « Débouché au Nord, en route ! » Grâce à Rivière, sur quinze mille kilomètres, le culte du courrier primait tout. »

La vitesse devient l'étalon de l'action et de la productivité : « On perdrait sans doute une demi-heure. Rivière connut cette irritation que l'on éprouve quand le rapide stoppe sur la voie et que les minutes ne délivrent plus leur lot de plaines. La grande aiguille de la pendule décrit maintenant un espace mort : tant d'événements auraient pu tenir dans cette ouverture de compas. Rivière sorti pour tromper l'attente, et la nuit lui apparut vide comme un théâtre sans acteur : « Une telle nuit qui se perd ! » » (ch. VI).

La mobilité est en effet vécue comme vitale, dans une conception organiciste du réseau : « Du terrain on demandait par téléphone des instructions pour les équipes qui, maintenant, veillaient sans but. Les fonctions de la vie étaient ralenties. « La mort, voilà » pensa Rivière. » (ch. XIX). Elle intensifie le rapport au temps : « Les secondes s'écoulaient. Elles s'écoulaient vraiment comme du sang ? Le vol dure-t-il encore ? Chaque seconde emporte une chance. Et voilà que le temps qui s'écoule semble détruire » (ch. XX), jusqu'à ce que « Robineau propag[e] l'étonnante nouvelle : on ne suspendait pas les vols de la nuit » malgré la mort du pilote.

Le réseau est incarné par un acteur, Rivière, mais aussi rendu visible par la carte, instrument et objet du pouvoir territorial par excellence, dont la description rappelle les cartes de l'Empire français : cette « carte murale où s'inscrivait en rouge le réseau de la Compagnie [...] "le visage de ce réseau est beau mais dur. Il nous a coûté beaucoup d'hommes, de jeunes hommes" [...] Cependant, le but pour Rivière dominait tout. »

C – Le changement d'échelle : dépasser l'individu et les territoires existants

Le dépassement héroïque de l'individu se fait dans le cadre d'une mondialisation du cadre de référence territorial. Rivière est ainsi décrit comme celui dont le « propre mal [...] ouvre certaines fenêtres » (ch. VIII), le « veilleur de nuit qui veillait sur la moitié du monde [...] il comprit la nuit. Elle contenait Buenos Aires, mais aussi, comme une vaste nef, l'Amérique. [...] une fois le courrier en marche vers Santiago du Chili, on vivait, d'un bout à l'autre de la ligne, sous la même voûte profonde » (ch. VI).

Il n'envisage pas moins le réseau aussi de manière très matérielle, comme un objet à forte puissance symbolique : « c'est curieux comme les événements prennent le dessus, comme se révèle une grande force obscure, la même qui soulève les forêts vierges, qui croît, qui force, qui sourd de partout autour des grandes œuvres. » Rivière pensait à ces temples que de petites lianes font crouler » (ch. IX). Il n'en oppose pas moins implicitement au statisme de ces constructions la mobilité de son territoire en réseau : « il menait son peuple dresser des pierres, que n'ensevelirait pas le désert » (ch. XIV).

Conclusion : la nostalgie du transport aérien

L'héroïsation de ces expériences pionnières (Moricot, 1992) contribue à une nostalgie des premiers temps de l'aviation, alimentant le mythe du voyageur, sorte d'explorateur des temps nouveaux, dont la figure est opposée à celle du touriste qui serait moins authentique (cf. MIT, 2008 pour une critique). Elle ne doit pas nous faire oublier que, bien qu'empreint des normes de la modernité qui ont conduit à la construction des territoires classiques des Etats-nations, *Vol de nuit* jette aussi les bases d'une compréhension de l'expérience de l'espace mobile et du territoire en réseau qui imprègnent les constructions du Monde les plus contemporaines.

Bibliographie

- Bauman, Zygmunt. 2000. *Liquid modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Berque, Augustin. 2000. *Ecoumène introduction à l'étude des milieux humains*. Paris: Belin.
- Cocheyras, Jacques. 1983. « "Pratique de l'aviation" et vision du monde dans les années 30: Malraux et Saint-Exupéry in Littérature et voyage. 1: Le voyage aérien. » *Recherches et Travaux. Université de Grenoble. UER de Lettres Grenoble* (24): 107-116.
- Desportes, Marc. 2005. *Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace : XVIIIe-XXe siècle*. Paris: Gallimard.
- Dodge, Martin et Rob Kitchin. 2004. « Flying through code/space: the real virtuality of air travel ». *Environment and Planning A* 36(2): 195–211.
- Dorrian, Mark. 2007. « The aerial view: notes for a cultural history ». *Strates* (13). <http://strates.revues.org/5573> (Consulté le 30 novembre 2010).
- Le Hir, Geneviève. 2002. « Antoine de Saint-Exupéry et Jules Verne: Vol de nuit et Les Indes Noires ». *Bulletin de la Société Jules Verne* (141): 13-18.
- MIT, Equipe. 2008. *Tourismes : Tome 1, Lieux communs*. Belin.
- Moricot, Caroline. 1992. « Le paradoxe du passager aérien ». Dans Gras Alain, Moricot Caroline (dir.), *Technologies du quotidien. La complainte du progrès*, Paris: Autrement, p. 127-133.
- Raffestin, Claude. 1980. *Pour une géographie du pouvoir*. Paris: Librairies techniques.

- Retailé, Denis. 2009. « Malaise dans la géographie, l'espace est mobile ». Dans Vanier Martin (dir.), *Territoires, territorialités, territorialisation, controverse et perspective*, Rennes: Presses universitaires de Rennes, p. 97-104.
- Rose, Gillian. 1993. *Feminism and geography: the limits of geographical knowledge*. Cambridge: Polity Press.
- Thrift, Nigel. 2004. « Movement-space: the changing domain of thinking resulting from the development of new kinds of spatial awareness ». *Economy and Society* 33(4): 582–604.
- Urry, John. 2005. *Sociologie des mobilités une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Paris: A. Colin.