

Numéro thématique Flux

Les nouveaux défis des mobilités rurales

Coordonné par Gaëtan Mangin, Elena Cogato Lanza, Vincent Kaufmann, Hervé Marchal

Aujourd'hui, nombre d'acteurs (politiques, institutionnels, sociaux...) se questionnent sur la manière de se déplacer au quotidien. Dans leur ligne de mire, les instances publiques pointent l'omniprésence de l'automobile, non seulement pour des raisons sécuritaires mais aussi désormais environnementales (Demoli, 2015). Ces nouvelles perspectives rendent davantage visibles les inégalités face aux modalités et aux problématiques de déplacements quotidiens, et ce, à deux niveaux : socialement (Cholez *et alii.*, 2005) et spatialement. Alors que les grandes agglomérations disposent d'alternatives plurielles (métro, autobus, tramway, location de véhicules) et d'une infrastructure de plus en plus pensée pour favoriser les mobilités actives (aires piétonnes, pistes cyclables, etc.), les territoires éloignés des grandes villes composent encore avec une offre de transport collectif généralement moins étoffée, voire inexistante. En conséquence, l'accès aux modes de transport individuels (deux-roues et automobiles) est essentiel en ruralité, à tel point qu'il conditionne l'accès aux ressources les plus essentielles au quotidien. La voiture notamment y permet la construction d'une sociabilité, la maîtrise de son temps personnel ou encore l'accès à l'emploi (Kaufmann, Mangin, Marchal, 2024). Ce faisant, son usage déverrouille l'accès à de nombreuses aires de socialisation. Parce qu'en ruralité, elle s'avère généralement indispensable, la voiture n'est donc pas toujours un choix, tant s'en faut (Flipo, 2021). Soulignons combien l'accès à la mobilité (dans son acception la plus large) se révèle ici étroitement lié à la condition sociale (Baylina, Rodó-Zárate, 2020), davantage encore qu'en milieu urbain. Dès lors, et à l'heure où ce moyen de transport, jadis plébiscité des ruraux (*Ibid.*) est désormais dévalorisé dans les discours politiques promouvant un report modal, il devient nécessaire de repenser sa place et les perspectives qui s'offrent à lui au sein des espaces de faible densité.

Ce numéro thématique entend aborder la question rurale en se prévenant d'une lecture urbanocentrée et folklorique (Orange, Vignon, 2019). Il vise à développer une lecture plurielle des espaces éloignés des grands centres urbains. Il semble nécessaire en effet d'adopter une lecture de l'objet ruralité (et de celles et ceux qui l'occupent) au plus loin d'une conception binaire, en considérant que la ruralité n'est ni un prolongement de la ville, ni un monde qui en serait séparé. La dichotomie symbolique qui oppose ruralité et urbanité n'est en effet pas si solide que la puissance des mots le laisse entendre, du moins dans le rapport à la mobilité (Lambert, Roudet, 1995), notamment parce que le rapport à la proximité s'avère, en réalité, largement subjectif, mais aussi parce qu'urbain et rural sont largement poreux. À ce propos, nombre de ruraux et semi-urbains agencent leurs expériences et organisent sans difficulté des allers-retours en zone urbaine. En outre, le concept de ruralité ne recouvre pas les mêmes enjeux ni les mêmes réalités selon que l'on porte le regard sur les pays du nord ou ceux du sud.

S'il existe à ce jour un engouement majeur pour les recherches qui traversent les mobilités urbaines, force est de constater que ces enjeux demeurent un angle mort en ce qui concerne les

territoires ruraux. Ceci peut susciter l'étonnement. En effet, le territoire français se caractérise par la présence d'une multitude de petites communes rurales, reliées entre elles par un tissu routier particulièrement dense (Marchal, Stébé, 2019, 2010). Par ailleurs, l'urbanisation européenne touche une large part des espaces ruraux, dont les typologies sont très variées. Ces territoires connaissent des dynamiques démographiques contrastées, allant d'une croissance constante à un déclin significatif. Enfin, ces espaces restent soumis à des défis majeurs en matière d'enclavement, un facteur important d'inégalités socio-économiques. Cette problématique est d'autant plus marquée dans les pays du sud, où les infrastructures font parfois défaut (Porter, 2002).

Ce numéro de la revue *Flux* invite à interroger les enjeux qui traversent la ruralité contemporaine en matière de mobilité. Plus précisément, il propose de faire la lumière sur les particularités qui caractérisent les territoires ruraux en matière de déplacements, mais aussi les difficultés rencontrées par les populations qui les peuplent et les formes d'ingéniosité (individuelles, collectives, informelles, institutionnelles, techniques, projectuelles, etc.) qui s'y développent. Ainsi, et de façon non exhaustive, les contributions pourront s'inscrire dans un ou plusieurs des axes suivants :

1/ Les modalités de l'innovation publique en milieu rural. Cet axe propose de questionner le rôle des institutions (régionales, départementales, communales...) et la place de l'action publique au sens large (Lascoumes, Le Galès, 2018) dans l'organisation des services de mobilités locales et/ou dans l'aménagement spatial en lien avec la mobilité. De quelle manière les pouvoirs locaux se saisissent-ils des enjeux inhérents à la mobilité, des plus traditionnels et ordinaires (ramassages scolaires, transports en commun, etc.) aux problématiques les plus spécifiques (effets de congestions dus aux détournements induits par les services de navigation connectée, par exemple), ou se confrontent-ils à des scénarios prospectifs sur le long terme ? Les contributions pourront également s'intéresser à la manière dont se traduisent, localement, des décisions politiques prises à grande échelle. Par exemple, quels sont, pour le cas français, les effets concrets de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 sur les territoires à faible densité ou de l'instauration des ZFE sur la mobilité des populations rurales ? Dans les pays du sud, quels impacts les plans de mobilité durable déployés dans les grandes métropoles, à l'instar de Bogotá (Thomas, Gouëset, 2023), ont-ils sur leurs périphéries moins urbanisées, notamment lorsque l'offre de mobilité collective est sous-dimensionnée, comme c'est le cas pour la ville de Dakar (Lesteven *et alii*, 2023) ? En Suisse, comment les stratégies du Projet de territoire en matière de mobilité, énergie et production sont appropriées par les politiques d'aménagement en région ou en commune rurale ? Loin de représenter une réalité homogène, les territoires ruraux représentent une mosaïque de situations différenciées, tant du point de vue social, spatial et culturel. En ce sens, ils peuvent aussi bien relever de milieux féconds traversés par les initiatives citoyennes, politiques, culturelles et associatives dynamiques, que de situations où l'enjeu consistant à élire un maire - figure centrale de la ruralité s'il en est - représente la première des préoccupations. Ainsi, comment la diversité des configurations politiques locales influe-t-elle sur les possibilités concrètes de construire des modalités d'accès aux ressources et aménités ? Comment les différentes formes d'engagement politique influencent-elles les dynamiques politiques locales autour des mobilités ? Quelles marges d'innovations et d'expérimentations existent-elles véritablement dans des communes situées à la marge, voir exclues, des planifications métropolitaines ou d'agglomération ? Plus largement, une attention pourra être donnée aux effets imprévus, voire aux effets induits, des politiques publiques, afin de questionner notamment l'existence d'une circularité entre ces dernières et les modes de vie locaux. Quelles initiatives citoyennes émergent dans la ruralité contemporaine en matière de

mobilité ? Comment les initiatives citoyennes se saisissent-elles des instruments législatifs et institutionnels ? Sont-elles reprises par les pouvoirs publics, et si oui, de quelle manière ? Que traduisent-elles des attachements des populations à leurs territoires de vie ? Quelles aspirations au changement s’y manifestent-elles ? Comment s’organise collectivement le report modal, au niveau des pouvoirs publics aussi bien qu’en dehors des institutions, notamment au sein du monde associatif ? Mais aussi, de quelle manière l’objectif de décarbonation des mobilités implique-t-il de nouveaux acteurs et de nouveaux types d’interactions ? Les propositions pourront ainsi porter sur le développement d’offres alternatives d’initiatives privées, qui entendent répondre à une demande de mobilité non pourvue et ainsi appréhendée en tant que marché potentiel – location de différents types de véhicules, navettes et autres transports collectifs de courte, moyenne ou longue distance notamment – qu’aux débats locaux d’un futur sans voiture (Cogato Lanza *et alii*, 2021).

2/ La diversité des pratiques et expériences mobilitaires quotidiennes au-delà de l’automobile. La ruralité est bien souvent marquée par un éloignement et l’éclatement spatial d’un certain nombre de ressources dont l’accès relève pourtant d’une nécessité (lieux de travail, espaces d’approvisionnement alimentaire, services de santé, administrations...). Pour cette raison, les mondes ruraux sont souvent assimilés à une dépendance envers l’automobile qui serait devenue incontournable, et dont la possession peut rendre dépendant de territoires extérieurs davantage urbanisés (que l’on pense ici, par exemple, aux difficultés à trouver un garagiste et même parfois une station essence sans avoir à effectuer plusieurs dizaines de kilomètres). Pourtant, à bien y regarder, un certain nombre d’individus résidant en milieu rural ne sont pas (ou plus) motorisés. Il peut s’agir de situations subies, par la contrainte économique ou l’absence de compétences mobilitaires (Kaufmann, 2008) par exemple. Ces situations donnent lieu à une somme de pratiques de débrouillardise consistant à « faire avec », mais surtout à « faire sans » (De Certeau, 1990). Il s’agit ici d’avoir recours au report modal, à la solidarité, mais aussi de développer des compétences ordinaires consistant à contourner le besoin de mobilité par des pratiques de sobriété ou d’autonomie (Mangin, Roy, 2023). Dès lors, comment s’organisent les mobilités rurales « hors-voiture » ? Quelles autres formes de mobilités suggèrent-elles ? Sur quelles (ré)organisations du quotidien reposent-elles, et comment ces dernières sont-elles vécues par ceux qui les mettent en œuvre ? Des études de cas situés en Afrique subsaharienne, où la majorité des déplacements sont effectués à pied (Diaz Olvera, *et alii*, 2010 ; Boyer, Gouëset, Delaunay, 2016), seraient ici particulièrement instructifs. Dans d’autres cas, la démotorisation relève de modes de vie pleinement choisis et assumés qui donnent le primat à des pratiques d’entraide (faire des courses pour un voisin en échange d’un service), de solidarité (covoiturage, autostop) et de mutualisation (pour faire ses courses ou se rendre en ville). C’est notamment le cas de néo-ruraux dont les activités professionnelles peuvent être totalement ou partiellement effectuées en télétravail. Comment rendre compte d’engagement dans de telles mobilités, *a priori* peu adaptées aux territoires dans lesquels elles se déploient ? Si la voiture conserve, comme ailleurs, une place centrale dans les modes de vie des individus autant que dans l’organisation du territoire (Héran, 2020), de quelle façon l’impératif de penser ses cohabitations avec d’autres modes de transport se déploie-t-il et s’impose-t-il ? (Peycheraud, 2022). Par exemple, si l’on assiste à la multiplication de nouvelles formes de mobilités, soutenues par la diversification des modes de transport (Mangin, Vincent, Marchal, 2023) dans les centralités urbaines, qu’en est-il des trottinettes, vélos électrifiés et autres pédibus dans les zones moins denses ? Enfin, des travaux pourront porter sur la numérisation des pratiques de consommation et leurs incidences sur la mobilité. Par exemple, si l’on sait déjà que les ménages urbains et les ménages périurbains dépendants de l’automobile ont des usages différenciés de l’achat en ligne (Belton-Chevalier, De Coninck, Motte-Baumvol, 2016), des articles portant sur la spécificité des accès aux biens et aux services par populations

rurales (via l'itinérance ou le développement de la livraison à domicile notamment) seront les bienvenus. De quelle manière les pratiques de mobilité liées à l'approvisionnement ont-elles muté, ou non, sous l'effet du développement des offres de livraison à domicile notamment durant la période du Covid-19 ? À quelle demande cela répond ? Est-ce que ces offres permettent de limiter l'empreinte écologique des déplacements, dans la mesure où chacun doit pouvoir se rendre dans les points de livraison dédiés ? Finalement, quel est l'impact du numérique sur les populations rurales, leurs mobilités, leurs modes de consommation, et plus largement leurs modes de vie ?

3/ Les enjeux de mobilité au prisme des populations. Cet axe pose la focale sur la diversité des caractéristiques des populations rurales mais aussi les enjeux liés à leurs cohabitations. Les habitants pourront ainsi être abordés à partir de leur âge, leur genre, leur catégorie sociale ou encore leur origine géographique. De façon non exhaustive, les contributions pourront revenir sur les déterminants des entraves mobilitaires, mais également leurs conséquences, pour les populations qui vieillissent dans les campagnes. Comment bougent les plus âgés ? Comment vivent-elles les restrictions éventuelles de leurs déplacements ? À l'autre extrémité de la pyramide des âges, une attention pourra être portée aux caractéristiques des mobilités des enfants et des adolescents, et leur place dans les sociabilités locales (pensons, par exemple, aux petits groupes de jeunes se réunissant autour de leurs vélos ou de leurs cyclomoteurs). Comment et où les jeunes bougent-ils ? Que représentent les différents moyens de transport pour les jeunes ruraux ? Des questions qui se trouvent au cœur des problématiques contemporaines, surtout lorsqu'on sait la place que tient désormais la mobilité dans l'analyse des inégalités socio-spatiales qui traversent la jeunesse (Rénahy, 2010 ; Amsellem-Mainguy, 2021). Les travaux portant sur les pratiques mobilitaires de résidents secondaires (Duchêne-Lacroix, Hilti, Schad, 2013) mais aussi des populations pendulaires ou encore frontalières (Clément *et alii*, 2024) et leurs relations aux autochtones seront également appréciés. Que disent ces mobilités et ces habitations partielles dans le temps, de la façon dont certains investissent les territoires ruraux ? Quels ancrages traduisent de tels modes d'habiter ? De façon plus générale, quels liens peut-on établir entre les mobilités quotidiennes et les mobilités résidentielles ? De quelles économies le territoire rural est de fait l'assise, en lien notamment avec la diffusion du télétravail et des nouvelles mobilités partagées ?

4/ Les infrastructures mobilitaires dans la ruralité. Cet axe propose de questionner les relations des individus aux infrastructures mobilitaires. Si les routes, pistes cyclables et lieux de réparation sont indispensables à l'usage des différents véhicules, les arbitrages politiques en la matière traduisent des priorités qu'il convient d'analyser. Par exemple, à qui et à quoi sont destinées les pistes cyclables qui se multiplient dans les localités à forte fréquentation touristique ? Plus largement, quelles mobilités et quelles populations sont-elles favorisées, ou défavorisées, par les infrastructures existantes et à venir ? Que traduisent les priorités données à la maintenance de certaines infrastructures (Denis, Florentin, 2022), parfois au détriment des autres ? Comment on y aborde le thème du coût de l'infrastructure, qu'il soit relatif à sa construction ou à son entretien ? Quels critères assoient, le cas échéant, les arbitrages entre coût des infrastructures, coût environnemental et coût de la santé ? Un intérêt pourrait ici être porté aux déficits infrastructurels ainsi qu'aux difficultés d'accès aux infrastructures. Comment se débrouille-t-on pour accéder aux outils et aux compétences nécessaires à la maintenance lorsqu'on ne bénéficie pas de garagiste à proximité ? Quelles formes d'organisation permettent de pallier le manque d'une station-service ? Quelles formes de solidarité permettent, plus largement, de contourner le manque d'institutions publiques et d'acteurs économiques dédiés à la mobilité ? Au-delà de la construction des infrastructures routières, comment permettre l'accès à la mobilité des populations dans les pays du sud (Dawson et Barwell, 1993) ? Les

contributions pourront également renseigner les inégalités sociales et territoriales dans l'accès aux infrastructures (stations-service, garage, accès autoroutier...). Au-delà de leur absence, elles pourront aussi questionner les cohabitations avec les infrastructures et leur potentiel de nuisance. Par exemple, comment les individus négocient-ils avec les dérangements sonores, olfactifs ou encore visuels d'une autoroute, d'un lacet sur-fréquenté par des motards ou encore d'un circuit automobile (Marchal, 2022) ? Quelles frontières symboliques peuvent représenter de telles infrastructures dont la fréquentation est parfois presque exclusivement l'apanage de touristes urbains étrangers au territoire ? Enfin, il s'agira de penser ici les cohabitations modales et les potentialités en termes de multimodalité. Les territoires ruraux sont notamment prisés de ceux qui viennent y mettre en œuvre des mobilités ludiques et non motorisées (pensons notamment aux cyclistes, ou à la marche contemplative et méditative qui permet de tenir à distance pour un temps la frénésie de la vie urbaine (Le Breton, 2012)). Le paradoxe réside ici dans le caractère encastré de ces mobilités dites « douces » dans d'autres mobilités, bien souvent automobiles, qui servent à se rendre sur les lieux dédiés à de telles pratiques. À quels besoins répondent ces mobilités ludiques, et plus largement ces altermobilités ? Qui s'en saisit ? Sont-elles investies par les populations locales ? Comment sont vécues, par ces dernières, de telles mobilités que l'on pourrait qualifier d'hétéronomes ? Ces questions amènent à une extension de la notion d'infrastructure de mobilité à l'ensemble des espaces qui lui sont dédiés, jusqu'à considérer le garage individuel, les parkings collectifs, les cours d'immeuble résidentiel ou autres espaces de manœuvre. Quels signaux faibles peut-on déceler dans les usages et les bricolages, qui soient révélateurs de tactiques de transitions (réaffectation, mise en partage, etc.) ? Quelles applications des règlements d'urbanisme – en matière par exemple de surface de stationnement – révèlent des tensions entre les attendus en matière de gestion du trafic et les objectifs de viabilité immobilière ? Quelles indéterminations ou réversibilités peuvent être observées dans les espaces de la mobilité en région rurale ?

La notion de ruralité renvoyant à une pluralité de situations sociales, culturelles et territoriales, les articles peuvent porter aussi bien sur les bourgades les plus éloignées des centralités urbaines que sur les territoires plus proches des villes et qui en constituent le pourtour pré-urbanisé. Ils pourront également porter sur des territoires plus denses et considérés comme urbanisés dans la mesure où il s'agit de questionner leurs liens avec la ruralité. Aussi, et bien que le présent appel soit rédigé pour correspondre au cas français, les contributions pourront porter sur des études de cas d'autres terrains.

La revue *Flux* étant ouverte à la pluridisciplinarité, les textes retenus pourront s'inscrire dans le champ de la sociologie, de l'anthropologie, de la géographie, de l'économie, de l'histoire, de la philosophie, des sciences politiques, de l'aménagement, ou/et au carrefour de ces disciplines.

Informations aux auteurs :

Date limite pour les résumés : **15 décembre 2025.**

Envoi des propositions d'articles (sous forme de résumés, 4000 caractères maximum avec le nom des auteurs et leur affiliation institutionnelle)

Date limite pour les articles complets (première version) : **07 septembre 2026**

Sur la base des résumés pré-validés par le comité de rédaction de la revue Flux, les auteur.e.s auront jusqu'au 7 septembre 2026 pour envoyer la version complète de leur article. Celui-ci correspondra aux standards de la revue (cf. note aux auteurs), à savoir un texte de 50 000 caractères maximum (espaces compris), un résumé de 1000 à 1500 caractères en français et en anglais, ainsi qu'une notice biographique de 600 caractères environ.

Plus d'informations sur la revue Flux et le guide pour les auteurs : <https://revue-flux.cairn.info/recommandations-aux-auteurs/>

La publication de ce numéro de Flux est prévue pour juin 2027.

Contacts :

Les résumés puis les articles sont à adresser à :

Gaëtan Mangin, Docteur en sociologie de l'Université de Bourgogne (associé à l'UMR LIR3S 7366) et Enseignant contractuel en sociologie à l'Université d'Artois, Campus d'Arras (UFR EGASS, rattaché à l'UMR LEM 9221), gaetan.mangin@gmail.com

Elena Cogato Lanza, Professeure Titulaire auprès du Laboratoire d'Urbanisme de l'École polytechnique fédérale de Lausanne - EPFL, et Directrice du Programme doctoral en Architecture et Sciences de la Ville, elena.cogatolanza@epfl.ch

Vincent Kaufmann, Professeur de Sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'École polytechnique fédérale de Lausanne - EPFL, directeur du Laboratoire de sociologie urbaine – LaSUR, vincent.kaufmann@epfl.ch

Hervé Marchal, Professeur de Sociologie à l'Université de Bourgogne (rattaché à l'UMR LIR3S 7366), Directeur de la Maison des Sciences de l'Homme de Dijon (MSH - UAR 3516 CNRS - UB), Herve.Marchal@u-bourgogne.fr

Bibliographie :

Amsellem-Mainguy Y., 2021, *Les filles du coin. Vivre et grandir en milieu rural*, Presses de Sciences Po., Académique.

Baylina M. Rodó-Zárate M., 2020, Youth, activism and new rurality: A feminist approach. *Journal of Rural Studies*, n° 79, p. 189-196.

Belton-Chevallier L., De Coninck F., Motte-Baumvol B., 2016, « La durabilité du périurbain dépendant de l'automobile au regard des pratiques d'achat en ligne des ménages ». *Géographie, économie, société*, 2016/1, vol. 18, p.141-165.

Boyer F., Gouëset V., Delaunay D., 2016, Les mobilités quotidiennes, un révélateur des inégalités sociospatiales à Ouagadougou. *Autrepart*, n° 80(4), p. 47-68.

Certeau (de), M., 1990, *L'invention du quotidien, 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard, 349 p.

Cholez C., Diaz Olvera L., Mignot D., Paulo C., 2005, Chapitre 14. Mobilité quotidienne et inégalités : le cas des personnes les plus démunies. in : M.-A. Buisson éd., *Concentration*

économique et ségrégation spatiale Louvain-la-Neuve: De Boeck Supérieur. p. 263-284). <https://doi.org/10.3917/dbu.buiss.2005.01.0263>

Clément G., Gummy A., Audikana A., Drevon G., Kaufmann V., Daffe L., 2024, *Sociétés frontalières. Une enquête sociologique au cœur de trois espaces frontaliers européens*, EPFL Press, *Espace en société*, 216 p.

Cogato Lanza E., Bahrami F., Berger S., Pattaroni L., 2021, *Post-Car World. Futurs de la ville-territoire*, Genève, MetisPresses, 215 p.

Dawson J., Barwell I., 1993, *Roads are not enough: New perspectives on rural transport planning in developing countries*, London, Intermediate Technology Publications.

Demoli Y., 2015. Carbone et tôle froissée : L'espace social des modèles de voitures. *Revue française de sociologie*, n° 56, p. 223-260. <https://doi.org/10.3917/rfs.562.0223>

Denis J., Florentin D., 2022, « Faire tenir » et entretenir les infrastructures, *Flux*, n° 129-130.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., Sahabana M., 2010, « Entre contraintes et innovation : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne », *Espace populations sociétés*, n° 2-3, p. 337-348.

Flipo A., 2021, Que pensent les habitants des territoires peu denses de la mobilité ? Une exploitation textuelle des données du Grand Débat National. *Flux*, n° 123, p. 54-73. <https://doi.org/10.3917/flux1.123.0054>

Duchêne-Lacroix C., Hilti C., Schad H., 2013, « L'habiter multilocal : discussion d'un concept émergent et aperçu de sa traduction empirique en Suisse », *in* : *Revue Quetelet*, vol. 1, n° 1, avril 2013, p. 63-89.

Héran F., 2020, « La remise en cause du tout automobile », *Flux*, n°119-120, p. 90-101.

Kaufmann V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne.

Kaufmann V., Mangin G., Marchal H., 2024, *Idées reçues sur l'automobile. Individualité, mobilité, société*, Paris, Le Cavalier Bleu.

Lambert Y., Roudet B., 1995, « Qui sont les jeunes ruraux ? », *Agora*, n° 1, p. 47-56.

Lascoumes P., Le Galès P., 2018, *Sociologie de l'action publique*, Armand Colin, 128 (1ère édition : 2007).

Le Breton D., 2012, *Marcher - Eloge des chemins et de la lenteur*, Métailié, Suites Essais.

Lesteven G., Diongue M., Pochet P., Sakho P., 2023 « S'adapter face aux difficultés de mobilité ? Eclairages d'une métropole africaine, Dakar », *Espace populations sociétés*, [En ligne], n° 23/2.

Mangin G., Roy A., 2023, « L'écologie en milieux populaires : de la débrouillardise à l'action collective », *Vertigo*, n° 23/2.

Mangin G., Vincent S., Marchal H., 2023, « Contemporary forms of mobility », *Espace, Populations, Sociétés*, n° 23/2.

Marchal H., 2022, « Le circuit automobile n'existe pas. Une sociologie des divergences socio-environnementales », *Territoires contemporains*, n° 17.

Marchal H., Stébé J-M., 2019 [2010], *Introduction à la sociologie urbaine*, Armand Colin.

Orange S., Vignon S., 2019, « Que des ploucs, des bouseux et des péquenots ? », *Manuel indocile des sciences sociales*, La Découverte, p. 864-873.

Psycheraud A., 2022, « L'émergence d'opérateurs vélo dans les territoires ruraux : les premiers pas d'une forme de transition vers une mobilité durable », *Norois*, n° 64-65, p. 71-85.

Porter G., 2002, Living in a Walking World: Rural Mobility and Social Equity Issues in Sub-Saharan Africa, *World Development*, vol. 30, n° 2, p. 285-300.

Rénahy N., 2010, *Les gars du coin. Enquête sur une jeunesse rurale*, La Découverte, Poche / Sciences humains et sociales.

Thomas H., Gouëset V., 2023, « Bogotá après le Transmilenio : les défis d'une modernisation durable et inclusive des transports urbains », *Espace populations sociétés*, [En ligne], n° 23/2.