en Italie, avec un regard attentif à la morphologie du territoire et aux pratiques de vie quotidienne des habitants.

## MOTS-CLÉS

Mobilité, temps sociaux, accessibilité, aires métropolitaines, espaces périurbains, étalement urbain.

## ABSTRACT

The movement of people and goods in cities is often closely associated with the use of private vehicles, and this association has been viewed in different ways in relation to the new communication technologies. In some cases its positive aspects have been highlighted: private mobility expands trade, provides opportunities for interaction, makes it easier to access urban resources, and thus promotes social inclusion (Kwan, 1999; Dijst *et al.*, 2002; Preston and Rajé, 2007; Colleoni, Castrignanò and Pronello, 2012). In other cases a critical view has emphasised the consequences of excessive vehicular mobility for the inferior quality of the urban environment at the macro level (Schäfer *et al.*, 2009) and at the micro level, for the loss of the spatial proximity that fosters social interaction and of the spatial/temporal references needed for social groups to form (Giddens, 1985; Mela, 2006). Still others have placed in evidence that the use of private vehicles supports and facilitates the present-day form of urban transformation in Western countries, typified by the outward spread of settlements and populations across a territory and into peri-urban areas of low-density building (Dupuy, 1995; Camagni *et al.*, 2002; Zedda, 2009).
This paper sets out some arguments that aid understanding of urban mobility and how to manage the demand for it, beginning from the results of some investigations undertaken in Italy that carefully consider the morphology of a territory and the practice of everyday life by its inhabitants.

## KEYWORDS

Mobility, social time, accessibility, metropolitan areas, peri-urban areas, urban sprawl.

—

## — L'AUGMENTATION DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

La quasi totalité des déplacements enregistrés dans les villes modernes se compose de parcours de courte ou moyenne portée, d'une durée de plus en plus consistante. Ils se déroulent pendant la journée et ont pour finalité de rejoindre le lieu de travail, les points d'achat des biens et, plus généralement, les espaces où rencontrer les amis, les parents et passer du temps libre. Dès son apparition dans les premières sociétés industrielles urbaines, la *mobilité quotidienne* fut caractérisée par un horaire de travail régulier et un trajet fixe, typiques des déplacements des travailleurs de l'industrie. Les transformations de l'industrie, l'apparition et la diffusion du secteur tertiaire, d'abord, et le développement du travail autonome, ensuite, eurent pour effet de désynchroniser les rythmes du travail et ceux de la mobilité quotidienne. Malgré l'importante désynchronisation horaire, le travail requiert des déplacements maison-travail réguliers et encore souvent à trajet fixe. Ceci explique pourquoi la littérature traitant de ce sujet définit comme systématique ce type de mobilité. D'ailleurs il est dit des sujets qui la pratiquent qu'ils « font la navette ». Néanmoins, on assiste de nos jours à une mobilité plus explicitement liée aux calendriers des loisirs, du travail dans la société de la connaissance et de l'information et des services. De courte mais aussi de longue portée, elle est communément qualifiée d'asystématique (et *city users* - usagers de la ville - les sujets qui la pratiquent)[2] et complique considérablement les interventions possibles pour un contrôle éventuel. Par ailleurs, la mobilité quotidienne, systématique et asystématique, est en augmentation constante. Les raisons doivent se rechercher dans une pluralité de facteurs comme la séparation des espaces de la vie familiale de ceux dédiés au travail, la nécessité de se déplacer pour travailler et pour acheter des biens et accéder à des services, mais aussi le choix du lieu où aller comme expression d'un droit de la population. Ce droit individuel a même eu des effets collectifs positifs, notamment celui d'avoir rendu possible le mouvement de la main d'œuvre et des compétences scientifiques et technologiques, faisant la fortune des villes et des zones territoriales qui surent l'accueillir et l'exploiter à leur avantage lors de la compétition nationale et internationale (Jones, 1981).

Un autre phénomène important de longue période associé à l'augmentation de la mobilité quotidienne est l'insertion des femmes dans le marché du travail. Avant lors, la mobilité féminine n'était pas absente mais plutôt confinée

2 Même si cette différentiation se démontre quelque peu forcée, surtout de nos jours dans les sociétés occidentales à économie avancée où les activités liées à l'information, à la culture et en général aux services requièrent une typologie de mobilité sur le territoire "plus élargie" et moins systématique que celle maison-travail.

à des espaces restreints et aux temps hermétiques de la vie domestique et à ceux résiduels, pendant longtemps inaccessibles aux femmes, des loisirs. Les sources informaient alors de la présence de profils de mobilité caractérisés par des temps et des distances de déplacements brefs, pour garantir la présence nécessaire à la gestion de la maison, des rythmes réguliers et flexibles, pour compenser les rigidités des temps de travail des hommes et des temps d'école des enfants, des modalités lentes, pour répondre aux demandes d'attention et de soin des membres de la famille. Nous retrouvons de nos jours ces mêmes caractéristiques dans les profils féminins de mobilité quotidienne accompagnés toutefois d'autres profils de plus en plus proches de ceux des hommes et caractérisés par la réduction du temps passé à la maison et par l'augmentation de celui dédié aux déplacements.
La référence au thème du temps permet d'aborder le troisième macro phénomène associé à l'augmentation de la mobilité quotidienne qui consiste en la croissance des activités journalières. Les résultats des enquêtes sur l'utilisation du temps, réalisées dans différents pays occidentaux au cours de ces trente dernières années, signalent à quel point des parts croissantes de personnes sont occupées dans des activités de plus en plus différentes, pour lesquelles ils sont obligés de se déplacer. (Fisher et Robinson, 2011). Dans le cas de l'Italie, les études sur l'utilisation du temps réalisées par l'Institut National de Statistique révèlent qu'au cours des vingt dernières années, le nombre d'épisodes temporels mais aussi celui des autres activités accomplies pendant une journée enregistrent une augmentation constante :

> *« Si l'on tient compte des épisodes, à savoir les intervalles de temps pendant lesquels se manifeste une utilisation du temps identique, en termes d'activités accomplies, de lieux fréquentés, de personnes présentes, une journée moyenne de 2002-2003 présente un nombre moyen d'épisodes de 25,4 contre les 20 de 1988-1989. L'articulation du temps quotidien est donc devenue plus complexe et variée par rapport au passé. Mais les différences de genre persistent et s'accentuent : si en 1988-1989 la journée des femmes enregistrait en moyenne 2,6 épisodes de plus que les hommes, en 2002-2003 elle en compte 3,6 de plus (4,5 si l'on considère les travailleurs). Non seulement les pièces qui composent la mosaïque des 24 heures sont plus nombreuses, mais les contenus en sont également plus variés : en 2002-2003, en effet, 12,2 différentes activités sont accomplies en moyenne contre les 11,2 de 1988-1989. Enfin, les superpositions entre plusieurs activités se multiplient : en 2002-2003 pendant plus d'un sixième de la journée (4h11') plusieurs activités sont accomplies simultanément. En 1988-1989 cela se passait pour une durée de temps plus limitée (3h31'). Même si l'on considère le nombre moyen*

> *d'événements (activités) et la part de temps consacrée à plusieurs activités simultanées, la journée des femmes se confirme comme étant plus intense et hétérogène que celle des hommes »* (Istat, 2007, pp. 55-56).

Toujours en référence à l'Italie et à la période comprise entre 1988 et 2008, on constate une augmentation du temps de travail et de déplacement des personnes actives, une diminution du temps qu'elles dédient aux activités physiologiques (dormir, manger et prendre soin de soi) et un maintien du temps qu'elles consacrent aux loisirs (*figure 1*) (Istat, 2011). Néanmoins en 2008 pas moins de 25 % du temps quotidien des personnes actives se déroule en activités autres que le travail et les besoins physiologiques, pour lesquels on se déplace à des horaires et sur de longs trajets plus variables que ceux des personnes qui font la navette. Ceci donne une idée de l'augmentation de la mobilité quotidienne, notamment asystématique.

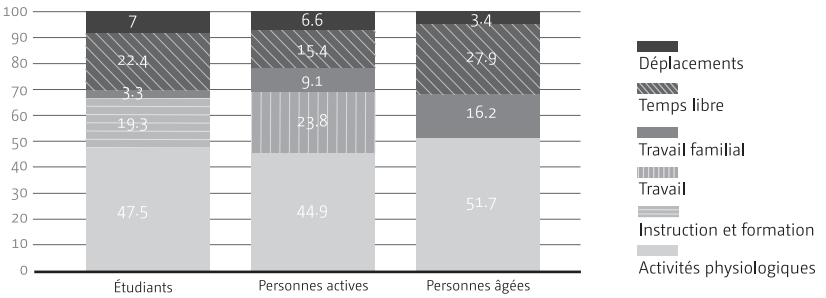


**Figure 1** : Activités pendant les 24 heures d'une journée moyenne de la semaine (population âgée de 15 ans et plus) d'étudiants, de personnes actives et de personnes âgées (valeurs en pourcentage, année 2008-2009). (source : Istat 2011)

L'augmentation de la mobilité quotidienne renvoie même aux transformations intervenues dans le secteur de la production des biens et services. L'accélération du cycle de production de l'entreprise moderne post-fordisme est devenue possible grâce à l'automatisation progressive des fonctions internes des entreprises, mais aussi grâce aux changements dans les organisations qui se sont produits en faveur du décentrement de la production et de la gestion des magasins *just in time* (en flux tendus) (Harvey, 1990). D'un point de vue territorial cela s'est traduit par la diffusion des fonctions de production et d'échange, auparavant localisées dans un petit nombre de zones industrielles, grâce également au développement parallèle et composite des deux macro systèmes technologiques

des communications physiques et des fonctions immatérielles. Les conséquences sur la mobilité quotidienne ont eu une portée tout aussi importante en touchant directement les travailleurs des entreprises et, plus en général, tous ceux qui ont trouvé un emploi dans le secteur des services aux entreprises. La diversification de la localisation territoriale des secteurs d'entreprise et la désynchronisation et différentiation des horaires de production ont eu comme résultat, d'une part l'augmentation du niveau moyen d'intégration du système dans son ensemble (Chiesi, 1989 ; Colleoni, 1994), d'autre part l'augmentation du nombre de rapports de travail atypiques sur le total de la main d'œuvre. La majeure interdépendance fonctionnelle des activités exercées par les différentes parties du système de production d'abord, et de celui des services ensuite, a eu pour conséquence d'augmenter le niveau moyen de mobilité des ressources humaines et matérielles de plus en plus délocalisées.

Le sujet de la délocalisation introduit celui plus général des conséquences de la diffusion territoriale des implantations dont nous parlerons par la suite.

L'étude des facteurs associés à l'augmentation de la mobilité quotidienne ne peut toutefois se conclure sans traiter la disponibilité de l'automobile à usage privé (Dupuy, 1995; Schäfer et al., 2009; Colleoni, 2011). L'analyse de la croissance mondiale du nombre d'automobiles montre que jusqu'aux années 1950, elle concernait exclusivement les Etats-Unis. Pendant la période suivante la contribution des autres pays industrialisés augmente considérablement (*figure 2*).

PARC MONDIAL DES VÉHICULES UTILITAIRES
LÉGERS EN MILLIONS DE VÉHICULES

L'automobile, qui permet de séparer l'habitation du lieu de travail, a eu pour

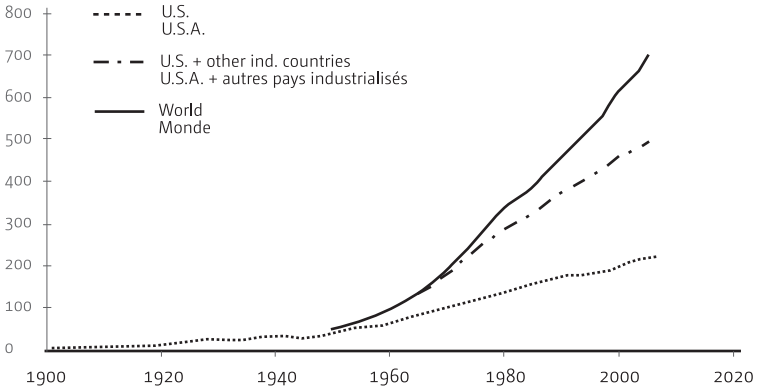


**Figure 2** : Croissance mondiale du nombre de voitures par période historique et macro zone géographique. (source : Schäfer et al., 2009)

conséquence d'influencer la structure des implantations et des services. La dispersion de plus en plus marquée de ces derniers a ensuite incité à une utilisation majeure de l'automobile en créant les conditions pour en être dépendant (Newman et Kenworthy, 1999).
L'automobile, moyen de transport flexible, permet l'accomplissement d'activités multiples selon des horaires librement choisis, mais, en même temps, une organisation territoriale des activités fondée sur l'automobile oblige à l'utilisation de cette dernière pour effectuer des déplacements de plus en plus longs[3].
Le phénomène est connu et a eu des conséquences tellement importantes que certains auteurs ont identifié une phase entière du développement urbain et du type de ville qui en est ressorti, avec des expressions comme *automobile city* (ville automobile) (Newman et Kenworthy, 1999) ou *car happy city* (ville heureuse en automobile) (Martinotti, 1999) - villes dans lesquelles le fait de posséder une automobile privée est non seulement un symbole de statut mais aussi une condition nécessaire à relier des milieux et des temps de vie de plus en plus dispersés sur le territoire, pour lesquels les moyens publics traditionnels s'avèrent être inutilisables au vu de leur rigidité de parcours et d'horaire[4].

## — LA DEMANDE DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE URBAINE EN ITALIE

L'expansion des zones urbaines au cours du 20ème siècle a eu pour résultat d'augmenter davantage la mobilité des personnes qui y résident ou qui accèdent à leurs services, mais n'a jamais compromis la possibilité pour les habitants de se déplacer à l'intérieur d'un espace suffisamment compact pour permettre d'accéder aux ressources urbaines et de partager un sentiment commun d'appartenance socio-territoriale. La situation change au cours des dernières décennies du siècle dernier avec la naissance de la ville diffuse et avec la rupture du modèle de production tayloriste et l'horaire de travail typique "quatre heures de travail – pause – quatre heures de travail" qui rythmait la mobilité elle-même.
En Italie, la forme de la mobilité actuelle – en termes de longueur, durée et fréquence des déplacements – est le fruit du processus, non programmé, d'expansion démographique et territoriale des villes de petites et moyennes dimen-

3 Le sujet de la dépendance à l'égard de l'automobile est abordé par une tradition théorique attribuable au sociologue anglais John Urry et à ses recherches sur l'auto-mobilité".

4 La possession et l'utilisation importante de l'automobile, dans des zones caractérisées par la faiblesse ou la rigidité du transport public et par la difficile accessibilité des piétons aux services et aux lieux de travail, sont documentées par un nombre consistant d'études empiriques (Le Jeannic, 1997; Naess, 2006; Ewing et Cervero, 2001).

sions. L'expansion démographique et territoriale a notamment touché les villes métropolitaines de moindres dimensions situées le long des principaux axes de communication et d'échange, des zones géographiques caractérisées par la présence d'interactions fonctionnelles complexes (Bonfiglioli, 2001). Une recherche effectuée pour le Plan Territorial des Horaires de Bergame[5] a montré la façon dont la maille des infrastructures routières historiques soutient cette implantation diffuse de production, tertiaire et résidentielle, ainsi que la localisation des nouveaux attracteurs de population à grande échelle, comme les centres commerciaux, les multisalles, les discothèques. C'est d'ailleurs justement le modèle d'implantation de ces attracteurs qui signale, et qui induit, une mobilité zigzagante sur un territoire vaste en calendriers et horaires compliqués (le soir, la nuit, le dimanche), qui se combine avec les flux systématiques et asystématiques pour des raisons professionnelles (caractéristiques d'une zone de production tertiaire diffuse), eux aussi distribués sur une vaste zone, et les flux asystématiques déterminés par les événements culturels, sportifs et de spectacle.

> *« La haute valeur de la mobilité des habitants des villes les plus petites et, souvent, même plus périphériques, est confirmée par les résultats du dernier rapport de l'ACI (Club Automobile Italien) (2012) selon lequel, en passant d'une ville de plus de 250.000 habitants à une de moins de 10.000 habitants, le nombre de kilomètres parcourus en moyenne pendant une journée de la semaine et le nombre de déplacements augmentent respectivement de 23 à 31 kilomètres et de 2,7 à 3,8 déplacements. Alors que si l'on observe les résultats de la dernière enquête de 2008-2009 sur l'utilisation du temps, le fait de vivre dans les banlieues des aires métropolitaines comporte une dépense de temps dédié aux déplacements équivalente à 1 heure et 26 minutes par rapport à la moyenne générale de 1 heure et 19 minutes et à la valeur de 1 heure et 15 minutes des résidents des villes comptant plus de 50.000 habitants »* (Istat, 2011,p.14).

La mobilité des résidents dans les villes plus petites et dans les couches urbaines n'est pas seulement plus consistante, du fait des distances parcourues de plus en plus importantes, mais aussi plus monomodale, puisque l'on peut compter sur une gamme d'alternatives moins variée par rapport à celle des résidents des pôles urbains. En effet, en présence d'une diminution de la dimension démographique des villes, la quantité de déplacements effectués avec les moyens motorisés augmente, notamment avec l'automobile :

5 Ville de Bergame, Plan Territorial des Horaires, 2006.

> *« Si l'on observe les résultats de la dernière enquête nationale sur la demande de mobilité quotidienne en 2011, en passant des villes de plus de 250.000 habitants à celles de moins de 5.000 habitants, la part de mobilité sur moyens motorisés passe de 77 % à 86 %. Parmi les moyens motorisés, les transports publics chutent de 28 % à 8 % tandis que les automobiles augmentent de 61 % à 90 % »* (Isfort, 2012, p.25).

Les villes italiennes moyennes enregistrent des parts d'utilisation des moyens de transport public et des véhicules (respectivement 11 % et 84 %) plus proches de celles des villes petites que de celles des grandes villes. Bien que la demande de transport public local de la dernière décennie dans les chefs-lieux de département ait augmenté de manière significative (+14 %, en tenant compte également des 12 villes de plus de 250.000 habitants), il semble que dans les petites et moyennes villes la demande soit encore faible à cause de l'offre plus restreinte mais aussi à cause de la difficulté de changer l'habitude d'utiliser l'automobile. Par ailleurs, dans le secteur du transport public, l'offre répond lentement à l'augmentation de la demande à cause des coûts élevés requis par les interventions infrastructurelles, de la faible flexibilité des prix et de l'actuelle réduction draconienne des financements publics.

## — QUELQUES LIGNES DE PROJET

L'articulation et la diffusion territoriale de la demande de mobilité quotidienne et l'augmentation des flux de véhicules qui en découlent sont à la base de l'attention croissante des organisations gouvernementales nationales et internationales au sujet de la mobilité durable.
En apportant une attention exclusive aux dimensions de la durabilité qui concernent le sujet de la demande de mobilité quotidienne, les zones d'intervention des politiques urbaines sont essentiellement au nombre de quatre : développement des choix modaux ; changement dans la distribution des implantations et dans la façon de concevoir l'espace urbain ; application de facteurs tarifaires décourageants ; changement des habitudes de comportement.
Arrêtons-nous sur la première zone d'intervention avec quelques brèves remarques.
La meilleure répartition des choix modaux est la finalité la plus fréquemment poursuivie par les politiques pour la mobilité durable. Elles cherchent à limiter l'utilisation de l'automobile en améliorant avant tout l'offre du service de transport public du point de vue de la diffusion et de la densité territoriale, de la fréquence et de la couverture temporelle, de la qualité et des coûts.
Prenons ici l'exemple virtuose du cas de la Suisse qui met au centre de la

réorganisation de l'offre publique de transport des personnes la compétitivité que le transport public doit présenter par rapport au transport privé, en intervenant tant en termes de limitation des coûts pour le voyageur, aspect sur lequel on agit depuis longtemps, qu'en termes de services offerts et de perception de la population à cet égard.
Les transports publics, pour être compétitifs, doivent permettre d'absorber non seulement une demande de mobilité systématique maison-travail cadencée sur des horaires industriels de type traditionnel, comme le sont encore par exemple les horaires scolaires, mais surtout une demande de mobilité asystématique qui induit à l'utilisation du véhicule pour satisfaire ce besoin de mobilité. Mais le transport public propose une offre peu flexible et discontinue, déterminée par la rigidité d'horaire, par le manque d'arrêts et de lignes de transport dans certaines zones, par l'absence de services de transport nocturne ou pendant certains jours de la semaine, par l'impossibilité d'accueillir une demande de mobilité « punctiforme » et dispersée sur le territoire. Le projet *Chemins de Fer 2000* de la Suisse est intervenu dans la volonté d'approfondir et de systématiser les principes de l'intermodalité et de la multimodalité à travers le concept de réseau et la cadence horaire des moyens de transport public (Asséo et Zedda, 2006). Pour ce faire, le principe des « trois continuités » - spatiale, temporelle et politique - a été adopté comme principe indispensable pour atteindre l'objectif d'augmenter le poids du transport public sur le total des déplacements des personnes (Asséo, 2003).

Parcourons-les brièvement.
- La continuité spatiale. Les transports publics doivent être disponibles à tout moment du trajet. C'est ce que l'on appelle la chaîne des transports. Mais, il suffit de l'absence de quelques kilomètres de liaison pour que l'on ait recours à l'automobile privée pour l'ensemble du voyage. De ce point de vue, la notion de rendement de certaines lignes régionales doit être relativisée et réellement appréciée dans la mesure de leur contribution à l'ensemble du réseau. Chaque ligne doit être interconnectée avec d'autres et chaque nœud du réseau doit être traité avec soin de façon à fournir les meilleures correspondances. Il ne s'agit donc pas seulement de suivre attentivement les lignes long-courrier ou à haute vitesse, mais de considérer très attentivement le réseau régional. Mais les transports publics ne peuvent pas être présents partout et à tout moment. Il s'agit alors de trouver des modalités pour compléter la continuité spatiale à travers l'utilisation d'autres instruments, où même le covoiturage et le vélo jouent un rôle important (privé ou lui aussi en modalité libre-service).
- La continuité temporelle. L'utilisation des transports publics reste indissociable de l'horaire, et agir sur l'horaire est encore plus important lorsque, pour les déplacements de chacun, incombe la nécessité d'utiliser plusieurs

lignes ou plusieurs moyens de transport. Le temps de correspondance entre un moyen et l'autre nécessaire aux déplacements assume ainsi toute son importance et la durée de l'arrêt est plus ou moins perçue comme une perte de temps (même en raison de l'importance du nœud d'échange). La fréquence des moyens sur la ligne joue un rôle important. En Suisse, la quasi totalité des lignes ferroviaires et la majorité des lignes de bus offrent un minimum de coïncidences par heure et par direction. Et chaque passage se renouvelle aux mêmes minutes. Cela facilite la mémorisation des horaires.

Évidemment, à certains moments de la journée et de la nuit, certains trains peuvent sembler peu utilisés. Ainsi le système permet simplement d'absorber même la mobilité asystématique. La baisse d'utilisation des moyens à certaines heures est le prix à payer pour faire du transport public un instrument de liberté et de concurrence avec l'automobile.

- La continuité politique. Innovation, extension des horaires, création de nouvelles lignes. En corollaire, les politiques mises en place dans certaines villes pour limiter la construction de parkings et de voies de communication urbaines en faveur de la création de zones d'activité et de résidence autour des arrêts/gares/stations, la qualité de ces dernières d'un point de vue architectural et des services offerts à ses habitants temporaires. Une telle continuité politique comporte des effets à long terme par rapport à la clientèle mais aussi et surtout à la structuration de l'espace et de la gestion du territoire.

## — BIBLIOGRAPHIE

**Aci (2012).** *XX Rapporto Aci-Censis, Dove è finita l'auto. Analisi di una crisi senza precedenti.* Roma : Aci.

**Asséo, D. (2003).** Les trois continuités. In L. Gwiazdzinski, *La ville 24 heures sur 24. Regards croisés sur la société en continu* (pp. 159-164). Paris : l'Aube.

**Asséo, D., et Zedda, R. (2006).** Intermodalità e sincronizzazione dei sistemi di trasporto delle persone. Il caso svizzero. *Trasporti & Territorio*, 2, 95-104.

**Bonfiglioli, S. (2001).** Comprendere la città del presente e rinnovare il progetto urbano in un'ottica time oriented sono ambizioni dell'urbanistica dei tempi. *Territorio*, 18, 30-32.

**Camagni, R., Gibelli, M.-C., et Rigamonti, P. (2002).** *I costi collettivi della città dispersa*. Firenze : Allinea.

**Chiesi, A. (1989).** *Sincronismi sociali: l'organizzazione temporale della società come problema sistemico e negoziale*. Bologna : Il Mulino.

**Colleoni, M. (1994).** I tempi sociali. Teorie e strumenti di analisi. Roma : Carocci.

**Colleoni, M. (2011).** Urban Mobility, Accessibility and Social Equity. A Comparative Study in Four European Metropolitan Areas. In G. Pellegrino (Ed.), *The Politics of Proximity: Mobility and Immobility in Practice*. (pp.121-132). London: Ashgate.

**Colleoni, M., Castrignanò, M., Pronello C. (2012).** *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. Milano: Franco Angeli.

**Comune di Bergamo, (2006).** [en ligne] Piano Territoriale degli Orari. Disponible sur : http://www.comune.bergamo.it/servizi/Menu/dinamica.aspx?idArea=1182&idCat=1195&ID=1925

**Dijst, M., Schenkel, W., et Thomas, I. (2002).** *Governinig Cities on the Move, Functional and Management Perspectives on Transformations of European Urban Infrastructures. Urban and Regional Planning and Development*. Aldershot: Ashgate publishing.

**Dupuy, G. (1995).** The Automobile System: a Territorial Adapter. *Flux*, 21, 21-36.

**Ewing, R., et Cervero, R. (2001).** Travel and the Built Environment - Synthesis. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1780, 87-114.

**Fisher, K., Robinson, J. (2011).** Daily Life in 23 Countries. *Social Indicators Research*, 101, 295-304.

**Giddens, A. (1985).** Time, Space and Regionalisation. In D. Gregory et J. Urry (Eds.), *Social Relations and Spatial Structures*. (pp. 265-295). London: Macmillan.

**Harvey, D. (1990).** *The Condition of the Postmodernity*. Oxford: Basil Blackwell.

**Isfort (2012).** La domanda di mobilità degli italiani, Rapporto congiunturale di fine anno. *Audimob, Osservatorio sui comportamenti di mobilità degli italiani*, Roma.

**Istat, (2007).** Indagine multiscopo sulle famiglie Uso del tempo, anni 2002-2003. *Collana Informazioni*, n.2.

**Istat, (2011).** Cambiamenti nei tempi di vita e attività del tempo libero. *Statistiche Report*, 6 dicembre 2011.

**Jones, E.-J. (1981).** *The European Miracle: Environments, Economies and Geopolitics in the History of Europe and Asia*. Cambridge: University Press.

**Kwan, M.-P. (1999).** Gender and Individual Access to Urban Opportunities: a Study Using Space-Time Measures. *The Professional Geographer*, 51 (2), 210-227.

**Le Jeannic, T., (1997).** Radiographie d'un fait de société: la périurbanisation. *Insee première*, 535, 1-4.

**Martinotti, G. (1999).** *La dimensione metropolitana*. Bologna: Il Mulino.

**Mela, A. (2006).** *Sociologia delle città*. Roma: Carocci.

**Naess, P. (2006).** Accessibility, Activity Participation and Location of Activities: Exploring the Links between Residential Location and Travel Behaviour. *Urban Studies*, 43 (3), 627-652.

**Newman, P.-W.-G., et Kenworthy, J.-R. (1999).** *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. Washington DC: Island Press.

**Preston, J., et Rajé, F. (2007).** Accessibility, Mobility and Transport-Related Social Exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15, 151–160.

**Schäfer, A., Heywood, J. B., Jacoby, H. D., Waitz, I. A. (2009).** *Transportation in a Climate-constrained World*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.

**Urry, J. (2000).** *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. London: Routledge.

**Urry, J. (2004).** The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21 (4/5), 25-39.

**Urry, J. (2006).** Inhabiting the Car. *The Sociological Review*, 54 (s1), 17-31.

**Zedda, R. (2009).** *Tempi della città. Metodi per l'analisi urbana*. Milano: Franco Angeli.