



**HAL**  
open science

## Introduction

Jean-Baptiste Frétiigny

► **To cite this version:**

Jean-Baptiste Frétiigny. Introduction. Les transports et leurs lieux, ISTE éditions, pp.1-30, 2024, Encyclopédie SCIENCES, 1789481740. hal-04501877

**HAL Id: hal-04501877**

**<https://hal.science/hal-04501877>**

Submitted on 12 Mar 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Introduction

**Jean-Baptiste FRÉTIGNY**

*CY Cergy Paris Université, Laboratoire PLACES, Cergy-Pontoise, France*

## Une mise en mouvement dans et par les lieux

Les transports, dans leur forte hétérogénéité, forment de vastes agencements d'acteurs, d'infrastructures, de réseaux matériels et immatériels, de techniques et de pratiques, assurant le déplacement d'individus, d'objets et de matériaux (Mérenne 2014 ; Cidell 2021 ; Libourel *et al.* 2022). Alors qu'ils sont souvent abordés sous l'angle des réseaux qu'ils mettent en jeu, cet ouvrage déplace la focale en direction de leur arrimage et de leur mise en mouvement à travers les lieux engagés dans leur production et leur expérience.

Pensons au navire *Ever Given*, long de près de 400 mètres et parmi les plus imposants porte-conteneurs au monde. Possédé par un groupe japonais, battant pavillon panaméen, il est exploité par une compagnie taïwanaise. À la suite d'une tempête de sable accompagnée de vents forts, jusqu'à 74 km/h, il dérive et, placé en travers, échoue dans le canal de Suez, bloquant tout passage dans les deux sens, le 23 mars 2021. Sous l'effet de la sidération, le site du kilomètre 151 du canal devient un lieu des plus scrutés de la planète. Le suspense sur la durée de l'obstruction dure jusqu'au 29 mars, lorsque le bateau est finalement remis à flot. Le lieu de transport, dont les photos circulent dans les médias et les réseaux sociaux, s'impose dans sa matérialité, son étroitesse toute relative, mais ô combien prégnante. La place y est nécessairement comptée, au sens où les dimensions de la voie d'eau sont limitées face au gigantisme des porte-conteneurs. L'environnement désertique souligne son exposition aux variations climatiques. Le porte-conteneurs placé en diagonale constitue un événement remarquable dans la circulation supposément fluide et linéaire des navires. De la résolution locale de l'immobilité de l'*Ever Given* dépend celle de centaines de navires, dont des *supertankers* pétroliers, dans le canal et de part et d'autre, en mer Méditerranée et dans le golfe de Suez. S'y joue aussi la fin du gel des précieuses recettes que l'Égypte tire des droits de transit lors de leur passage et plus largement un pan entier de la circulation mondialisée des flux financiers qui

accompagne ces flux d'objets et de matière. Cette perturbation de la chaîne logistique mondialisée, déjà sous tension avec la pandémie de Covid-19, préoccupe une large palette d'acteurs institutionnels, le coût du blocage étant estimé à près de 400 millions de dollars par heure (Vlamiš 2021). Elle suscite l'inquiétude aussi de nombreux individus ayant acheté du matériel informatique ou d'autres objets sur Internet. Par un tel lieu, l'*Ever Given* fait accéder de manière spectaculaire et, à certains égards, inédite le transport à une visibilité majeure. Le coût humain de l'épineuse opération de renflouement a été cependant bien moins commenté. Un des bateaux de l'autorité du canal de Suez y a coulé et l'un des ouvriers à bord y a perdu la vie (Ankel 2021). Le lieu de transport acquiert ici une autre dimension, celle d'un drame intime et des conditions de travail qui l'ont rendu possible.

La présente introduction est précisément consacrée à la conceptualisation des lieux de transport et à leur approche dans l'ouvrage. Elle pointe ensuite sur l'intérêt d'un élargissement du regard aux mondes ruraux et aux Suds, alors qu'une large partie des travaux existants concerne des sociétés dites des Nord et des mondes urbains. Ce volume n'échappant que pour une part à ce biais, l'enjeu de ce développement est de contribuer à ouvrir davantage l'horizon d'investigation. Enfin, la présentation des différents chapitres, notamment leur dimension critique et humaniste, permettra de préciser l'apport des transports et de leurs lieux à la compréhension de nos sociétés.

Faisant sienne la formule selon laquelle à bien des égards le transport est « d'abord un lieu » (Lombard et Steck 2004), cet ouvrage se fonde sur la littérature croissante qui, bien qu'en ne le formulant pas en ces termes à de rares exceptions<sup>1</sup>, éclaire ce qui fait lieu dans le transport et, partant, contribue à en saisir la portée pour nos sociétés. Les lieux de transport sont des nœuds de réseaux matériels et des sites participant d'infrastructures techniques considérables et évolutives liées au déplacement. Cette complexité technique ne suffit pas pourtant à les définir. En tant que lieux, ils sont aussi des « moments articulés dans des réseaux de relations et de significations sociales [...] où une grande part de ces relations, expériences et significations se jouent à une plus large échelle que celle qu'il nous arrive de définir à ce moment-là comme celle du lieu lui-même » (Massey 1994, p. 154). Par les multiples activités qui s'y déploient, les lieux de transport participent ainsi activement aux interdépendances de tous ordres qui fondent notre quotidien. Plus

---

<sup>1</sup> Le numéro thématique dirigé par Jérôme Lombard et Benjamin Steck (2004) est une contribution particulièrement notable à leur conceptualisation. On peut noter aussi l'existence d'une rubrique « Lieu du transport » dans la revue *Géotransports*.

que tout autre lieu, ils impliquent une forme de dépassement d'eux-mêmes et de changement d'échelle spatiale.

### **La large portée des lieux liés au transport**

Le dépassement le plus spectaculaire est sans doute celui des pôles d'échanges ou de plateformes multimodales, autrement qualifiés de « commutateurs » (Lévy et Lussault 2003) ou de « synapses » (Brunet *et al.* 1992) pour évoquer les connexions entre transports qui s'y jouent. Le passage d'un mode de transport à l'autre (intermodalité) ou d'une ligne à l'autre d'un même réseau en fait des « lieux-mouvements » (Amar 1989) à la fois très reliés à large échelle et d'extension parfois très importante à plus fine échelle. L'ampleur de complexes souterrains mêlant le transport et d'autres activités (commerciales, voire de bureau, de logement, etc.) comme celui reliant à Paris la gare Saint-Lazare et les stations de métro et de RER Auber et Opéra ou celui de la Défense (Grande Arche), ou « la ville intérieure » de Montréal, leur a ainsi valu le nom de « mangroves urbaines » (Mangin *et al.* 2016). Cette distension de ces lieux s'avère paradoxale, puisque la raison d'être de ces sites est d'être précisément des lieux, disposant par là même d'une certaine unité, notamment de distances internes limitées, permettant d'assurer la connexion. L'ampleur de ces lieux n'en est pas moins parfois considérable et conduit à l'insertion de formes variées de transport pour y réduire la distance : des tapis roulants, des escalators et des ascenseurs, mais aussi dans certains lieux, comme les grands aéroports, de métros automatiques, de bus, voire – pour des passagers de première classe – de voitures jusqu'à l'avion, ou encore, dans les terminaux, de voiturettes de golf pour des passagers en situation de handicap, de gyropodes (*segways*) pour la police, de vélos et patinettes pour certains agents<sup>2</sup> de la plateforme, etc. Vastes ou compacts, ces lieux de transport impliquent des activités sociales et des interactions – d'évitement, de sociabilité, etc. – entre des protagonistes variés, aux horizons sociaux et spatiaux qui peuvent l'être tout autant.

Les lieux de transport de moindre taille, comme les arrêts de bus, souvent matérialisés par un simple panneau, sont également investis d'une vie culturelle, affective et sociale majeure, bien que peu étudiée. On peut penser à la « culture de l'arrêt de bus » d'adolescents du monde rural, identifiée par Stephen Moore (2003) à propos de villages anglais de l'East Anglia. Elle correspond à un investissement d'un arrêt placé en position centrale dans le village, facile à rejoindre et avec une

---

<sup>2</sup> L'absence d'écriture inclusive dans l'ouvrage résulte non des auteurs mais d'une règle de l'éditeur.

épicerie à proximité, pour se retrouver, boire, manger, voire fumer du cannabis, non sans quelques tensions avec des habitants qui y voient des manières problématiques de « traîner » ou « zoner » (*hanging about*). Dans leur usage à des fins de déplacement, les arrêts de bus sont aussi des lieux d'essor, de déclenchement ou d'apaisement d'émotions souvent négligées, liées au risque d'être exposé aux intempéries, mais aussi d'agressions, sur place ou sur le trajet depuis ou vers le domicile. Ce sont aussi des sites de performances complexes, à l'image de l'accès au bus en cas d'affluence. Étudiée par Bradley Rink (2016) à la périphérie du Cap, en Afrique du Sud, son organisation mobilise des codes sociaux liés certes à la proximité de la porte du bus, mais aussi à la position sociale de chacun, en termes de genre, de rapports sociaux d'âge, de racisation et de handicap.

Les arrêts de bus participent d'un ensemble plus large de sites liés aux transports qu'on peut qualifier de lieux de circulation, en ce que leur assemblage forme les voies de communication, notamment routières. Ils relèvent d'une autre forme de dépassement du lieu, par un passage « du point à la ligne » (Lombard et Steck 2004) dont l'importance est à la fois matérielle et symbolique. Pensons par exemple au point zéro à partir duquel les distances routières sont calculées. Sa détermination témoigne autant de la centralité du lieu choisi dans le réseau routier que d'une reconnaissance politique de sa place dans l'ordre urbain et la géographie du pouvoir, qu'il s'agisse de la place Tian'anmen à Beijing, du sommet de la colline du Capitole à Rome ou de la place d'Armes de Santiago du Chili.

La voie de communication est ainsi une forme d'aménagement, de régulation et d'appropriation de ces lieux qui facilite leur dépassement, le passage de lieu à lieu. Les études ont tout spécialement porté sur les lieux de circulation routière. Cette prépondérance tient au caractère dominant du système d'infrastructures, de pratiques et de valeurs qui définit l'automobilité ou l'automobilisme (Beckmann 2001 ; Flonneau 2008). Elle s'explique aussi par l'importance plus générale du recours aux routes et aux rues d'autres formes de transport terrestre, notamment relevant des mobilités actives (marche, vélo, etc.). L'étude de l'information destinée aux automobilistes à Paris et à Lyon depuis l'entre-deux-guerres, réalisée par Louis Baldasseroni et Luc Charansonney (2018), montre bien par exemple comment le cumul des dispositifs informatifs au cours du temps transforme les lieux parcourus et la relation entretenue avec eux.

La facilitation de l'accès aux autres lieux par la mise en place d'une signalétique routière, renvoyant de lieu en lieu, se révèle le dispositif prépondérant des années 1920 à 1940. Dans les années 1950 à 1970, les aménagements en faveur de l'automobile s'accroissent à travers l'implantation des feux de circulation et leur coordination. C'est la grande période des « ondes vertes ». Elles visent à permettre

aux automobilistes, à une vitesse définie, de rencontrer des feux verts tout au long du parcours. Ce dispositif illustre la préoccupation croissante des élus et des gestionnaires de fluidifier le trafic automobile. La conception du lieu de transport comme lieu de transit achoppe alors sur une de ses propriétés clés en tant que lieu : le fait que la place y soit comptée, les distances internes limitées et la congestion toujours possible – sur fond de remise en cause des logiques d’appropriation du lieu et de sa domination par les acteurs de tel ou tel mode de transport.

Le lieu de transport est de ce point de vue profondément un « lieu-processus » (Cattan 2012), dont la situation changeante s’avère déterminante pour en saisir la teneur. L’état du trafic ou la survenue de travaux sur la chaussée parisienne ou lyonnaise y participent grandement. À partir des années 1980, les informations en temps réel à leur sujet viennent précisément infléchir le rapport des usagers aux lieux traversés. C’est le règne des panneaux dits à messages variables disposés sur le périphérique parisien. C’est aussi et surtout le triomphe de l’information embarquée. Celle-ci s’affirme par la radio en voiture : on y diffuse des informations trafic par le *radio data system* (RDS), qui utilise la bande FM. L’information embarquée résulte ensuite d’outils d’information du trafic sur Internet. Ils connaissent en France un fort engouement à l’occasion des grandes grèves de transport collectif de 1995. Cet épisode renforce en effet l’usage de la voirie et la prise en compte du vélo et, plus largement, de circulations non automobiles, face à la congestion. Dans cette médiation numérique croissante du rapport au lieu de transport, les acteurs privés tendent à s’imposer par rapport aux acteurs publics jusque-là prépondérants dans l’information. À partir de la fin des années 1990, en effet, des objets tels que les GPS, puis, à partir de 2008, des applications numériques sur smartphone comme Waze consacrent le rôle des plateformes numériques (Baldasseroni et Charansonney 2018). En cas de perturbation, l’optimisation numérique des parcours par le contournement des sites congestionnés et le report du trafic sur des voies plus résidentielles, à moindre gabarit, contribuent aussi à bousculer la place qui y est habituellement accordée à la circulation et viennent rappeler combien les lieux de transport sont interreliés. Ils rendent perceptibles les dispositifs techniques, mais aussi les défis opérationnels et les relations de pouvoir entre acteurs qui se jouent à travers la production et la consommation de services de mobilité.

### **Les transports et leurs lieux comme plongée dans le monde social**

À travers leurs lieux, les transports introduisent aussi un passage du point à la surface, au volume et plus largement au monde social dans son ensemble. Prenons la campagne de communication « Oui à FRA » (*Ja zu FRA*) menée par le gestionnaire de l’aéroport de Francfort-sur-le-Main, première plateforme aérienne allemande

(figure I.1). Elle joue de l'usage des codes IATA<sup>3</sup> des aéroports (FRA désignant l'aéroport de Francfort), qui en vient, pour une partie du public, à désigner par extension la ville dans son ensemble.

Le plaidoyer en faveur de l'aéroport comme porte d'entrée du territoire urbain et national vise à renforcer l'acceptabilité de son activité et de son emprise territoriale par les airs, donc en trois dimensions, en volume. Sa légitimité est en effet questionnée par un conflit environnemental ancien. Les nuisances sonores associées à ses couloirs aériens ont en effet cristallisé un conflit de longue durée avec une partie des riverains et des militants écologistes, émaillé par la mort de deux policiers, à l'occasion de la construction de la troisième piste en 1987. L'antagonisme continue à nourrir des manifestations hebdomadaires contre l'intensité du trafic au milieu des halls de départ du terminal 1 (Frétigny 2016). Des lieux de transport comme les aéroports n'ont ainsi pas attendu la montée en puissance des enjeux de dérèglement climatique pour être ciblés dans le cadre de mobilisations environnementales.

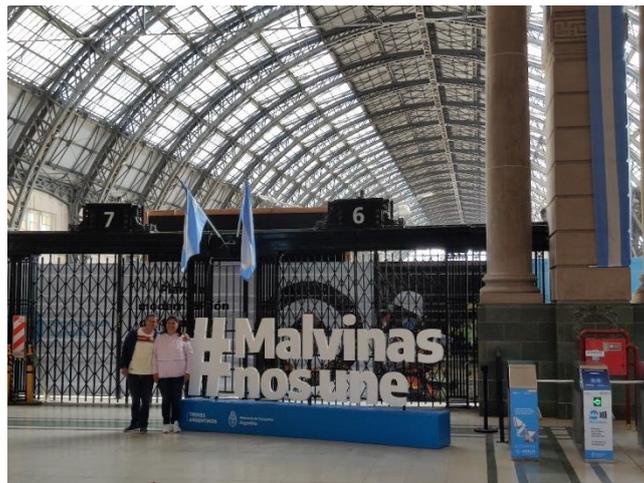


**Figure I.1.** « Parce que notre porte sur le monde doit rester grande ouverte. »  
Campagne en faveur de l'aéroport de Francfort (source : Jean-Baptiste Frétigny  
(2012))

---

<sup>3</sup> Définis par l'Association du transport aérien international (International Air Transport Association), qui représente les intérêts de nombreuses compagnies aériennes à travers le monde.

Les lieux de transport sont aussi souvent des lieux symboles de territoires, c'est-à-dire des lieux chargés de représenter et de rendre sensible la relation d'un collectif, matérielle et idéale, chargée de valeurs et d'idéologies, à un espace. L'un des articles clés consacrés à cette notion (Debarbieux 1995) évoque d'ailleurs en tout premier point les statues allégoriques des villes du nord de la France sur la façade de la gare du Nord à Paris et les peintures murales de la gare de Lyon, toujours à Paris, qui idéalisent les territoires desservis en direction du sud-est de la France. Cette dimension symbolique s'avère d'autant plus opératoire qu'en raison du caractère fonctionnel très visible des lieux de transport elle est rarement identifiée. Ces lieux n'en sont pas moins, plus largement, des lieux d'affirmation d'idéologies territoriales, à l'image des panneaux disposés par le ministère argentin des Transports sur les routes, les parkings, les gares et les aéroports du pays pour inscrire dans la durée et frapper d'évidence la revendication des îles Malouines, 40 ans après l'échec de l'affrontement militaire avec le Royaume-Uni pour en obtenir la souveraineté (figure I.2).



**Figure I.2.** Pose devant le slogan « les Malouines nous unissent » en gare de Retiro, à Buenos Aires (source : Jean-Baptiste Frétiigny (2022))

Cette fonction de lieu symbole peut revêtir des formes plus inattendues, à l'image des multiples camionnettes qui arborent le drapeau ukrainien, sur leur plaque minéralogique ou ailleurs. Présentes dans les villes européennes pour faire circuler des vivres, des médicaments ou des individus en direction ou en provenance de l'Ukraine, dans le cadre de l'invasion russe en Ukraine de 2022, elles incarnent

une lutte matérielle et symbolique par le bas en faveur de la souveraineté du pays (figure I.3).



**Figure I.3.** *Camionnette aux couleurs de l'Ukraine, à Paris (source : Jean-Baptiste Frétiigny (2022))*

Cette inscription des transports et de leurs lieux dans le champ plus englobant des enjeux politiques, économiques, sociaux, culturels et environnementaux des sociétés rejoint la perspective développée par les études des mobilités (*mobilities studies*), qui se sont tout spécialement affirmées depuis le début des années 2000. En s'intéressant à la mobilité comme rapport à la fois au lieu et au changement de lieu et comme ce qui accompagne, précède et prolonge le déplacement, ces travaux contribuent grandement à éclairer et à contextualiser les transports et leurs lieux. Un des articles programmatiques les plus cités en matière de mobilités consacre d'ailleurs une section entière à un lieu de transport : l'aéroport, présenté comme un site de grande complexité (Sheller et Urry 2006).

À travers l'essor des travaux sur les lieux de transport, c'est une convergence plus large entre les études de mobilités et celles de transports qui se joue, appelée de leurs vœux par de multiples auteurs (Fumey *et al.* 2009 ; Shaw et Hesse 2010 ;

Cresswell 2011). Interdisciplinaire, elle doit beaucoup aux géographes, mais aussi aux historiens, pointant le rôle des transports et de leurs lieux dans le façonnement du monde social (Divall et Reville 2009 ; Flonneau et Guigueno 2009), comme aux sociologues et aux anthropologues (Vincent-Geslin *et al.* 2019). L'essor du transport ferroviaire comme des gares, avec leurs horloges, petites et grandes, a ainsi joué un rôle essentiel dans la diffusion d'un rapport au temps minuté, valorisant la précision et la ponctualité. Alors que chaque ville disposait jusque-là de son propre temps local et les individus de tous autres repères temporels, l'essor du train a aussi contribué à l'uniformisation du temps, synchronisé à l'échelle de toutes les gares de chaque ligne ferroviaire, puis à l'échelle nationale (Harrington 2003). Les gares, dont la pratique n'allait pas de soi pour les nombreux voyageurs néophytes, ont ainsi constitué des lieux privilégiés de socialisation aux codes de la modernité (Löfgren 2008).

La convergence entre études de mobilités et de transport est une forme de réponse à la recherche d'une réflexivité accrue de la géographie des transports quant à son rôle dans le monde social (Goetz *et al.* 2009 ; Attoh 2014), notamment par rapport à l'urgence climatique et aux inégalités. Ces rapprochements peuvent aussi permettre de faire davantage dialoguer les deux grands axes de la géographie des transports (Dobruszkes 2012) que sont les réseaux, les infrastructures et les services de transport d'un côté et les conséquences des transports sur la société dans son ensemble de l'autre. Les lieux de transport sont bien un objet frontière (*boundary object*) (Star et Griesemer 1989) au croisement de ces champs d'études.

### **Une approche humaniste et critique**

En abordant les transports par leurs lieux, cet ouvrage adopte une perspective humaniste, héritière en ce sens de la géographie humaniste développée à partir des années 1970-1980 et mettant l'accent sur le rapport au lieu (*sense of place*), qui a contribué à influencer un large pan des géographies sociales et culturelles contemporaines et plus largement des travaux liés aux mobilités. Par son attention aux paysages vernaculaires étasuniens et au rôle qu'y jouent la voiture et la route, le travail pionnier de John Brinckerhoff Jackson (1997) illustre bien l'intérêt d'une telle approche. Sans céder à une vision étroitement anthropocentrée, l'enjeu est, aux côtés des logiques fonctionnelles du transport, de prêter attention au caractère relationnel des transports et de leurs lieux, impliquant une profondeur historique, des interactions sociales, des relations de pouvoir, des imaginaires collectifs et des expériences sensibles variées. De ce point de vue, la popularité de la notion de non-lieu (Augé 1992), qui visait de fait tout spécialement des lieux de transport, témoigne de l'intérêt pour une perspective humaniste, au-delà de la catégorie elle-

même et de son caractère éminemment problématique, largement attesté par la littérature (voir notamment (Merriman 2004)).

Le pari de l'ouvrage est d'envisager de manière critique ces lieux comme des sites clés par lesquels se joue une part considérable des défis de nos sociétés. Des défis de justice sociale et territoriale, tout d'abord. Le mouvement français des gilets jaunes, à l'hiver 2018-2019 et au printemps 2019, en réaction à la hausse progressive de la taxation carbone des prix de l'essence, l'illustre avec force. Porté surtout par des membres de classes populaires et moyennes (collectif d'enquête sur les gilets jaunes 2019), cette mobilisation non seulement s'incarne par ces vestes à haute visibilité devenues obligatoires à bord des voitures, mais investit aussi les ronds-points des franges urbaines, pour y manifester, y camper ou les bloquer, les faisant accéder au rang de lieux de transport emblématiques des difficultés liées à la dépendance automobile des périphéries urbaines et des territoires ruraux. La floraison de travaux sur l'(in)justice liée au transport et aux mobilités témoigne plus généralement de l'acuité croissante de ces enjeux (Verlinghieri et Schwanen 2020).

Les lieux de transport sont aussi ô combien partie prenante des défis liés à l'enjeu d'habitabilité de la Terre posé par le dérèglement climatique et la crise de la biodiversité, dans un contexte où les transports sont à l'origine de près de 22 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> lié aux énergies fossiles en 2019<sup>4</sup>, d'après les données de la base EDGAR (2020), en augmentation de 78 % par rapport aux émissions de 1990. Ils occupent aussi une place majeure en matière de bien-être et de santé corporelle et mentale, sous l'angle des mobilités actives (marche, vélo, etc.), face au vieillissement et au manque d'activité physique des populations. Ils sont enfin confrontés à des défis d'aménagement, liés à leur engorgement, à la place à accorder aux activités hors transport (lucratives ou non), aux accidents qui s'y produisent, à l'âpreté fréquente des conditions de travail liées à ces sites clés du capitalisme et de la logistique (Cowen 2014), aux enjeux sanitaires liés aux épidémies ou pandémies comme celle de la Covid-19, etc.

### **La multiplicité des lieux fixes ou mobiles façonnant le transport**

Comme les transports eux-mêmes, les lieux qui font le transport sont particulièrement hétérogènes. Cette variété est liée d'abord à une diversification croissante des modes et des réseaux de transport. Le transport aérien par câble par exemple, qu'il s'agisse de téléphériques ou de télécabines, suscite ainsi un fort

---

<sup>4</sup> Année de référence avant les bouleversements liés à la pandémie de Covid-19.

engouement comme transport public urbain alors qu'il était longtemps limité principalement à des stations de montagne. Son déploiement en Amérique latine, à Medellin en Colombie en 2004, puis à Caracas, La Paz, Bogota et Mexico, a gagné Portland, l'île Roosevelt à New York, ou encore Londres, Brest ou Saint-Denis sur l'île de la Réunion.

La diversité de ces lieux tient aussi à la démultiplication de sites associés aux transports. Elle est frappante en ce qui concerne l'automobilité en tant que système dominant de transport lié à la voiture. Sa prépondérance se joue aussi dans la multiplication de ces lieux au-delà de la chaussée : parkings et places de stationnement, garages, stations-service, *drive* des enseignes de restauration rapide et de la grande distribution, « salles de contrôle » du trafic routier, etc. Les autres systèmes et services de transport sont aussi des vecteurs majeurs de prolifération des lieux de transport. Certains lieux émergents s'affirment ainsi, à l'image des vélo-écoles associatives, où se pratique l'apprentissage du vélo ou la remise en selle. Les anciens commerces transformés en entrepôts de stockage des commandes de commerce en ligne situés dans les centres urbains, souvent appelés *dark stores*, en sont un autre exemple. Maillons spécialisés des chaînes logistiques, ils sont fréquentés par ces travailleurs ubérisés qui se chargent de la livraison des commandes sur leur dernier kilomètre, à scooter ou à vélo.

Bien des lieux sont étroitement imbriqués aux transports sans être identifiés comme tels. Pensons aux zones franches, produits d'une logique néolibérale qui octroie des avantages fiscaux et réglementaires pour les marchandises importées qui sont ensuite exportées. Ces sites appellent une circulation rapide et un fonctionnement en symbiose avec des lieux de transport, à l'image de la zone franche Jebel Ali à Dubaï. Liée au port en eaux profondes du même nom et à l'aéroport Al Maktoum, elle est possédée par l'exploitant portuaire DP World. Elle s'étend sur 57 km<sup>2</sup>, soit l'équivalent de plus de 7 000 terrains de football, est présentée comme la plus grande au monde par son propriétaire et serait à l'origine de près de 24 % du PIB de la ville (JAFZA 2022). Par contraste avec ces sites de circulation accélérée des objets, d'autres lieux associés aux gares, ports ou aéroports reposent sur une logique de restriction de mobilité des individus. Y sont maintenus en attente des migrants, participant d'un ensemble plus large de lieux de rétention liés aux politiques migratoires (Migreurop 2017).

Les lieux de transport peuvent être aussi mobiles. Bien moins étudiés, ils constituent un front essentiel d'investigation, notamment des rapports de pouvoir et des conditions d'existence, évoqués à sa manière par la fiction. Un pan entier de la vie sociale, voire politique, se joue à travers ces habitacles, comme l'a montré à sa manière le film *Taxi Téhéran* de Jafar Panahi, sorti en 2015. Ce docufiction a été

élaboré après l'interdiction faite par les autorités iraniennes au réalisateur de tourner. Pour déjouer la répression, il est filmé à l'intérieur du taxi et dans ses abords immédiats. Les scènes avec les différents passagers mettent en jeu le poids des normes répressives dans les relations conjugales, dans l'apprentissage à l'école ou encore la contestation de l'interdiction de l'accès des femmes aux manifestations sportives. C'est plus largement la question des droits humains que ce microcosme permet d'aborder.

Parmi ces lieux en déplacement, ceux qui relèvent de l'habitat mobile sont des vecteurs majeurs de modes de vie et de territorialités. Le film *Nomadland* de Chloé Zhao, sorti en 2020, témoigne ainsi de la vie d'une femme, jouée par Frances McDormand, ayant perdu son emploi à Empire, dans le Nevada, à la suite de la crise économique de 2008. Elle achète une camionnette et en fait son espace domestique, garé dans de vastes parkings, oscillant d'un lieu de travail saisonnier à un autre. Elle travaille en particulier dans des entrepôts d'Amazon lors des pics d'activité, comme lorsque les commandes affluent avant Noël. Le système de la multinationale, étroitement lié à la logistique et au transport, repose ainsi sur l'exploitation d'un volant de résidents en camionnette (*van dwellers*) aux conditions de travail et d'habitat mobile marquées par la précarité, l'âpreté du quotidien et des formes de solidarité, documentées dans le livre de la journaliste Jessica Bruder (2020), dont le film est une adaptation.

Les lieux mobiles ordinaires du transport public sont aussi des sites d'émotions et de rapports de domination, notamment à travers le harcèlement et les agressions dont font l'objet les voyageuses. *Les femmes du bus 678*, tourné par Mohamed Diab et sorti en 2010, s'inspire d'une agression contre une jeune femme au Caire qui avait porté plainte et avait dû quitter le pays à la suite d'une campagne médiatique l'accusant de porter atteinte à la réputation du pays (Florin 2020). Il pointe l'ampleur du phénomène de harcèlement sexuel, dans ces lieux et au-delà, et la difficulté des femmes à faire valoir leurs droits lorsqu'elles surmontent le sentiment de honte suscité par l'agression.

*A contrario*, l'essor des lieux mobiles emblématiques des magnats des affaires, autrement appelés super-riches, participe de logiques de pouvoir que d'autres acteurs sociaux cherchent, littéralement, à déconstruire, qu'ils soient sur les mers ou dans les airs, à travers le numérique. Les *super-yachts* d'oligarques russes, présents dans les ports de plaisance de Méditerranée ou dans d'autres sites touristiques, ont ainsi fait l'objet d'un travail de repérage visuel par des internautes militants qui visaient à s'assurer qu'ils n'échappent pas à l'application de sanctions prévues par les pays occidentaux dans le cadre de l'invasion russe de l'Ukraine. Ces gigantesques bateaux de plaisance, dont la longueur varie souvent entre 40 et

180 mètres, s'étaient en effet déconnectés du système d'identification automatique (SIA) maritime international, qui permet de faciliter la circulation des bateaux en indiquant la position de chacun (Ungoed-Thomas et Handy 2022).

Les *jets* privés font également l'objet d'une attention militante, dans le champ de l'écologie. Ils ne représenteraient pas moins d'un décollage sur dix en France d'après l'exploitation des données d'Eurocontrol (chargé de la sécurité de la navigation aérienne en Europe) par l'ONG européenne Transport et environnement (2021, p. 20). Le système ADS-B<sup>5</sup>, qui assure la diffusion régulière par les avions de leur position, par radio, permet de rendre visibles leurs trajectoires. Le compte Twitter @ElonJet, suivi par près de 500 000 abonnés à l'été 2022, rend ainsi compte, de manière automatisée, de chaque déplacement et des émissions carbone associées du jet privé d'Elon Musk, milliardaire à la tête du constructeur de voitures électriques Tesla et de l'entreprise aérospatiale SpaceX. D'autres comptes sur les réseaux sociaux font de même, comme ceux du site internet L'avion de Bernard<sup>6</sup> sur Instagram et sur Twitter, consacré au *jet* de l'entreprise de luxe LVMH, dirigée par Bernard Arnault, une des personnes les plus riches au monde. Les représentations cartographiques et les données affichées visent à pointer l'ampleur et la singularité de l'empreinte environnementale de ces lieux mobiles, et partant, de celles et ceux qui les empruntent. Du *dark store* au *jet* privé, la diversité des lieux qui font le transport est réfractée par la grande variété de leurs protagonistes.

### Une même hétérogénéité des parties en présence

La multiplicité des acteurs impliqués dans les transports et leurs lieux est un élément clé de leur complexité. Les acteurs publics affirment sans nul doute une capacité d'intervention dans ces lieux, notamment lorsqu'ils revêtent une importance stratégique. Le président mexicain Enrique Peña Nieto décide ainsi en 2014 de déplacer l'aéroport international de Mexico, Benito Juárez, plus important aéroport d'Amérique latine et largement gagné par l'urbanisation, pour l'implanter dix kilomètres plus loin, au nord-est, dans la zone fédérale dite du lac Texcoco. Le projet suscite des inquiétudes et des protestations locales liées à l'expropriation des habitants, l'artificialisation des terres et la perte d'emplois pour les quartiers environnant l'aéroport Benito Juárez. Sont aussi évoqués des risques de corruption

---

<sup>5</sup> *Automatic Dependent Surveillance–Broadcast*, autrement dit : système de diffusion de données de surveillance dépendante automatique. La surveillance, ou contrôle du trafic aérien, est dite dépendante, car elle dépend d'outils installés à bord des avions et non propres aux contrôleurs aériens eux-mêmes.

<sup>6</sup> <https://www.instagram.com/laviondebernard/>.

concernant le gigantesque chantier de construction de l'aéroport et l'attribution des terrains de l'aéroport Benito Juárez aux promoteurs immobiliers après son démantèlement. Alors que les travaux sont déjà engagés, son successeur et adversaire politique, Andrés Manuel López Obrador, décide en 2018 d'annuler le projet, quitte à réaliser un nouveau projet aéroportuaire en complément de Benito Juárez, 50 kilomètres au nord de Mexico, sur une base militaire. Dénommé Felipe Ángeles et inauguré en mars 2022, cet aéroport est lui-même fortement controversé (Krauze 2022), marquant l'ampleur de l'implication de tels lieux de transport dans les jeux politiques nationaux et locaux.

Le poids des acteurs privés, grands ou petits, est bien souvent considérable. On pense aux multinationales : armateurs de porte-conteneurs comme MSC, gérant de très vastes terminaux portuaires, gestionnaires de multiples aéroports et autoroutes tels que Vinci ou plateformes de mise à disposition de VTC (voitures de tourisme avec chauffeur) dans le cas d'Uber. D'autres acteurs opèrent dans des lieux moins visibles, participant de la diversification des activités liées aux lieux de transport, à l'image de The Arch Company (2022) au Royaume-Uni. Propriétaire de 5 200 voûtes de viaducs ferroviaires en Angleterre et au pays de Galles, elle cherche à les louer à des commerçants ou à d'autres acteurs, comme à Vauxhall, dans le sud-ouest de Londres, réputé pour ses boîtes de nuit gay Paradise et Fire sous les voûtes de la gare. Cette société foncière se présente comme le plus grand bailleur des petites entreprises du pays tout en étant possédée par une autre société foncière, Telereal Trillium, et Blackstone Property Partners, filiale du gigantesque fonds d'investissement étasunien Blackstone.

Ces imbrications entre transport et autres activités sont multiples, à l'image des compagnies ferroviaires japonaises, qui ont joué un grand rôle dans l'urbanisation et la concentration de la vie sociale nipponne autour des gares, notamment en banlieue, en y développant des activités commerciales, puis en construisant et gérant des bureaux à proximité (Aveline 2003). L'importance de ces firmes y est toujours de mise. La tour la plus haute de Tokyo, la Tokyo Skytree, en est un exemple. Non seulement la mobilité par ascenseur – autre lieu de transport – pour profiter du panorama est partie intégrante des circuits touristiques de la ville avec ses jeux de lumière, sa musique et ses effets d'accélération et de décélération, tout comme le centre commercial qu'elle surplombe. Mais elle est aussi propriété de Tōbu Railway, compagnie ferroviaire privée, qui l'a construite, avec d'autres acteurs, pour valoriser une de ses friches et stimuler la fréquentation de la ville basse par laquelle passent plusieurs de ses lignes.

Dans une optique néolibérale, les pouvoirs publics cherchent souvent à impliquer les acteurs privés dans la gestion ou le financement des lieux de transport, à travers

des privatisations ou des partenariats public-privé. Les télécabines traversant la Tamise dans les *docks* de Londres sont exemplaires de ce deuxième cas. Leur construction, dans la perspective des Jeux olympiques de 2012, a été financée à hauteur de 60 % par la compagnie aérienne Emirates. Exploité par Transport for London, l'opérateur de transport public de la ville, The London Cable Car a pourtant porté pendant dix ans, de son inauguration à la mi-2022, le nom d'Emirates Air Line, avec les publicités associées pour les avions de la compagnie dans les cabines et dans les stations de départ et d'arrivée. L'entreprise émiratie a en effet acquis en échange le nom de ce système de transport, permettant ainsi de placer littéralement son nom sur la carte du transport public londonien.

Une autre forme d'implication, qui montre l'intérêt d'une approche large des transports et de leurs lieux, consiste à prendre en compte les entreprises et les lieux d'activité économique comme des entités clés en la matière. En France par exemple, la réalisation d'un plan de mobilité employeur pour les sites rassemblant plus de cent salariés s'avère obligatoire dans les territoires urbains depuis 2018. Ce dispositif constitue une reconnaissance de fait de l'importance des lieux de travail comme des sites où s'engage le transport. Les employeurs sont ainsi chargés de favoriser un basculement de l'usage individuel de la voiture – ou autosolisme – à d'autres pratiques moins émissives, par exemple en réaménageant le site pour y favoriser l'accès pédestre ou la recharge de vélos électriques.

Au-delà des institutions, les transports et leurs lieux mettent en jeu des individus et des collectifs dont l'analyse s'avère tout aussi fondamentale. En échangeant avec « des chalands, des commerçants, des contrebandiers, des affréteurs », notamment dans les gares routières où l'attente les rend davantage disponibles, Armelle Choplin, Olivier Pliez et Jean-Fabien Steck (2019) retracent « une mondialisation des pauvres », dans le sillage des travaux du sociologue Alain Tarrus (2002). Elle repose sur une intense circulation de commerçants, plus discrète que la mondialisation des multinationales. Ses acteurs connectent une multiplicité de places marchandes (marchés de gros, de demi-gros et de détail) et de transports, étudiée en Afrique subsaharienne et au-delà. Ces relations incluent des postes-frontières, lieux de transport où se négocie – y compris de manière informelle – le passage des marchandises, et invitent à sortir d'une approche européocentrée, focalisée sur des logiques d'immigration. Dans les ports de Rotterdam ou au Havre, des migrants viennent par exemple expédier des objets d'occasion fabriqués en Chine pour l'Europe, à destination de l'Afrique ou du monde arabe, où la qualité de ces marchandises est plus appréciée que celle qui y est expédiée directement depuis la Chine.

La prise en compte des points de vue des individus eux-mêmes s'avère aussi essentielle, comme de celles et ceux qui mettent en mouvement ou entretiennent le lieu de transport : chauffeurs de poids lourds, conducteurs de pirogues ou encore de tricycles pour touristes, bateliers, jardiniers chargés d'entretenir la végétation des grandes artères urbaines, etc. S'interroger sur les femmes travaillant dans les ports nord-européens par exemple, en mobilisant les réflexions de la géographie féministe, est l'occasion d'interroger ces lieux de transport sous l'angle du genre (Lécuyer 2022), un sujet d'intérêt majeur au vu de l'ampleur de la présence masculine visible dans de tels lieux de transport. Le film *Ouistreham* d'Emmanuel Carrère, sorti en 2021 et inspiré de l'ouvrage de la journaliste Florence Aubenas (2010), contribue par exemple à rendre visible le travail pénible et le quotidien des femmes nettoyant les ferrys circulant entre le port normand de Ouistreham et la ville anglaise de Portsmouth, dans le Hampshire.

L'attention à l'expérience de celles et ceux qui ont recours aux transports et à leurs lieux est tout aussi cruciale, tant celle-ci fait encore l'objet de représentations stéréotypées à remettre en cause. Contrairement aux présupposés des décideurs qui concentrent leur attention sur les économies de temps de déplacement permises par la création de nouvelles lignes de transport collectif (Gallez 2015, p. 222), les études sur l'usage du temps – et de fait le lieu – de déplacement montrent par exemple toute l'importance de ne pas l'envisager comme un temps perdu pour les passagers (Jain et Lyons 2008). Il en résulte notamment que la capacité des voyageurs à pouvoir s'appropriier l'espace-temps du lieu de transport et à y déployer des activités auxquelles elles et ils aspirent s'avère essentielle, par exemple en le dotant de bornes WiFi. L'enjeu est plus largement de décaler le regard pour saisir la multiplicité des rapports aux lieux de transport comme aux lieux distants entretenus par des passagers, eux-mêmes très hétérogènes (Frétigny et Lin 2021). Il s'agit aussi de prêter attention aux autres usagers des lieux liés aux transports, comme celles et ceux en situation de sans-abrisme, qui les investissent souvent intensément.

### **Quels décentrement de l'analyse ?**

Au défi de la multiplicité des transports et de leurs lieux ainsi que de leurs acteurs s'ajoute le fait que la plus grande part des études concerne des sociétés dites des Nord et des mondes urbains. Tout ayant cherché à desserrer ce prisme dominant dans la préparation de ce livre, cette mise en perspective reste encore largement à mener, en ayant à l'esprit le caractère nécessairement situé de toute recherche. Développer des savoirs dégagés de logiques coloniales en matière de transport est désormais une préoccupation montante de la littérature (Wood *et al.* 2020). On peut s'interroger par exemple, comme le fait Tim Schwanen (2018), sur les risques

consistant à ériger en modèle universel la segmentation de l'espace public en voies de circulation séparées en fonction de la vitesse : trottoirs, voies cyclables, bus « en site propre » et voitures. Cette normalisation, au nom d'une logique d'optimisation de la vitesse et de limitation des frictions comme d'une certaine conception fonctionnaliste de l'ordre urbain et de la modernité (occidentale), peut contribuer à légitimer l'éviction du transport artisanal : minibus, motos-taxis, tricycles et quadricycles, etc. Il ne cadre guère en effet avec ces espaces prédéfinis, puisqu'ils n'ont pas été pris en compte, de même que les usages alternatifs de la voirie, de vente ambulante par exemple. Alors même que leurs conducteurs se fraient souvent un chemin à travers les embouteillages, les véhicules du transport artisanal sont souvent accusés de contribuer à la congestion. Bien que le transport artisanal soit présent y compris dans les Nord, en particulier dans les sites touristiques (Berroir *et al.* 2016), la place qu'il occupe, considérable dans de nombreuses villes et au-delà, est souvent négligée, à l'image de son invisibilisation dans les statistiques officielles. Il en est de même pour ses relations ou les rapprochements possibles avec d'autres modes de déplacement pourtant considérés comme socialement innovants comme le covoiturage ou le transport à la demande.

Les études sur les lieux de transport situés dans les Suds permettent d'en montrer toute la contribution aux dynamiques des sociétés et à des formes de novation. Les lieux de transport collectif en Angola par exemple, qu'il s'agisse de bus, de minivans, de 4x4 ou de trains, apparaissent comme des sites inattendus d'essor d'une culture sociopolitique alternative en contexte de régime autoritaire (Neto 2020). Ces arènes politiques originales, qualifiées d'« assemblées en mouvement », sont favorisées par la confrontation lors du déplacement avec des éléments suscitant la défiance. Il peut s'agir d'actes de corruption par les forces de l'ordre, exigeant qu'un montant leur soit payé pour chaque bagage non conventionnel hissé au-dessus d'un bus, entraînant la protestation des voyageurs. C'est aussi l'état jugé déplorable des infrastructures de transport qui est évoqué. On critique également l'exploitation des ressources naturelles par des sociétés chinoises autorisée par le président à la vue de leurs camions. Le passage par des sites de massacres de la guerre civile angolaise, dont la mémoire est éminemment politique, nourrit aussi les échanges. Ces usages citoyens des lieux de transport s'avèrent difficiles à contrôler par les autorités locales en raison tout à la fois du nombre de personnes qui les pratiquent et du fait que ces individus soient en mouvement.

Les transports et leurs lieux en milieu rural font également l'objet d'une attention limitée. Le monde rural est marqué par leur moindre présence qu'en ville à bien des égards, soulevant des questions majeures de justice territoriale, puisque si la population y est moins dense, les lieux à rejoindre sont plus distants. Une étude dans quatre comtés du pays de Galles montre par exemple que 71 % des enquêtés

disposent d'un arrêt de bus accessible à pied. Mais ils sont 69 % à considérer que le service fourni est de « mauvaise à très mauvaise qualité », invoquant surtout le faible passage des bus, contribuant à ce qu'ils ne soient que 29 % à y avoir recours (Milbourne et Kitchen 2014). Sur fond de dégradation des fréquences des bus avec les politiques d'austérité engagées au Royaume-Uni après la crise économique de 2008, la dépendance à ce lieu de transport mobile qu'est la voiture n'en est que plus importante.

Le faible équipement en transport de certains territoires ruraux conduit-il à un gommage des transports et de leurs lieux ou bien au contraire à une forme de visibilité et de préoccupation renforcée ? Gina Porter (2016) pointe le rôle majeur, pour les villages non desservis par la route dans le district de Kibaha en Tanzanie, de l'irruption des taxis-motos (*boda-boda*) à partir de 2007-2009, avec la diffusion de modèles à bon prix venus de Chine, sur fond de pratique non moins intense de la marche et de l'usage de taxis-vélos. La matérialité de la route, plus ou moins (aisément) carrossable, lorsqu'il s'agit de l'emprunter, accapare l'attention, de sa praticabilité hors saison sèche à la présence de nids-de-poule, au point d'apparaître comme la préoccupation majeure des femmes développant leur propre activité économique dans les territoires ruraux du Nigeria en matière de déplacements (Seedhouse *et al.* 2016).

La novation à l'œuvre dans les mondes ruraux s'avère, là aussi, d'importance. Des acteurs tels que l'association Innovation véhicules doux par exemple (In'VD 2022), à Castelnau-Pégayrols, près de Millau, jouent de l'attrait d'innovations liées aux véhicules pour engager une mutation plus large des mobilités routières. Ses membres développent des prototypes ou acquièrent des véhicules hybrides entre le vélo et la voiture, des tricycles ou quadricycles avec assistance électrique, permettant de se déplacer à plusieurs et de transporter des objets, « vélos-to », « bestioles » et autres « wellos » de ce mode de transport émergent, qui rappellent fortement certains véhicules du transport artisanal. D'autres acteurs cherchent à infléchir les mobilités en jouant sur certains lieux liés au transport, comme ces écoles des villages norvégiens où une « zone cœur » est définie, interdite aux voitures, contraintes de stationner plus loin afin d'inciter à la marche, de limiter les encombrements, la pollution locale et les accidents (figure I.4). Sont aussi engagées des formes d'auto-organisation du transport, étudiées dans le périurbain. L'étude des navettes domicile-travail des campagnes périurbaines de Grenoble et d'Aix-en-Provence permet à Benjamin Pradel *et al.* (2015) d'identifier ces multiples agencements collectifs : parkings faisant office d'aires de covoiturage, utilisation du coffre en covoiturage pour y stocker les vélos et les utiliser à l'arrivée à la piste cyclable, etc. Les mondes ruraux et les territoires des Suds sont à n'en pas douter des terrains essentiels d'élargissement de la saisie des transports et de leurs lieux.



**Figure I.4.** À proximité de l'école du village norvégien de Kaupanger : « zone d'arrivée [des enfants à l'école] », « zone cœur » (source : Jean-Baptiste Frétiigny (2021))

### Structuration de l'ouvrage

Les chapitres de l'ouvrage proposent une analyse humaniste et critique des transports et de leurs lieux en les étudiant dans leur diversité. Contrairement à bien des études, chaque chapitre aborde de manière transversale les différents modes de transport et les lieux associés, en visant à diversifier les contextes nationaux.

En mobilisant la perspective de la géohistoire, le premier chapitre fait figure de texte passerelle entre les réseaux de transport, analysés au prisme de leur déploiement et de leurs mutations, et leurs lieux, sur lesquels se penchent plus spécifiquement les chapitres suivants de l'ouvrage. Anne Bretagnolle et Christophe Mimeur mettent en évidence combien les réseaux favorisent l'émergence de lieux

particulièrement accessibles, qualifiés de « hauts lieux du transport » et dont l'essor est souvent étroitement lié à celui de la ville qu'ils desservent. L'inscription des transports et de leurs lieux dans des temps longs et à différentes échelles de temps est au cœur de la démarche humaniste de ce chapitre, incitant à nuancer le caractère inédit des mutations contemporaines qui les affectent. Sa dimension critique réside dans l'investigation des logiques de domination qui favorisent certains lieux et en évincent d'autres. Les auteurs soulignent ainsi l'existence de lieux de transport court-circuités par la mue des réseaux. La hiérarchisation accrue des lieux de transport entraîne non seulement la montée en puissance des lieux les plus centraux dans les réseaux, grands bénéficiaires des logiques d'accumulation et de concentration des populations et des ressources, mais aussi la mise à l'écart d'autres lieux préalablement prépondérants, et, dans le même mouvement, celle des territoires associés.

Après ce premier chapitre permettant de préciser la situation et l'accessibilité des lieux de transport, c'est leur rôle d'interface qu'aborde plus spécifiquement le chapitre 2, en tant qu'ils participent d'assemblages plus larges. Ce sont en effet les portes d'accès physique et numérique aux territoires, fortement interdépendantes et mettant aux prises de multiples acteurs, qui sont au cœur de son étude. Nadine Cattan et Jean-Baptiste Frétigny abordent ces plaques tournantes, ou *gateways*, comme l'une des formes d'expression spatiale les plus vives de la mondialisation « en train de se (re)faire ». Ils mettent en avant la très grande diversité des *gateways*, en les concevant comme des portes-sites – gares ou (aéro)ports par exemple – et des portes-couloirs – tels que les grands détroits internationaux –, mais aussi des portes-territoires – comme les quartiers sas<sup>7</sup> des métropoles, marqués par les échanges intenses d'objets, de personnes et d'information à l'échelle internationale – et sous l'angle des individus-portes, qui assurent par eux-mêmes, en situation, cette mise en relation internationale – comme les livreurs d'Amazon incarnant, hâtivement et au seuil des habitations, l'ultime porte d'accès du transport mondialisé. La perspective humaniste et critique de ce chapitre tient à l'attention portée aux acteurs de ces *gateways*, qu'il s'agisse de l'épineuse – voire introuvable – gouvernance de ces portes, de « l'informel [qui y] côtoie l'officiel » ou du rôle des individus-portes et de leurs corps. Elle réside aussi dans l'exploration de la dimension idéologique de ces portes, qu'il s'agisse de discuter l'expression de « porte d'entrée », produit d'une

---

<sup>7</sup> Il s'agit de quartiers des centres urbains associés à des communautés diasporiques, dans lesquels les migrants tendent à s'installer à leur arrivée dans la ville, pour déménager au-delà par la suite. Ces quartiers constituent des centralités majeures pour des activités variées (commerciales, religieuses, festives, etc.) pour la diaspora dans son ensemble à l'échelle de la métropole et au-delà.

idéologie territoriale qui sous-estime l'ampleur des interdépendances entre territoires, ou de leur très forte politisation. Celle-ci est à l'œuvre tant dans le cadre de jeux géopolitiques entre États que de la contestation à de multiples échelles spatiales de leurs conséquences sociales, humanitaires (sous un angle migratoire) et environnementales.

Le chapitre 3 plonge dans les lieux de transport pour aborder les logiques économiques qui sous-tendent leur aménagement et leur gestion opérationnelle. En se penchant sur le modèle économique de ces lieux, Juliette Maulat et Mathilde Pedro soulignent l'implication croissante d'acteurs et de financements privés. Suivant des processus néolibéraux complexes qui affectent plus largement les infrastructures urbaines, ces sites sont de plus en plus considérés comme des actifs à valoriser que ce soit d'un point de vue commercial, publicitaire ou immobilier. À travers l'étude des gares et des aéroports, elles explorent les rouages de la diversification croissante des sources de financement des lieux de transport. L'ouverture à la concurrence, le succès de l'idéologie de la nouvelle gestion publique (*new public management*) et les privatisations des opérateurs de transport contribuent fortement à ces mutations, de même que la circulation et la mise en œuvre de modèles d'urbanisme tels que celui de la valorisation immobilière des gares au Japon, inspiré des États-Unis et se diffusant désormais en Europe. La teneur critique et humaniste du chapitre tient à la déconstruction de ces processus qui se combinent, mais aussi à l'investigation de la portée du changement de modèle économique qui en résulte. Si la diversification des activités des gestionnaires d'infrastructures de transport aboutit dans certains cas à la construction de logements sociaux sur leur domaine foncier, elle tend le plus souvent à favoriser les voyageurs et les consommateurs des classes supérieures, avec la construction de logements et bureaux pour les accueillir. Ces politiques de classes menées au nom de logiques financières affectent l'expérience des gares et des aéroports qu'ont leurs usagers. Elles entraînent aussi de forts décalages et tensions avec les attentes des acteurs locaux, confrontés notamment à une montée des prix, une concurrence commerciale et une densification urbaine non désirées. De plus, Juliette Maulat et Mathilde Pedro exposent le caractère instable de ces financements de diversification, fragilisant le fonctionnement des lieux de transport. Elles insistent également sur les inégalités que ces mutations engendrent de lieu de transport à lieu de transport, et partant de territoire à territoire, favorisant un fonctionnement de réseau à deux vitesses, les lieux plus importants générant les ressources attendues contrairement aux lieux de taille intermédiaire ou modeste, dont le financement et donc l'expérience par les usagers s'en ressentent, par le manque d'employés ou d'espaces d'attente adaptés.

C'est aussi comme des sites clés du capitalisme que le chapitre 4 aborde les lieux de transport, en se penchant sur ceux spécialisés dans la mobilité des objets, dans le cadre des activités de logistique. Nicolas Raimbault sonde le monde très masculin des livreurs et des travailleurs des plateformes logistiques, comme les caristes, qui déplacent les marchandises avec un engin motorisé : le chariot élévateur. Ces acteurs de la logistique représentent une part de plus en plus importante de la population ouvrière contemporaine comme des véhicules sur la route, au point qu'à Paris, avec l'essor de l'e-commerce, un quart des véhicules motorisés en circulation soit consacré aux livraisons. En s'appuyant sur des exemples européens et nord-américains, l'auteur établit une géographie des ouvriers de la logistique et de leurs lieux, montrant combien elle remodèle les centralités populaires contemporaines des régions urbaines. Les plateformes logistiques, et l'emploi associé, se développent au-delà de l'implantation ouvrière classique située dans la banlieue industrielle, typiquement en front d'urbanisation. Éloignées des lieux de résidence des ouvriers, elles occasionnent de longues navettes quotidiennes. Nicolas Raimbault montre que les livraisons, surtout concentrées dans les centres urbains, ont lieu à des cadences qui font de l'application du Code de la route une gageure. Ces rythmes menacent la sécurité routière des chauffeurs et des autres usagers de la voirie et s'avèrent particulièrement complexes à tenir alors que l'accès des véhicules motorisés aux centres urbains se restreint. L'optique humaniste et critique développée dans ce chapitre permet de souligner la précarité du statut des ouvriers et la pénibilité de leurs conditions de travail au quotidien, l'intensification du travail dans les entrepôts par exemple s'accompagnant d'une recrudescence d'accidents. Se font aussi jour les difficultés d'appropriation des lieux de travail, faute d'espaces de sociabilité et de repos, que ce soit dans les zones logistiques des périphéries ou les centres urbains, où règnent les *dark kitchens* et *dark stores*. Sur fond de déficit d'implantation syndicale, l'auteur met cependant aussi en exergue la politisation émergente de ces lieux, au point d'occuper un rôle pionnier dans les mobilisations sociales (inter)professionnelles et d'accéder ainsi à une visibilité inédite.

La question de la diversité des usages des lieux de transport, en jeu dans les chapitres 3 (au regard d'activités marchandes) et 4 (sous l'angle d'espaces alimentaires et de détente en marge du travail), est au cœur de la réflexion du chapitre 5, portant sur les espaces publics. Antoine Fleury et Jean-Baptiste Frétiigny y montrent combien l'espace public a été placé « tout contre le transport », en ce que la relation entre les deux objets est faite d'interdépendance et d'ambivalence. Espaces publics et transport sont à la fois très imbriqués et en tension, puisque l'espace public émerge lorsque la fonction de transport laisse une certaine place à d'autres activités. La « lecture alternative du transport » proposée dans ce chapitre consiste à envisager l'assemblage du transport dans le cadre d'un partage plus large des lieux. La dimension humaniste du chapitre est perceptible dans la saisie des

lieux de transport (fixes ou embarqués) comme des sites de déploiement de la vie sociale dans l'hétérogénéité de ses formes. Elle se joue aussi dans l'identification de lieux de transport dont la reconnaissance comme espace public n'est pas ou peu engagée : parkings et places de stationnement, zones d'activités économiques, sentiers agricoles, etc. La prise en compte des savoir-faire et des cultures professionnelles des acteurs institutionnels et plus largement des imaginaires comme déterminant de l'aménagement des espaces publics liés au transport relève aussi de la même logique. Le caractère critique de l'analyse apparaît quant à lui dans la déconstruction de l'évidence de la « reconquête » de la voirie par les transports collectifs, les piétons, les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel (trottinettes électriques ou non, gyroroues, etc.). L'évocation d'un juste partage relève aussi d'une logique critique en interrogeant la place des transports, explicitant l'importance d'une justice sociale, à travers la réalisation de parvis de gares hospitaliers pour tous par exemple. Le chapitre aborde aussi le défi de partages repensés avec le non-humain, en particulier avec les végétaux, comme dans les opérations de débitumisation réalisées dans des lieux de circulation.

Ce partage des lieux est ensuite abordé au chapitre 6 au regard des mobilités actives (marche et vélo tout spécialement) dans les villes dites des Nords. Jean-Paul Hubert, Kaduna-Eve Demailly et Clément Dusong situent leur réflexion à la suite de la triple séquence popularisée par Peter Newman et Jeffrey Kenworthy (1996). Celle-ci évoque le passage d'un modèle de ville pédestre (*walking city*), prédominante jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, à celui d'une ville structurée par les transports collectifs (*transit city*), marquée par le train en particulier, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, puis à celui d'une ville automobile (*automobile city*), tout spécialement visible aux États-Unis et en Australie. En se penchant sur la question de la transition vers un autre modèle urbain, plus favorable aux mobilités actives, les auteurs questionnent le rôle de politiques publiques facilitant – ou non – leur essor. Ils pointent l'importance de dépasser le morcellement des lieux et des axes de circulation consacrés au vélo et à la marche. En concevant une infrastructure propre à la marche, impliquant une grande variété de lieux relevant d'acteurs hétérogènes, ils (ré)habilitent la marche comme forme de transport tout en envisageant la « présence piétonne » au-delà de sa conception utilitaire, dans l'immobilité ou dans le cadre de mouvements récréatifs, à l'image du jeu enfantin de la marelle. Cette démarche humaniste s'accompagne d'un plaidoyer en faveur des manières d'habiter engagées dans les mobilités actives. Le chapitre développe par ailleurs une investigation critique des objectifs et des outils utilisés en aménagement. Les auteurs insistent sur le décalage entre l'importance de la marche par rapport au vélo dans les pratiques mobiles des individus et la priorité inversée qu'accorde l'action publique à ces deux formes de transport. Un des facteurs explicatifs évoqués dans le chapitre est, par rapport aux logiques prévalentes, très sectorielles, du transport dans les

politiques publiques, la spécificité de l'activisme en faveur de la marche, qui porte des préoccupations plus transversales : enfance, handicap, vieillissement, accidentologie, santé, patrimonialisation, etc. À observer le contraste entre des pratiques cyclables familiales néerlandaises, sur de larges bicyclettes, de type vélo-cargo, à l'image des amples voies cyclables du pays, et celles japonaises privilégiant les vélos oblongs, pouvant se faufiler sur des voies souvent non différenciées, l'après ville automobile et ses lieux semblent relever à ce stade d'un modèle nettement moins homogène que ceux qui l'ont précédé dans les pays des Nord.

Le chapitre 7 donne un autre sens au partage des lieux de transport en l'abordant par le sensible et les ambiances, auxquels la littérature accorde une attention croissante. Damien Masson montre combien ils constituent des environnements éminemment empreints de circulations d'affects, de « transports » plus ou moins vifs, pour faire écho au sens littéraire et historique du terme renvoyant à des sentiments marqués. Après avoir balisé le champ sémantique, théorique et méthodologique lié aux ambiances et au sensible et montré ses liens majeurs avec les études de mobilité, l'auteur aborde ces objets du point de vue des usagers, invitant à les penser « littéralement incarnés, faits de chair et d'os », comme du point de vue des gestionnaires des lieux de transport collectif. Déconstruisant l'idée selon laquelle « chaque transport aurait une ambiance qui lui serait propre, stable et toujours vraie », il en souligne au contraire la variabilité, en raison des évolutions de l'environnement sensible, des pratiques et des interactions, « écho sensible des situations vécues ». Apparaît nettement l'enjeu de saisir le caractère micropolitique des ambiances. Les ambiances sont en effet liées à des circulations d'affects créant des ambiances d'inconfort, d'anxiété, défavorables à la contestation des inégalités, ou au contraire de joie ou de connivence, par exemple dans des environnements sensibles très maîtrisés en matière de température, d'hygrométrie ou de neutralisation d'odeurs et de sons jugés indésirables. L'approche critique et humaniste du chapitre est aussi perceptible dans l'identification de la complexité de l'intervention des gestionnaires sur les ambiances. Cette intervention apparaît limitée par le fait que les usagers peuvent s'approprier fort autrement qu'attendu les aménagements et partant contribuer à faire émerger des ambiances imprévues. Les limites au façonnement des ambiances par les gestionnaires tiennent aussi à de multiples contraintes. Aménager une station de métro pour y favoriser la lumière « naturelle », donc privilégier le registre visible dans sa conception, affecte inévitablement d'autres registres, notamment sonore, avec des performances jugées mauvaises à l'arrivée du métro ou lors d'annonces sonores. Au regard de la sécurité, Damien Masson souligne les contradictions des opérateurs, contribuant à alimenter une image de métro déshumanisé par la limitation de la présence de leurs employés tout en souhaitant favoriser un sentiment de sécurité. Il pointe aussi les limites

éthiques et politiques d'une large gamme d'actions entreprises au nom de ce sentiment.

Alors que le chapitre 7 s'intéresse à ce qui anime l'expérience du lieu de transport (ambiances, affects et environnement sensible), c'est le rôle d'animation urbaine et sociale de ces lieux, leur place en ville, qu'aborde le chapitre 8 au regard du transport artisanal. Partant du constat que le transport artisanal assure aujourd'hui une place centrale dans bien des villes dites des Suds, Solène Baffi montre que les lieux de ces minibus, triporteurs ou taxis-motos forment un laboratoire des métropoles en développement. À travers le cas des villes africaines, l'auteure présente les lieux du transport artisanal comme des entre-deux spatiaux, temporels et normatifs des sociétés urbaines. Sites fréquents d'emploi des migrants fraîchement arrivés, de concentration d'activités diversifiées (notamment commerciales) et d'une intense vie sociale, ils font figure de pôles pionniers dans la desserte des quartiers du front d'urbanisation et donc de vecteurs d'essor de villes en forte croissance. La portée critique du chapitre apparaît dans l'analyse des rapports de pouvoir liés au transport artisanal et à ses lieux. Ils sont manifestes dans les conflits d'usage quant à l'emprise de ces sites. Mais les rapports de force peuvent naître du flou juridique et fiscal qui encadre ce secteur et ses lieux, facilitant des affrontements parfois violents entre acteurs, en lien avec des tensions ethniques et politiques, voire des activités criminelles. L'ambiguïté des acteurs publics transparait dans l'exclusion fréquente du transport artisanal ou de ses acteurs des politiques de planification. Ces logiques d'assignation à l'informalité, de relégation et d'invisibilisation peuvent toutefois laisser place à une régulation plus complexe, de formalisation ou de normalisation concertée ou imposée, voire à une hybridation plus assumée avec les autres formes de transport public<sup>8</sup>. Solène Baffi montre l'ambivalence de cette hybridation avec le développement des services de transport des plateformes numériques qui se développent au détriment d'opérateurs de transport artisanal tout en empruntant beaucoup de leurs pratiques. Le caractère humaniste du propos s'affirme dans la description des savoirs vernaculaires à l'œuvre dans les cultures mobiles du transport artisanal, reposant notamment sur une gestuelle très codifiée pour communiquer entre la rue et le véhicule. Il s'apprécie aussi dans l'analyse de la

---

<sup>8</sup> On oppose classiquement le transport public au transport privé et le transport collectif au transport individuel. Le transport est dit public s'il est organisé pour autrui dans le cadre d'une prestation commerciale, contrairement au transport privé. Il s'agit souvent d'un transport collectif (trains, bus, avions de ligne, etc.). Les taxis ou VTC relèvent aussi du transport public. Mais à moins d'être partagés avec d'autres passagers voyageant dans la même direction (service Uberpool par exemple), ils relèvent du transport individuel.

contribution singulière de ces véhicules au paysage des villes comme à l'identité des professionnels du secteur.

La vigueur des rapports de force affectant le transport artisanal trouve une résonance dans l'investigation de la ségrégation mobile à laquelle est consacré le chapitre 9. Soulignant que cette dernière est bien moins étudiée que la ségrégation résidentielle, Jean-Baptiste Fréty sonde l'écheveau de situations où « le transport sépare ». La ségrégation dans et par la mobilité a peu été étudiée de manière englobante, bien qu'elle témoigne du rôle des lieux de transport dans la fabrique des hiérarchies et de l'ordre social. Le prisme critique adopté, lié aux approches de *mobility and transport justices*, permet de mettre en évidence la hiérarchisation sociale entre lieux de transport, qui va à certains égards dans le sens d'un « urbanisme de la fragmentation » reposant sur des réseaux de transport socialement hiérarchisés (Graham et Marvin 2001). Mais il nuance aussi cette approche en pointant la multiplicité des rapports sociaux à l'œuvre, qui ne relèvent pas seulement de logiques de classes sociales, ainsi que l'importance des formes de ségrégation internes aux lieux de transport eux-mêmes. L'optique humaniste du chapitre se traduit par une attention aux lieux invisibilisés du transport, des sites de rétention aéroportuaires des exilés aux hébergements de fortune des bords de rue en Inde comme aux expériences corporelles et émotionnelles des marins des navires battant pavillon de complaisance et des hôtes de l'air qui imprègnent fortement le rapport à leur lieu (mobile) de travail.

En écho avec les temps longs du premier chapitre, le chapitre 10 place les transports et leurs lieux dans la perspective de leur patrimonialisation. Abordant la tension entre les logiques fonctionnelles du transport et les logiques symboliques de la patrimonialisation, Pierre-Louis Ballot concentre l'étude sur les lieux de transport encore opérationnels. Ceux-ci sont abordés par modes de transport, tant les différentes formes du transport – et les cultures mobiles associées aux modes – influencent leur patrimonialisation. L'auteur se penche sur les emblématiques classements au patrimoine mondial de l'UNESCO de lieux de transport et ce qui les motive, notamment au regard du port de Liverpool et de la gare Chhatrapati-Shivaji de Mumbai. L'analyse de la patrimonialisation des routes permet d'apprécier l'ampleur des interrelations entre la voie de communication et le territoire qu'elle dessert – auquel elle est identifiée – en particulier à travers l'exemple de la route nationale 7 (RN 7), entre Paris et la Côte d'Azur. Des associations et des acteurs publics locaux, par volonté mémorielle et d'essor du tourisme, restaurent la signalétique routière, les publicités murales ou fondent des musées. Ils organisent aussi une variété d'événements, en particulier de commémoration festive des bouchons de la RN 7 lors des départs en vacances des années 1950-1960. L'examen des aéroports illustre bien le point de vue humaniste et critique du chapitre, en

pointant leur difficile accession au rang d'objets légitimes de patrimonialisation. Cette émergence est notamment freinée par l'association étroite des aéroports aux valeurs de la modernité dans les représentations dominantes. Elle s'explique aussi par l'emprise des préoccupations commerciales qui influencent la mise en scène des identités, sous forme de ce que l'auteur qualifie de « patrimonialisation du présent ». Pour autant, même ces lieux, aux infrastructures de plus en plus héritées, n'échappent pas totalement à une certaine forme de reconnaissance comme objet mémoriel.

À tout prendre, l'apport d'une entrée par les lieux de transport tient au fait qu'il s'agit de « lieux faibles » (Lévy 2000) et non de « non-lieux ». Les « liens faibles » (Granovetter 1973), par opposition aux liens forts (entretenus avec l'entourage), ou, pour utiliser une autre acception de la notion, de courte durée ou à faible fréquence, y sont souvent prédominants, ce qui n'empêche pas que « ce qui s'y déroule [soit] parfois très fort » (Lévy 2000, p. 169). Place des minorités, du vivant et des espaces en marge, accès à l'emploi, conditions de travail, mobilisations et tensions (géo)politiques, circulations contrastées d'affects, logiques marchandes et sécuritaires, déploiement du capitalisme numérique, coprésence dans des espaces communs, imaginaires du proche et du lointain... Les lieux de transport sont indubitablement des lieux élastiques, tendus vers d'autres lieux, tout en devant assumer une multifonctionnalité, une symbolique et une habitabilité qui leur sont propres, et à ce titre travaillés par de multiples dynamiques. Les représentations dominantes, que cet ouvrage cherche à infléchir, en sous-estiment très largement l'importance sociale et le caractère heuristique. À les prendre au sérieux, ils donnent à saisir des pans considérables de nos existences.

## Bibliographie

- Amar, G. (1989). Lieu-mouvement : Les enjeux de l'évolution des stations de métro. Note prospective, Groupement prospective Réseau 2000, RATP, Paris.
- Ankel, S. (2021). One person reportedly died while helping free the Ever Given ship, the Suez Canal Authority says [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.businessinsider.com/suez-canal-authority-person-died-during-ever-given-rescue-mission-2021-6> [Consulté le 23 août 2022].
- Attoh, K. (2014). Imagining a “cultural turn” in transportation geography. *Journal of Cultural Geography*, 31(2), 141–151.
- Aubenas, F. (2010). *Le quai de Ouistreham*. Olivier, Paris.
- Augé, M. (1992). *Non-lieux*. Le Seuil, Paris.
- Aveline, N. (2003). *La ville et le rail au Japon : l'expansion des groupes ferroviaires privés à Tokyo et Ôsaka*. CNRS, Paris.

- Beckmann, J. (2001). Automobility—a social problem and theoretical concept. *Environment and Planning D: Society and Space*, 19(5), 593–607.
- Berroy, S., Bouloc, C., Cattan, N., Fleury, A., Frégnny, J.-B., Lassaube, U. (2016). La tour Eiffel dans la poche. Informalité et pouvoir dans la construction de la métropole touristique. *L'Espace Politique*, 29(2) [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.3876>.
- Birtchnell, T., Savitzky, S., Urry, J. (dir.) (2015). *Cargomobilities: moving materials in a global age*. Routledge, New York.
- Bruder, J. (2020). *Nomadland*. J'ai lu, Paris [2017].
- Brunet, R., Ferras, R., Théry, H. (1992). *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. Reclus, Montpellier.
- Cattan, N. (2012). Trans-territoire. Repenser le lieu par les pratiques spatiales de populations en position de minorité. *L'Information géographique*, 76(2), 57–71.
- Chakrabarty, D. (2000). *Provincializing Europe: postcolonial thought and historical difference*. Princeton University Press, Princeton.
- Choplin, A., Pliez, O., Steck, J.-F. (2019). Sur la route de *La mondialisation des pauvres* : Entretien avec Armelle Choplin et Olivier Pliez, par Jean-Fabien Steck. *EchoGéo*, 49 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/echogeo.18161>.
- Cidell, J. (2021). *An Introduction to Transportation Geography: Transport, Mobility, and Place*. Rowman & Littlefield, Lanham.
- Collectif d'enquête sur les Gilets jaunes (2019). Enquêter *in situ* par questionnaire sur une mobilisation. Une étude sur les gilets jaunes. *Revue française de science politique*, 69(5/6), 869–892.
- Cowen, D. (2014). *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Cresswell, T. (2011). Mobilities I: catching up. *Progress in Human Geography*, 35(4), 550–558.
- Debarbieux, B. (1995). Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique. *Espace géographique*, 24(2), 97–112.
- Divall, C., Revill, G. (2009). Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie. Dans *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Flonneau, M., Guigueno, V. (dir.). Presses universitaires de Rennes, Rennes, 57–74.
- Dobruszkes, F. (2012). Stimulating or frustrating research? Transport geography and (un)available data. *Belgeo*, (1/2) [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/belgeo.7082>.

- EDGAR (2020). Fossil CO2 emissions of all world countries [En ligne]. Disponible à l'adresse : [https://edgar.jrc.ec.europa.eu/report\\_2020](https://edgar.jrc.ec.europa.eu/report_2020) [Consulté le 13 juin 2022].
- Flonneau, M. (2008). *Les cultures du volant : essai sur les mondes de l'automobilisme, XX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle*. Autrement, Paris.
- Flonneau, M., Guigueno, V. (dir.) (2009). *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*. Presses universitaires de Rennes, Rennes.
- Florin, B. (2020). *Les femmes du bus 678 et le harcèlement sexuel en Égypte*. Dans *Abécédaire de la ville au Maghreb et au Moyen-Orient*, Florin, B., Madoeuf, A., Sanmartin, O., Stadnicki, R., Troin, F. (dir.). Presses universitaires François Rabelais, Tours, 156.
- Frétigny, J.-B. (2016). La conflictualité de la ville en mouvement au regard d'espaces publics métropolitains émergents : les aéroports. Dans *La ville conflictuelle. Oppositions – Tensions – Négociations*, Desponds, D., Auclair, E. (dir.). Le Manuscrit, Paris, 141–160.
- Frétigny, J.-B., Lin, W. (2021). Changing geographies of the passenger: Heterogeneous subjects on the move. *Journal of Transport Geography*, 92, 103006 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103006>.
- Fumey, G., Varlet, J., Zembri, P. (dir.) (2009). *Mobilités contemporaines : Approches géoculturelles des transports*. Ellipses, Paris.
- Gallez, C. (2015). La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir. Habilitation à diriger des recherches, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Champs-sur-Marne [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01261303>.
- Gallez, C., Kaufmann, V. (2009). Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Dans *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Flonneau, M., Guigueno, V. (dir.). Presses universitaires de Rennes, Rennes, 41–55.
- Goetz, A.R., Vowles, T.M., Tierney, S. (2009). Bridging the Qualitative–Quantitative Divide in Transport Geography. *The Professional Geographer*, 61(3), 323–335.
- Harrington, R. (2003). Trains, technology and time-travellers: how the Victorians re-invented time [En ligne]. Disponible à l'adresse : [http://web.archive.org/web/20080828054933/http://www.greycat.org/papers/time\\_trav.html](http://web.archive.org/web/20080828054933/http://www.greycat.org/papers/time_trav.html) [Consulté le 1er août 2022].
- In'VD (2022). Innovation Véhicules Doux [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.facebook.com/invd.innovationvehiculesdoux.1> [Consulté le 5 août 2022].

- Jackson, J.B. (1997). *Landscape in sight: looking at America*. Yale University Press, New Haven.
- JAFZA (2022). Jebel Ali Free Zone [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.jafza.ae/> [Consulté le 1<sup>er</sup> août 2022].
- Jain, J., Lyons, G. (2008). The gift of travel time. *Journal of Transport Geography*, 16(2), 81–89.
- Krauze, L. (2022). Mexico City's distant, underwhelming new airport already faces headwinds. *Washington Post* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.washingtonpost.com/opinions/2022/03/23/mexico-city-airport-aifa-lopez-obrador/> [Consulté le 1<sup>er</sup> août 2022].
- Lécuyer, M. (2022). La féminisation des ports à l'arrêt ? Les pratiques des employeurs et leurs conséquences dans deux ports nord-européens. *Les Cahiers du MIMMOC*, 28 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/mimmoc.10878>.
- Lévy, J. (2000). Les nouveaux espaces de la mobilité. Dans *Les Territoires de la mobilité*, Bonnet, M., Desjeux, D. (dir.). Presses universitaires de France, Paris, 155–170.
- Lévy, J., Lussault, M. (dir.) (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Belin, Paris.
- Libourel, E., Schorung, M., Zembri, P. (2022). *La géographie des transports. Territoires, échelles, acteurs*. Armand Colin, Paris.
- Löfgren, O. (2008). Motion and emotion: learning to be a railway traveller. *Mobilities*, 3(3), 331–351.
- Lombard, J., Steck, B. (2004). Quand le transport est d'abord un lieu !. *Autrepart*, 32(4), 3–19.
- Mangin, D., Girodo, M., Seura architectes (2016). *Mangroves urbaines : du métro à la ville : Paris, Montréal, Singapour*. Carré, Paris.
- Mérenne, É. (2014). *Géographie des transports*. Presses Universitaires de Rennes, Rennes.
- Merriman, P. (2004) Driving Places Marc Augé, Non-Places, and the Geographies of England's M1 Motorway. *Theory, Culture & Society*, 21(4/5), 145–167.
- Migreurop (2017) *Atlas des migrants en Europe. Approches critiques des politiques migratoires*. Armand Colin, Paris.
- Milbourne, P., Kitchen, L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, 326–336.
- Moore, S. (2003). Hanging about: the importance of bus-stop culture. *Youth and Policy*, 82, 47–59.

- Neto, P.F. (2020). Moving assemblies: Socio-political mobilization in Angola's collective transport. *Cultural Studies*, 34(1), 95–121.
- Newman, P.W., Kenworthy, J.R. (1996). The land use—transport connection: An overview. *Land Use Policy*, 13(1), 1–22.
- Porter, G. (2016). Mobilities in Rural Africa: New Connections, New Challenges. *Annals of the American Association of Geographers*, 106(2), 434–441.
- Pradel, B., Chardonnel, S., Cailly, L., Fourny, M.-C. (2015). Les routines de déplacement dans les espaces périurbains : les dimensions collectives des agencements quotidiens [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/eps.5961>.
- Rink, B. (2016). Race and the micropolitics of mobility: mobile autoethnography on a South African bus service. *Transfers*, 6(1), 62–79.
- Schwanen, T. (2018). Towards decolonised knowledge about transport. *Palgrave Communications*, 4(1) [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1057/s41599-018-0130-8>.
- Seedhouse, A., Johnson, R., Newbery, R. (2016). Potholes and pitfalls: The impact of rural transport on female entrepreneurs in Nigeria. *Journal of Transport Geography*, 54, 140–147.
- Shaw, J., Hesse, M. (2010). Transport, geography and the “new” mobilities. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 35(3), 305–312.
- Sheller, M., Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226.
- Star, S.L., Griesemer, J.R. (1989). Institutional ecology, translations and boundary objects: Amateurs and professionals in Berkeley's Museum of Vertebrate Zoology, 1907–39. *Social studies of science*, 19(3), 387–420.
- Tarrius, A. (2002). *La mondialisation par le bas : Les nouveaux nomades de l'économie souterraine*. Balland, Paris.
- The Arch Company (2022). About The Arch Company [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.thearchco.com/about-us/> [Consulté le 3 août 2022].
- Transport & Environment (2021). Private jets: can the super rich supercharge zero-emission aviation?. Rapport, Transport & Environment [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.transportenvironment.org/discover/private-jets-can-the-super-rich-supercharge-zero-emission-aviation/> [Consulté le 2 août 2022].
- Ungoed-Thomas, J., Handy, G. (2022). Revealed: Russia-linked superyachts 'going dark' to avoid sanctions threat. *The Observer* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.theguardian.com/world/2022/may/28/revealed-russia-linked-superyachts-going-dark-to-avoid-tracking-systems> [Consulté le 2 août 2022].
- Verlinghieri, E., Schwanen, T. (2020). Transport and mobility justice: Evolving discussions. *Journal of Transport Geography*, 87, 102798.

- Vincent-Geslin, S., Oppenchaim, N., Belton-Chevallier, L. (2019). *Manuel de sociologie des mobilités géographiques*. Presses universitaires François Rabelais, Tours.
- Vlami, K. (2021). The Giant Ship Stuck in the Suez Canal is Costing the Global Economy an Estimated \$400 Million per hour. *Insider* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.businessinsider.com/boat-stuck-suez-canal-costing-estimated-400-million-per-hour-2021-3> [Consulté le 18 août 2022].
- Wood, A., Kębłowski, W., Tuvikene, T. (2020). Decolonial approaches to urban transport geographies: Introduction to the special issue. *Journal of Transport Geography*, 88, 102811 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102811>.