



HAL
open science

Du rapprochement à la séparation : lieux de transport et ségrégation mobile

Jean-Baptiste Frétigny

► To cite this version:

Jean-Baptiste Frétigny. Du rapprochement à la séparation : lieux de transport et ségrégation mobile. Jean-Baptiste Frétigny. Les transports et leurs lieux, ISTE éditions, pp.231-258, 2024, Encyclopédie SCIENCES, 1789481740. hal-04501903

HAL Id: hal-04501903

<https://hal.science/hal-04501903>

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.

Du rapprochement à la séparation : lieux de transport et ségrégation mobile

Jean-Baptiste FRÉTIGNY

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

9.1. Introduction

Si les transports relient, ils participent aussi aux inégalités et contribuent à ce titre à séparer les individus. Les inégalités en matière de transport et de mobilités sont souvent abordées sous l'angle de l'accessibilité hétérogène des lieux. Les lieux de résidence sont desservis de manière variable par les réseaux de transport, ce qui rend plus ou moins difficile l'accès aux lieux-ressources permettant de travailler, de se former, de sociabiliser, de déployer des activités sportives et culturelles, etc. Cette approche des inégalités, riche d'enjeux d'aménagement et d'inclusion, s'avère essentielle (Fol et Gallez 2017). Pour apprécier toute la vigueur de la ségrégation cette fois en mobilité, c'est une autre approche, complémentaire, que ce chapitre développe. La ségrégation peut se définir comme la mise à distance d'individus et de collectifs en fonction de rapports sociaux, qu'ils soient de classes, de racisation, de genre, de situation de handicap, de nationalité, d'âge, de sexualité, etc. Elle est surtout pensée d'un point de vue résidentiel, en pointant des géographies contrastées de résidence des groupes sociaux. Ce cadrage a contribué à négliger des formes moins figées de ségrégation, liées à la mobilité des individus.

C'est la perspective d'une ségrégation mobile qui est ici adoptée¹ afin de montrer à quel point les lieux de transport jouent le rôle d'opérateurs matériels et symboliques de la stratification des sociétés et à ce titre sont pleinement partie prenante des modes d'ordonnement des mobilités et du monde. À travers eux, bien des formes de ségrégation existantes y sont naturalisées et dépolitisées, au sens où elles s'exercent comme si elles allaient de soi, les lieux de transport participant ainsi à leur reproduction. Par ailleurs, ces lieux n'en sont pas que la chambre d'écho et les processus de ségrégation qui s'y déroulent donnent à saisir la complexité des rapports de pouvoir. Des travaux menés dans une grande variété de directions, souvent sans formuler de manière explicite un tel agenda de recherche, contribuent à étayer cette investigation des rapports sociaux à l'œuvre dans et par la mobilité.

Les transports, en raison de leur hétérogénéité et du grand nombre de populations qui y ont recours, sont au cœur de multiples services de déplacements et d'autant de différenciations, notamment de segmentations marchandes, dont la portée n'est pas qu'opérationnelle. Ces séparations sont en effet partie prenante d'une plus vaste économie symbolique, c'est-à-dire de systèmes de production et de consommation de lieux publics ou privés et de services engageant les identités, les représentations et les hiérarchies sociales et culturelles des sociétés (Zukin 1995 ; Harvey 2008). Si la notion d'économie symbolique a souvent été mobilisée pour saisir le rôle de secteurs économiques tels que l'art, le divertissement, la mode, le tourisme ou l'immobilier dans la gentrification et les transformations urbaines, elle permet aussi de lire autrement les logiques économiques associée aux transports et aux mobilités, classiquement examinées par le prisme de la socio-économie des transports².

L'investigation proposée participe des réflexions en matière de justice des mobilités et des transports (*mobility and transport justice*) (Sheller 2018 ; Verlinghieri et Schwanen 2020 ; Gallez 2022), qui s'inspirent des réflexions de philosophie politique et des études féministes. Elle rejoint les réflexions sur la justice sociale (Fraser 1996 ; Fainstein 2004) qui portent sur le bien-fondé de la répartition des ressources, mais aussi plus largement du jeu des positions sociales des membres d'une société. Y figurent ainsi en bonne place les enjeux de capacité d'action des individus, de reconnaissance de la diversité de leurs identités, situations et pratiques, ainsi que d'équité et de distribution des avantages et des inconvénients

¹ Le Mobiliscope (2023), outil de géovisualisation des variations horaires de la population présente au cours de la journée quartier par quartier, à partir de l'exploitation des enquêtes de déplacement, est une autre illustration d'un renouveau des approches de ségrégation par la prise en compte des mobilités.

² Héritière de l'ingénierie du trafic, la socio-économie des transports vise à modéliser les déplacements pour orienter les projets d'aménagement et de gestion des infrastructures de transport.

de tous ordres associés aux déplacements. Alors que s'accroissent les crises et les préoccupations climatiques, énergétiques, d'épuisement des ressources et de biodiversité, l'inégalité dans l'(im)mobilité³ est aussi liée aux injustices environnementales. La mobilité et le transport gagnent à être aussi conçus comme des processus et des pratiques de transformation énergétique, impliquant un volume fort variable d'extraction et de combustion de ressources fossiles, dont les répercussions s'avèrent puissamment inégalitaires. C'est aussi d'un point de vue environnemental que les lieux de transport peuvent contribuer à séparer les individus.

Afin d'éclairer les séparations dont les lieux de transport sont les opérateurs, abordons dans un premier temps les contrastes sociaux qui se jouent entre les différents lieux de transport pour se pencher ensuite sur la vigueur des ségrégations à l'œuvre à l'échelle même de chaque lieu de transport. La conclusion permettra de nuancer l'analyse de ces mises à distance.

9.2. Les disjonctions dans la fréquentation des lieux de transport

Une première approche de la ségrégation à l'œuvre dans et par les lieux de transport consiste à se pencher sur leur fréquentation contrastée selon les différents publics mobiles, notamment en fonction de leur position sociale. Ces disjonctions s'inscrivent dans ce que Stephen Graham et Simon Marvin (2001) ont qualifié d'« urbanisme de la fragmentation » (*splintering urbanism*), lié au caractère inégalitaire des réseaux techniques, parmi lesquels figurent en bonne place les réseaux de transport.

9.2.1. Le marquage social des lieux de transport

Les différents modes de transport et les lieux associés, statiques ou mobiles, participent de mondes sociaux contrastés, au sens où leur fréquentation est associée à des publics aux profils qui ne sont pas homogènes d'un mode à l'autre. On pense volontiers à « l'apartheid architectural » auquel sont confrontées les personnes en situation de handicap (Imrie 2001), l'aménagement des lieux de transport les excluant de fait fréquemment, qu'il s'agisse de l'absence d'ascenseurs, d'escaliers mobiles, de repères visuels et tactiles, etc. La ségrégation suivant des logiques de classes sociales est aussi très prégnante. Malgré les discours récurrents sur la « démocratisation du transport aérien », présentée comme un processus achevé, la

³ Bien que le préfixe « im » soit entre parenthèses (suivant un choix de l'éditeur), l'usage dans l'ouvrage du terme d'(im)mobilité vise à évoquer l'immobilité et la mobilité en leur accordant la même importance.

population des passagers aériens est loin d'être à l'image de la population mondiale dans son ensemble. Le « nous » de la publicité de la figure 9.1, qui plus est associé à la cabine en classe affaires de la compagnie aérienne, s'adresse ainsi en réalité à une fraction restreinte des multiples mondes sociaux de la planète. L'analyse de l'enquête nationale sur les passagers aériens de la direction générale de l'aviation civile française, menée en 2011 auprès des passagers de 15 ans et plus, permet de montrer que parmi les passagers au départ de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle résidant en France métropolitaine, les cadres, professions intellectuelles supérieures et chefs d'entreprise mentionnent un nombre de vols réalisés au cours de l'année précédant l'enquête qui correspond à 40,2 % du total déclaré, soit plus de quatre fois plus que l'importance de ces catégories professionnelles dans la population résidente de 15 ans et plus (9,7 %). Les ouvriers en revanche ne déclarent que 0,8 % du total alors qu'ils représentent 12,4 % de la population (Frétiigny 2013). La croissance du nombre de déplacements en avion en France n'a pas conduit à une diversification des passagers aériens de la même ampleur, comme l'ont montré Yoann Demoli et Jeanne Subtil (2019) sur la période 1974-2008. On estime également que 2 à 4 % de la population mondiale a pris un vol international en 2018 et que près de 1 % de la population mondiale est à l'origine de 50 % des émissions de CO₂ de l'aviation commerciale (Gössling et Humpe 2020). L'inégal recours au transport aérien est d'ailleurs un élément de l'argumentaire des militants écologistes, plaidant pour une régulation accrue et une réduction des mobilités aériennes dans le cadre de la lutte contre le dérèglement climatique (voir par exemple (Hopkinson et Cairns 2021)).



Figure 9.1. « Nous sommes tous connectés » : à qui s'adresse le « nous » de cette publicité d'une compagnie aérienne à l'aéroport de Nuremberg ? (source : Jean-Baptiste Frétiigny (2022))

Pointant l'exacerbation des inégalités à l'échelle mondiale, diverses analyses ont documenté l'essor des lieux de transport destinés aux fractions les plus aisées de la société – autrement qualifiées de « super-riches » – tels que les « *super-yachts*⁴ », les bateaux de croisière de luxe (Spence 2017) et les *jets* privés, partie prenante d'« espaces sécessionnistes de mobilité » (Budd et Hubbard 2010, p. 100). Des lieux plus discrets sont aussi impliqués, comme les ports francs, qui jouent un rôle clé dans l'(im)mobilité de leurs objets de valeur. Ces sites permettent à leurs propriétaires d'être exemptés de droits de douane et d'autres prélèvements fiscaux sur leurs œuvres d'art et autres objets de collection tant qu'ils y sont placés. À l'origine, cet avantage avait été accordé en raison de la situation de transit des marchandises, afin de favoriser leur circulation et donc l'activité commerciale. Les ports francs étaient alors significativement situés en position littorale. Mais leur usage a été détourné de cet objectif initial pour exploiter au contraire sur le plan fiscal l'immobilité des objets entreposés (Schwarzkopf et Backsell 2021). De tels lieux de décélération du transport se concentrent ainsi dans des territoires comme la Suisse, le Luxembourg, New York, l'État du Delaware, Singapour ou Hong Kong. Outre le stockage des objets, ces ports francs abritent aussi des galeries et des bureaux de marchands d'art. Ils permettent aux œuvres de changer de propriétaire sans sortir du port franc et même, dans diverses juridictions, d'exonérer les transactions de la TVA.

À l'autre extrémité de l'échelle sociale, les pratiques de moins-disance fiscale (ou *dumping*), combinée à des formes d'exploitation, affectent les lieux de transport d'objets. Le recours massif aux pavillons de complaisance du transport maritime international en est emblématique. En battant pavillon d'un pays moins-disant en matière de droit du travail, de fiscalité ou de sécurité des navires, les armateurs assignent leur flotte à une juridiction aux règles minimalistes. La fédération internationale des ouvriers du transport, de nature syndicale, est ainsi à l'origine d'une liste régulièrement mise à jour de ces pavillons de complaisance, qui comporte 42 États à l'heure actuelle (ITF 2022), parmi lesquels figurent en bonne place le Panama, le Liberia et les Îles Marshall. Shannon Guillot-Wright (2021) a réalisé une étude ethnographique de près d'un an auprès de marins philippins d'un navire relevant d'un pavillon de complaisance et revenant toutes les semaines dans un port étasunien du golfe du Mexique. L'expérience à bord y est empreinte d'une violence structurelle, avec le risque d'être blessé par le mouvement des cordes ou d'être emporté par-dessus bord par gros temps (tempêtes tropicales notamment), aggravé par le manque de temps de sommeil des marins, qui réduit leur vigilance. Craignant d'être déclarés inaptes à l'hôpital et de perdre alors leur emploi, les marins soignent par eux-mêmes leurs blessures, sans anesthésiant. Inquiet de ne pas

⁴ Dont la longueur est de plus de 40 m et qui peuvent atteindre 180 m, voire davantage.

retourner au port à l'heure convenue comme tous les lundis, ce qui entraînerait son licenciement, le capitaine du navire subit même un infarctus, une pathologie liée au stress identifiée, au-delà de ce seul navire, de manière récurrente par les juristes, matelots et capitaines interrogés par la chercheuse. De tels lieux de transport de portée internationale, tout en étant des vecteurs considérables des flux mondialisés, sont ainsi placés en marge du droit à un travail décent défendu par les Nations unies. Les lieux de transport pris dans des mobilités à plus fine échelle peuvent aussi participer de rapports d'exploitation en matière de travail, notamment dans le domaine de la logistique (voir le chapitre 4).

Les lieux de transport, dans toute leur diversité, participent plus largement de hiérarchies sociales qui leur confèrent une visibilité matérielle et symbolique variable. Si les gares d'autocars occupent une place importante à Mexico ou à Yamoussoukro, leur présence à Londres ou à Paris s'avère bien plus discrète. Bien qu'elle soit la plus importante de la capitale britannique et malgré son architecture art déco, la gare routière Victoria s'avère très en retrait dans le paysage, la composition urbaine et les représentations dominantes de la ville par rapport aux gares ferroviaires, à commencer par celle de Victoria. La faible attention publique accordée à ces lieux est plus frappante encore à Paris. Le terminal international de Gallieni, installé par la compagnie de cars Eurolines dans une gare routière conçue pour les autobus, déjà peu hospitalier, a fermé en 2020 avec la faillite du transporteur. Celle de Paris-Bercy, qui a pris le relais, consiste en un terminal souterrain à l'aménagement également très sommaire, absence de salle d'attente, manque de bancs, faible ventilation de l'air brassé par les autocars, etc., malgré ses 2 à 2,5 millions de voyageurs (soit plus de la moitié des voyageurs par autocar en France !) et sa desserte de 299 destinations, dont 175 à l'échelle internationale, en 2021 (ART 2022).

Ces inégalités imprègnent aussi les lieux de transport associés à des mobilités de plus courte portée. La possession et l'usage de la voiture, en lien avec l'importance du système automobile, restent à bien des égards marqués par des rapports sociaux de classes. À Singapour par exemple, pour limiter la saturation des routes de la cité-État, l'importation d'une voiture est fortement taxée. Cette mesure se combine à un système d'enchères pour pouvoir immatriculer sa voiture, le nombre d'immatriculations annuelles étant contingenté, produisant un effet de rareté et de possession des voitures par les plus riches. Cela conduit à renforcer puissamment le caractère distinctif de l'usage de la voiture (Lin 2012). À l'île de la Réunion, malgré l'importance de l'automobilité, trois adultes sur dix n'ont pas le permis, tout comme 40 % des demandeurs d'emploi (SMTR 2018), restreignant souvent leur capacité à décrocher un emploi. L'opposition entre les automobilistes d'un côté et les « captifs » du transport collectif – notamment des « cars jaunes » qui font le tour de

l'île – et de la marche, le long des routes, de l'autre s'impose dans les représentations collectives insulaires. Seule la fréquentation des lignes les plus centrales de la capitale Saint-Denis, socialement plus diversifiée, fait exception, en particulier la ligne de bus à haut niveau de service allant du stade de l'Est à l'hôtel de ville (Frétny *et al.* 2024). Au-delà de ces exemples particulièrement frappants, force est de constater que la motorisation reste bien souvent la norme dans les pays dits des Nord. Même si elle marque de manière spectaculaire les centres des plus grandes métropoles, la démotorisation s'avère à ce stade globalement limitée (Emery *et al.* 2021).

Ces logiques de hiérarchie sociale peuvent ainsi contribuer à dévaloriser les transports collectifs ou la marche. Arnaud Passalacqua (2011, p. 269) note ainsi que le tramway à Paris, à son apogée, dans les années 1920, ne peut traverser la place de l'Étoile à son croisement avec l'avenue Foch. Celle-ci est considérée comme trop prestigieuse pour ce mode de transport, jugé peu esthétique par les décideurs et associé aux classes populaires, aux ouvriers et aux banlieues. La même interdiction le frappe sur les places de la Bastille, de la Nation et de la Madeleine, ce qui contribue à affaiblir son usage, d'un point de vue pratique et symbolique.

Ces hiérarchies des transports et de leurs lieux relèvent aussi de rapports de genre. Dans la capitale autrichienne, Eva Kail et Jutta Kleedorfer, ingénieures féministes du département d'aménagement de la ville, organisent ainsi en 1991 une exposition pionnière, à fort retentissement (Jackowska et Novas Ferradás 2022). On y pointe le caractère genré des différents modes de transport, attesté par de multiples études à travers le monde : 62 % des automobilistes et 65 % des cyclistes sont des hommes, alors que le recours au transport collectif et à la marche est respectivement à 59 % et à 64 % féminin. On y souligne aussi que la rue est allouée à 72 % à la chaussée et aux parkings, contre 28 % de l'espace seulement pour les trottoirs et les passagers piétons, soulevant ainsi la question de la place des femmes en ville, plus nombreuses à marcher⁵. L'exposition dénonce aussi les logiques urbanistiques conduisant à la priorisation des transports liés aux mobilités domicile-travail, plus

⁵ Fréquemment utilisés dans le champ de l'aménagement, la comparaison entre les parts de voirie dévolues aux différents modes de déplacement et son rapprochement avec les proportions de la population engagée dans les différentes mobilités associées visent à interroger, d'un point de vue symbolique, la place accordée à chaque individu mobile dans l'espace public. Parfois réduites à une opposition entre la place faite aux voitures et celle faite aux piétons, ces répartitions n'ont pas de sens opérationnel direct : la chaussée est aussi utilisée par d'autres modes de transport collectif, le trottoir n'est pas utilisé par les seuls individus mobiles (stockage de poubelles, d'encombrants, lampadaires, etc.), les voitures peuvent avoir plusieurs occupants, etc. C'est leur portée heuristique, plus que pratique, qui a contribué à réfléchir aux hiérarchies à l'œuvre dans les lieux de circulation.

masculines, au détriment des autres mobilités, davantage engagées par les femmes et souvent à proximité et à pied, qu'il s'agisse de faire des courses, d'amener les enfants à l'école maternelle ou d'aller au parc avec les enfants, ces activités étant menées à 72 %, 78 % et 65 % respectivement par des femmes. Ces constats illustrent l'importance d'une prise en compte explicite des enjeux d'(in)égalité femmes-hommes dans l'élaboration de l'ensemble des politiques publiques, autrement appelée approche intégrée du genre ou *gender mainstreaming*.

L'exemple des classes sociales et des rapports sociaux de genre montre combien les divers lieux de transport relèvent de cultures mobiles et de réseaux d'échanges au marquage social contrasté. Les formes de ségrégation s'avèrent toutefois complexes, car elles reposent sur des logiques de séparation, mais aussi d'interdépendance entre les populations mises à distance.

9.2.2. Séparation et interdépendance au regard des voies routières

Les voies routières, à l'importance majeure au vu de l'ampleur du système automobile, illustrent bien ces situations combinant séparation et interdépendance, à travers deux registres. Le premier concerne les conséquences de la construction et de l'utilisation d'infrastructures routières pour les quartiers riverains. L'érection de nouvelles autoroutes peut entraîner une forte violence sociale, comme pour la voie express à péage surélevée, de 27 kilomètres, édifiée à Nairobi entre l'aéroport Jomo-Kenyatta, le quartier d'affaires et des quartiers résidentiels aisés de la capitale, achevée en 2022. Dénoncée comme une « route pour les riches », cette infrastructure est financée par la China Road and Bridge Corporation – possédée par l'État chinois –, bénéficiaire du péage. Elle traverse le quartier autoconstruit Mukuru Kwa Njenga et sa construction s'est accompagnée, en octobre et novembre 2021, de la démolition des logements de près de 40 000 de ses habitants ainsi que de nombreux commerces, sans information préalable ni proposition d'hébergement alternatif (Ram 2021). Cet exemple montre toute la vigueur des logiques de dépossession recelées par de vastes projets d'aménagement routier.

L'usage des voies routières génère aussi des nuisances qui participent des logiques de ségrégation résidentielle, notamment en rendant relativement moins onéreux les logements à proximité. Les effets de la pollution de l'air liée au trafic routier, attestés depuis longtemps par la littérature médicale, sont souvent restés associés à des constats statistiques globaux plutôt qu'à des situations concrètes à l'échelle individuelle. Mais la qualification de la mort d'Ella Adoo-Kissi-Debrah, à l'âge de neuf ans, en 2013, à la suite d'une série de crises d'asthme sévères, a contribué à leur donner un visage. Pour la première fois au Royaume-Uni, l'officier de police statuant sur la cause des morts violentes, le *coroner*, a en effet considéré, à

la suite d'une longue procédure judiciaire, que la pollution de l'air avait joué un rôle dans sa mort en raison de son exposition répétée à des niveaux de pollution élevés, cause qui n'avait malheureusement pas été diagnostiquée de son vivant. Elle résidait à Lewisham, un quartier populaire du sud-est de Londres, à seulement 25 m de la South Circular Road, où les niveaux de particules fines et de dioxyde d'azote excèdent régulièrement – comme dans de nombreuses villes dans le monde – les limites prévues par l'État ainsi que les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (Mandard 2021). En gagnant en visibilité, les retombées sanitaires des voies routières et leurs effets inégalitaires, affectant plus les quartiers populaires, pourraient être davantage pris en compte dans les politiques publiques.

Un deuxième registre de séparation et d'interdépendance opère à l'échelle de la voie elle-même, à travers le partage de la voie, déjà évoqué à propos des enjeux de *gender mainstreaming*. Ce partage peut porter sur les différents lieux mobiles que sont les véhicules à moteur eux-mêmes, avec la création de voies réservées à ceux occupés à plusieurs (covoiturage, bus, etc.), mais aussi, progressivement, aux véhicules électriques, comme cela se pratique par exemple au Canada ou en Californie. Au vu du coût d'achat des véhicules électriques, bien souvent utilisés par des automobilistes de classes moyennes et supérieures, cette priorisation environnementale est donc aussi de nature sociale. Alors que les véhicules des classes populaires sont souvent plus légers et à ce titre peu émetteurs, ils sont souvent plus anciens et ainsi davantage pénalisés, à la fois dans les politiques environnementales et en cas d'accidents. En effet, leur moindre masse s'avère moins protectrice, contrairement à celle des véhicules que tendent à utiliser les membres des classes supérieures. Cette asymétrie contribue à expliquer que 22 % des victimes d'accidents mortels en France métropolitaine étaient des ouvriers en 2007 alors qu'ils représentaient 14 % de la population de plus de 15 ans (Grossetête 2012 ; Demoli 2015).

Au-delà des logiques de séparation et de hiérarchisation des différents espaces de la voie, les accidents qui s'y nouent manifestent de fortes inégalités. Les enjeux de classe et de discrimination raciale transparaissent nettement dans ce qu'Angie Schmitt (2020) appelle « l'épidémie silencieuse des morts piétonnes » aux États-Unis. Celle-ci a fait près de 7 500 victimes en 2021, nombre le plus élevé depuis quarante ans et représentant plus du double de la mortalité en 2010 (GHSA 2022). Sur fond d'indifférence portée à cette situation de « violence du trafic », Angie Schmitt met en exergue trois facteurs explicatifs : la hausse du trafic automobile, la hausse tendancielle du gabarit des voitures – notamment avec l'essor des SUV – et les mobilités résidentielles d'une partie des classes populaires, en particulier non blanches, des centres urbains en direction des quartiers suburbains davantage centrés sur la voiture et défavorables aux piétons. Les hommes afro-étasuniens et

hispaniques ont ainsi deux fois plus de probabilité d'être tués en marchant que les hommes blancs. Les lieux les plus accidentogènes concernent des routes rapides suburbaines, aux nombreuses voies, traversant des quartiers populaires, interrompues par peu de passages piétons tout en étant à proximité de lieux générateurs de flux piétons : pôles d'échange, d'emploi ou centres commerciaux. C'est le cas de Roosevelt Boulevard dans la banlieue nord de Philadelphie, en particulier à Feltonville, quartier composé à près de 73 % d'Hispaniques et d'Afro-étasuniens. Avec ses douze voies, Roosevelt Boulevard est large de 90 m, supposant pour les piétons de franchir l'équivalent de la longueur d'un terrain de football. En 2018, le site a été à l'origine de 21 décès, soit près du cinquième des victimes piétonnes de Philadelphie. Les voies routières sont donc striées non seulement – plus ou moins occasionnellement – par des passages piétons, mais aussi par des logiques ségrégatives liées à la domination automobile, aux conséquences possiblement très lourdes.

En tendant à relativiser certains aspects de la domination automobile, les actions engagées au nom de la durabilité et de la transition environnementale tendraient-elles à se distancer de la fabrique des inégalités observée à différentes échelles à propos des voies routières ?

9.2.3. Une transition environnementale sans justice sociale ?

Les politiques publiques d'infléchissement de l'aménagement et l'usage des lieux de transport à des fins de transition écologique sont susceptibles d'être socialement injustes, suivant trois grandes modalités. Chacune relève de formes de disjonction opposant les lieux et les acteurs favorisés par ces actions à celles et ceux qui sont mis à l'écart.

Un premier enjeu réside dans les tentatives de marginalisation du transport artisanal. Les minibus, *tuk-tuks*, *rickshaws* (autrement appelés cyclos) et autres motos jouent un rôle considérable dans la mobilité de tout un pan des sociétés des pays dits des Suds (voir le chapitre 8). Ils souffrent cependant souvent de représentations négatives de la part des décideurs, qui y voient des modes de transport passéistes, les placent au plus bas de la hiérarchie des transports et tendent à en restreindre l'usage, ce qui affecte tout spécialement les populations en situation vulnérable. Le gouvernement du Pendjab, au Pakistan, a ainsi récemment proposé de mettre un frein à la fabrication et à l'exploitation de motos à trois roues, ce qui priverait dans les campagnes les femmes de leur principal mode de transport public (Starkey *et al.* 2021).

De telles restrictions peuvent être menées au nom de la durabilité du transport, comme l'a notamment montré Sarah Turner (2020) à propos d'Hanoï. Les édiles

prévoient en effet une disparition progressive des motos des rues du centre urbain d'ici à 2030, pourtant utilisées par la majorité de la population de la ville. Aspirant à transformer la ville en un centre financier mondialisé sur le modèle de Singapour ou de Hong Kong, ils veulent leur substituer un transport « durable » fondé sur un système de transport rapide par bus, lancé à partir de 2017, et de métro surélevé, qui reste encore largement à réaliser. Cette stratégie, menée dans le cadre d'un régime autoritaire, communiste et centralisé, menace le quotidien des milliers de chauffeurs de motos, les *xe ôm*, qui attendent leurs clients à proximité des gares et des arrêts de bus, des hôpitaux, à de multiples croisements de rues et au-delà (figure 9.2). En 2017, une campagne de « nettoyage des trottoirs » a été lancée, qui vise les étals, mais aussi le stationnement des motos. Elle expose les conducteurs à des amendes de la police, notamment à proximité des marchés et des lieux touristiques, où les *xe ôm* attendent bien souvent leurs clients. Cette répression des *xe ôm* affecte l'« infrastructure sociale » du Hanoï populaire, c'est-à-dire l'écheveau de relations sociales et matérielles qui en permettent l'existence (McFarlane et Silver 2017). Ces formes de marginalisation accentuent de surcroît la vulnérabilité des acteurs du transport artisanal, aux conditions de travail éprouvantes (Doherty 2017) : risques d'exploitation, d'accidents de la route (y compris mortels), d'exposition à de forts niveaux de pollution, etc. On saisit l'absence de durabilité sociale de telles actions.



Figure 9.2. Chauffeur de moto à Hanoi (xe ôm). Les mesures édictées limitent désormais les espaces d'attente autorisés, pour marginaliser l'activité (source : Phan Minh Tuấn (2015))⁶

Le caractère spatialement sélectif d'actions déployées dans certains lieux et territoires au détriment des autres constitue une deuxième forme d'injustice. Elle prend tout spécialement sens dans le cadre d'une dualisation des transports entre les centres urbains, particulièrement visibles, où s'affirment les alternatives à la voiture individuelle, et les périphéries, où la domination automobile prévaut, comme l'observent Andrés Felipe Valderrama Pineda et Nina Vogel (2014) à propos de Copenhague depuis les années 1990. Les opérations de piétonnisation des rues des centres, souvent motivées par des objectifs d'attractivité économique (commerciale, voire touristique), peuvent conduire à reporter et à renforcer le trafic automobile au-delà des quartiers concernés. Le risque est alors d'y concentrer les nuisances associées, qu'il s'agisse du trafic de transit ou de celui généré par la fréquentation accrue des centres qui en résulte. Combinées à l'essor des parkings payants de courte durée à proximité des centres et d'infrastructures routières en périphérie (rochades notamment), certaines réalisations ne vont pas de soi du point de vue de leur durabilité sociale, voire environnementale (Brenac *et al.* 2013 ; Reigner et

⁶ Licence Creative Commons, disponible à l'adresse suivante :
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Xe_%C3%B4m,_Li%E1%BB%85u_Giai,_H%C3%A0_N%E1%BB%99i_001.JPG.

Brenac 2021). Elles invitent à concevoir des politiques de mobilité davantage multiscales pour prendre en compte ces interdépendances.

Un troisième type d'injustice réside dans le caractère socialement sélectif cette fois des actions mises en œuvre au nom de la transition, notamment en faveur du vélo ou de la marche. Concernant le vélo, à travers trois études de cas, à Portland, Milwaukee et Minneapolis, Melody L. Hoffmann (2016) met en évidence la surreprésentation des hommes blancs et de classes moyennes et supérieures à la fois dans les associations ou événements cyclistes et dans les processus d'aménagement favorables au cyclisme, pointant un triple rapport social de classe, de genre et de discrimination raciale dans les cultures mobiles du vélo aux États-Unis. Les pistes cyclables peuvent alors devenir, aux yeux des populations afro-étasuniennes, des « pistes blanches » (*white lanes*), participant de logiques d'exclusion. À Minneapolis, le maire Raymond T. Ryback entreprend une stratégie d'essor des mobilités durables à des fins d'attractivité économique, pour attirer les membres de la présumée « classe créative » de Richard Florida (2002). Il étend la voie verte appelée Midtown Greenway, parallèle aux principales rues de la ville, ouverte à partir de 2000 sur d'anciennes voies ferrées sur 9 km. Et il introduit un système de vélos en libre-service en 2010 (Nice Ride), une première pour les États-Unis. L'extension prévue, en 2011, de cette voie verte dans la partie nord de la ville n'est pourtant pas accueillie positivement dans ces quartiers populaires. Ceux-ci comptent de nombreux résidents afro-étasuniens et sont marqués à la fois par une faible pratique du vélo et par une absence d'équipement en stations à la création de Nice Ride. Le risque est que la voie verte fonctionne comme un vecteur de gentrification de ces quartiers, avec le renchérissement des prix de l'immobilier et l'éviction progressive de ses habitants. Ces tensions incitent à repenser largement les processus auxquels participent les lieux des mobilités actives.

Concernant la marche, le pédibus, ce système de ramassage scolaire à pied qui se diffuse – tout en restant minoritaire – depuis les années 1990 dans les pays des Nord, se révèle aussi ambigu socialement. Eléonore Pigalle (2018), qui l'a étudié à Lausanne et à Aix-en-Provence, montre le caractère normatif des discours qui accompagnent sa mise en place, stigmatisant les parents qui ne sont pas en situation de se plier aux contraintes du dispositif. Le pédibus suppose notamment que les parents soient disponibles à l'heure prévue pour accompagner leurs enfants à l'arrêt du pédibus. Les mères de famille de classes supérieures, notamment travaillant à temps partiel, apparaissent particulièrement impliquées dans le dispositif et font souvent partie des bénévoles accompagnant les enfants. Les parents d'autres classes sociales sont davantage tenus par des horaires de travail fixes, qui rendent leur participation au dispositif plus difficile. Il n'est donc pas surprenant que les dispositifs de pédibus étudiés se concentrent davantage dans les quartiers riches.

L'existence de ces pédibus peut avoir pour effet pervers d'éviter l'enjeu d'explorer des actions alternatives plus adaptées à la diversité des situations. Plus largement, alors que la mise en place d'actions environnementales est des plus cruciales, l'engagement d'une transition juste des transports et de leurs lieux est, à tout prendre, un défi considérable.

La fréquentation des différents lieux de transport, socialement située, qu'il s'agisse d'arrêts de pédibus, d'avions ou de voies routières, renvoie à de multiples logiques de stratification sociale. Ces dernières nuancent l'opposition mise en avant dans le cadre du *splintering urbanism* entre d'un côté des lieux de transport et des réseaux *premium* dévolus aux plus aisés et de l'autre des individus qui en subissent les conséquences et empruntent d'autres infrastructures (Graham et Marvin 2001). Un élément clé à ce sujet est le fait que les différenciations ne s'effectuent pas seulement entre réseaux de transport, mais aussi à plus fine échelle, dans des microgéographies et des micropolitiques du lieu de transport lui-même.

9.3. Le lieu de transport comme dispositif de mise à distance matérielle et symbolique

Le lieu de transport peut être conçu comme un dispositif spatial, c'est-à-dire « un ensemble résolument hétérogène comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques [...], bref du dit autant que du non-dit » (Foucault 1994, p. 299), par lequel se joue la place, matérielle et symbolique, des différents acteurs en présence, qu'il s'agisse des voyageurs ou d'autres protagonistes.

9.3.1. Le kaléidoscope de la « lutte des places »

La position sociale et spatiale des voyageurs dans les lieux de transport fait l'objet d'assignations et de négociations impliquées, littéralement, dans la « lutte des places » à l'œuvre dans les sociétés qu'évoque Michel Lussault (2009). Le caractère kaléidoscopique des situations en jeu s'apprécie en se penchant sur les multiples rapports de domination qui s'y engagent.

La discrimination raciale a probablement donné l'illustration la plus frappante de cette ségrégation à micro-échelle du lieu de transport à travers la protestation de Rosa Louise McCauley Parks, le 1^{er} décembre 1955. À Montgomery, dans l'Alabama, les premières rangées sont alors réservées aux passagers blancs (qui disposent de bien davantage de sièges que leur proportion parmi les passagers). Les dernières sont assignées aux voyageurs noirs. Les sièges de la partie centrale sont

utilisables par ces derniers, mais jusqu'à ce que se présente un voyageur blanc. Refusant d'obtempérer à la demande du chauffeur de céder son siège à un passager blanc dans les rangées intermédiaires, quelques mois après des refus identiques d'autres passagers, notamment Claudette Colvin – interpellée à l'âge de 15 ans ! –, son arrestation déclenche un boycott de la compagnie de bus et une mobilisation nationale plus large pour les droits civiques. L'abolition de la ségrégation dans les bus est décidée par la Cour suprême des États-Unis en novembre 1956 – qui l'avait rendue possible en 1896 –, mais seulement en 1964 pour les bus franchissant une frontière d'État. La microgéographie des bus de Montgomery a clairement joué le rôle de reproduction d'un ordre social raciste comme de matrice de sa contestation, ancrée dans ce lieu de transport tout en ayant une résonance à l'échelle bien plus large de la société étasunienne.

La division en classes – à la fois sociales et de voyage – peut s'avérer très marquée dans les lieux de transport, en lien avec les logiques de segmentation marchande des opérateurs de transport. À son introduction, la distinction de classes de voyage dans les trains, rendue obligatoire en France par la loi des chemins de fer de 1842, ne va pas de soi. Elle fait l'objet de vives contestations dans la presse, le quotidien satirique *Le Charivari* pointant son caractère inégalitaire (Sauget 2009). Les lieux du transport aérien révèlent particulièrement bien cette recherche de différenciation des classes de transport. Comme le note John Bowen (2010, p. 10, traduit de l'anglais) : « En général, les géographes des transports ont négligé les enjeux de classes sociales ; cependant, la stratification des systèmes de transport n'est pas seulement résiduelle, dans le cas de l'aviation commerciale au moins, elle semble s'approfondir. » La création de la « classe touriste » (économique) à la fin des années 1940 aux États-Unis – par opposition à ce qui devient alors la première classe –, de la « classe affaires » à la fin des années 1970, puis l'introduction de la classe *premium economy* à partir du début des années 1990 traduisent la compartimentation croissante des cabines des long-courriers.

Du côté des *mobilities studies* et des études politiques, les circuits coupe-files du transport aérien dont profitent les passagers des « classes avant » ou à fort niveau d'accumulation de points de fidélité (passagers « fréquents ») ont souvent été soulignés, notamment l'accès prioritaire au contrôle de passeport. En géographie politique et en géographie sociale, ils ont permis d'avancer l'idée d'une « citoyenneté de la classe d'affaires » (Sparke 2006) et celle d'une « élite cinétique », c'est-à-dire littéralement d'une élite de la vitesse, dans le cadre d'une bipolarisation croissante des sociétés mondialisées (Sloterdijk 1989 ; Cresswell 2006). La notion d'élite cinétique, et plus encore celle d'hypermobile, peut être discutée à divers titres. Elle présume d'abord d'une relation entre une forte intensité de déplacements aériens et une position sociale élevée des passagers qui invite à être

nuancée (Frétigny 2015). Elle tend ensuite à confondre les catégories marchandes permettant la priorisation de certains passagers avec les catégories sociales stratifiant nos sociétés. Les acteurs privés du transport aérien ont tout intérêt à présenter ces catégories marchandes comme des catégories sociales pour qu'elles aient plus de valeur, soient davantage acceptées socialement et puissent à terme le devenir, alors même qu'elles ne sont pas de même nature. Ce sont ainsi des catégories performatives, au sens où elles sont conçues pour faire l'objet de performances sociales par les individus (passagers ou agents) afin d'exister davantage. Enfin, les logiques de priorisation du passage à travers les lieux de transport renvoient à des logiques et des hiérarchies hétérogènes (passagers des « classes avant », passagers « fréquents », utilisateurs payants de services « VIP » à l'aéroport, titulaires d'un passeport diplomatique, etc.), ce qui invite à questionner l'homogénéité des populations englobées par la notion d'élite cinétique ou celle d'hypermobile.

Ces logiques de ségrégation n'en sont pas moins prégnantes à travers l'organisation des parcours passagers, qui ont été conçus pour neutraliser les interactions avec les autres acteurs de l'espace public aéroportuaire, ses concepteurs s'inspirant par exemple du modèle du réseau privé virtuel⁷ : « un tunnel, un espace à part jusqu'à l'avion que rien ne peut perturber, une aérogare dans l'aérogare » selon les mots d'un cadre de la compagnie aérienne Air France. Ces parcours très élaborés peuvent inclure des parkings réservés, des ascenseurs privatifs, un accès direct à l'avion en voiture, etc. Ces dispositifs suscitent aussi certaines formes de résistance ou de dérision. À Dubaï, les agents de police ne tiennent pas compte du type de file (prioritaire ou non) lors des contrôles de passeports, au grand dam du gestionnaire de l'aéroport. À Roissy, les agents surnomment volontiers les passagers prioritaires « les plumeaux », par métonymie avec les végétaux – de plastique – placés en limite de leur file et qui visent à renforcer la distance, matérielle et symbolique, avec les autres passagers (figure 9.3). Mais commencer à emprunter par erreur la file prioritaire avant de se faire éconduire peut susciter de vives émotions (gêne, honte, etc.), qui montrent toute la vigueur de ces dispositifs (Frétigny 2013).

⁷ *Virtual private network* en anglais. Il s'agit d'un système d'échanges entre des ordinateurs distants où les communications s'effectuent *via* des réseaux publics, mais en les séparant soigneusement du reste du trafic.



Figure 9.3. Accès coupe-file à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle (source : Jean-Baptiste Frétiigny (2011))

À ces circuits accélérés s'opposent ceux qui ralentissent ou figent les voyageurs, suivant des logiques de nationalité et de statut migratoire. Si ces logiques migratoires imprègnent bien des lieux, elles affectent plus spécifiquement de nombreux lieux de transport en raison de leur fonction de nœuds frontaliers. Le ralentissement est à l'œuvre dans les files de contrôle de passeports hors des nationalités prioritaires (celles des pays du Conseil de coopération du Golfe dans les aéroports de ces États par exemple). Les mobilités se figent dans les centres de « rétention » des migrants tels que les « zones d'attente pour les personnes en instance » (ZAPI) en France, provisoires ou permanentes, comme dans le cas de la ZAPI 3, située au pied des pistes de Roissy, entre les terminaux 1 et 2. Y sont maintenus les passagers sans autorisation d'accès au territoire français, soit parce qu'ils demandent l'asile et qu'un examen préalable du caractère « manifestement infondé » ou non de leur demande est prévu par la loi, soit parce que, en correspondance à l'aéroport, ils n'ont pas été autorisés à embarquer à bord de leur avion de départ. Les conditions de rétention dans de tels centres sont régulièrement critiquées par les organisations leur portant assistance. En avril 2021, la Croix-Rouge et l'Association nationale d'assistance aux frontières ont décidé de se retirer temporairement de la ZAPI 3 pour protester contre la forte croissance du nombre de personnes retenues. Celui-ci est passé cette année-là de 70 fin mars à 133 le 27 avril, dans le contexte de la troisième vague de Covid-19, accompagnée d'un confinement sanitaire. Ces organisations dénoncent le manque de tests pratiqués, la faible

aération des locaux et l'impossibilité matérielle d'y appliquer les gestes barrières (Birchem 2021). Si ces lieux contemporains sont bien moins connus qu'Ellis Island⁸, principale porte d'accès – pour les migrants acceptés – aux États-Unis *via* le port de New York de 1892 à 1954, ils jouent aujourd'hui à certains égards un rôle comparable.

Ces procédures migratoires peuvent s'articuler étroitement à des rapports de genre, conduisant à une séparation et une restriction de la capacité d'action des femmes migrantes. Les travailleuses migrantes indonésiennes de retour à l'aéroport international de Jakarta, Soekarno-Hatta, sont ainsi repérées et mises à l'écart par des agents à leur arrivée à l'aéroport, au nom d'une procédure gouvernementale supposée limiter les tentatives d'extorsion qui les ciblent en tant que porteuses de remises d'épargne (Kloppenburger et Peters 2012). Elles sont conduites vers un terminal spécial, gardé et interdit aux tiers, puis transférées dans des minibus de compagnies désignées par le gouvernement. Les chauffeurs doivent obligatoirement les déposer à la porte de chez elles, à l'adresse qui figure sur leur passeport, contre la signature d'un membre de leur famille. Ce système les empêche d'opter pour une autre adresse, à moins qu'y réside leur mari, ou leurs parents. En présumant la vulnérabilité des femmes migrantes, il les expose aux paiements qu'exigent d'eux – de manière informelle, mais impérative – les chauffeurs à bord des minibus. Ces rétributions ont pour effet pervers de contribuer à alimenter les droits de passage que prélèvent des *gangsters* sur les petites routes d'accès aux villages, montrant toute la complexité des jeux de pouvoir dans ce dispositif.

Se pose plus largement la question du statut des séparations dans les lieux de transport au nom de la protection d'un groupe social. Elles apparaissent plus fréquemment sous la forme de compartiments ou voitures réservées aux femmes dans les métros ou *Bus Rapid Transit* à Dubaï, Mexico (figure 9.4), au Brésil, au Caire, en Iran, à Kuala Lumpur, Manille, Taïpei, Séoul ou au Japon (Tillous 2016). Dans le cas du Caire, la décision en 1989 de créer des voitures réservées aux femmes, ainsi qu'aux garçons de moins de 12 ans et aux personnes en situation de handicap, ne vise pas à prévenir le harcèlement. L'objectif des décideurs relève du champ de l'aménagement : réduire l'engorgement des voies routières en procurant aux femmes un « confort » dans le métro qui soit proche de celui de l'habitacle de la voiture pour les inciter à le quitter. La décision s'inscrit aussi dans une perspective religieuse, moralement conservatrice, concernant le métro de la capitale, mis en service en 1987.

⁸ D'autres lieux de transport comme les gares internationales ont tôt joué un rôle clé dans les contrôles frontaliers et les pratiques d'expulsion, dès le milieu du XIX^e siècle comme l'a montré Torsten Feys (2019) à propos de la Belgique.



Figure 9.4. Barrière limitant l'accès d'une partie du quai de métro aux femmes et aux enfants de moins de 12 ans, à Mexico (source : Jean-Baptiste Frétiqny (2018))

Les concepteurs tendent en effet à considérer que ce nouvel espace qu'est le métro a vocation à changer le comportement des individus, à les rendre plus respectueux de la morale publique, le harcèlement sexuel étant de ce point de vue répréhensible. Les militantes féministes du Caire se concentrent sur d'autres combats, du moins jusqu'au début des années 1990. Celles-ci constituent un tournant en faveur de la lutte contre le harcèlement sexuel. Sa mise sur l'agenda public s'effectue dans le cadre plus large de la question des droits humains et des droits des femmes à l'échelle mondiale, par les organisations internationales. Elle pourrait bien, avec l'agression sexuelle d'une jeune femme montant dans un bus en pleine journée, place Attaba en 1992, dans le centre, fortement médiatisée, avoir conforté la politique de voitures isolées dans le métro. Face aux motivations et aux questions multiples que ce type de séparation met en jeu, Marion Tillous (2017) pointe la convergence de la position de deux associations féministes contemporaines, Bassma et ShoftTa7rosh : le « wagon des femmes n'est pas une solution, et s'il n'existait pas il ne faudrait pas l'introduire. Mais dans la mesure où il existe, il est considéré comme un levier d'action contre les harceleurs et un moyen de se soustraire au risque de harcèlement faute de mieux. » On saisit ici tout à la fois la spécificité et le caractère multiforme de ces séparations liées au genre dans les lieux de transport.

Les séparations à l'œuvre dans les lieux de transport gagnent ainsi à être saisies dans toute leur complexité. Elles peuvent notamment relever de pratiques des lieux

de transport différenciées par catégories de population au cours du temps. Cette ségrégation temporelle peut s'observer avec les variations horaires, lors d'une journée de travail, de la fréquentation sociale d'une ligne de transport public par les navetteurs, en fonction de leurs horaires de travail, liés au type de profession exercée. Elle surgit de manière plus frappante en cas de perturbation, comme celle de la Covid-19 aux débuts de la pandémie, en 2020. Elle a conduit, si l'on compare les données de 2020 à celles de 2019, à une forte chute de l'utilisation des portiques d'entrée des stations du métro parisien dans les quartiers ouest, bourgeois. La baisse de fréquentation des stations de l'Est parisien, davantage populaires, est, elle, plus modérée : – 35 % par exemple à Château Rouge, boulevard Barbès, alors que la diminution moyenne est de – 49 %. La possibilité ou non de télétravailler et plus largement de pouvoir éviter l'usage du métro joue un grand rôle dans ces contrastes (Finance 2021).

Que l'on considère des rapports de discrimination raciale, de classe sociale ou de classe de voyage, de nationalité et de statut migratoire ou encore de genre, les voyageurs occupent une place majeure dans les logiques spatiales et temporelles de mise à distance entre acteurs des lieux de transport. Celles-ci impliquent toutefois bien d'autres protagonistes.

9.3.2. Par-delà les passagères et les passagers

Au-delà et souvent à proximité immédiate des passagers, les agents des lieux de transport et les autres usagers sont pleinement partie prenante des mises à distance qui s'y jouent. Une part de celles et ceux placés au service de la mobilité des autres, à des emplacements bien précis, y sont exposés à des conditions de travail pénibles ou à des formes d'exploitation. C'est ce qui a conduit Tim Cresswell (2006) à les qualifier de sous-prolétariat cinétique (*kinetic underclass*). Ces expériences affleurent rarement dans les lieux conçus pour les voyageurs. Cette affiche de Transport for London (figure 9.5), l'opérateur de transport collectif londonien, constitue à cet égard une exception, en visibilisant les émotions et la souffrance qui peuvent se jouer derrière l'uniforme.

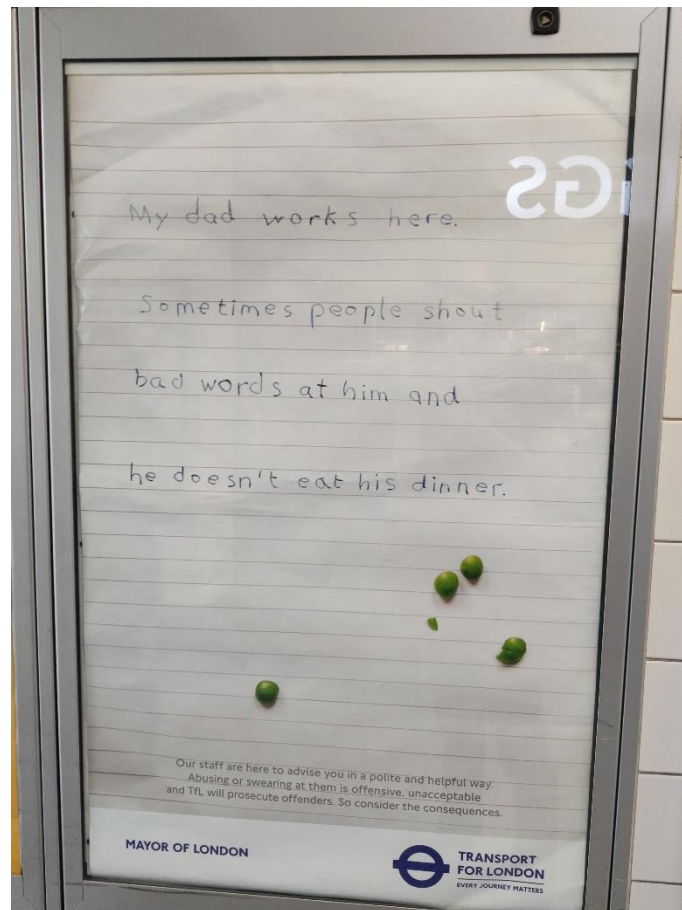


Figure 9.5. Affiche dans le métro de Londres : « Mon père travaille ici. Parfois, les gens lui crient des gros mots dessus et il ne mange pas son dîner. » (source : Jean-Baptiste Frétigny (2022))

Si l'essor des véhicules avec chauffeur et l'ubérisation ont intensifié les conditions de travail éprouvantes qui se jouent de l'autre côté de l'habitacle, celles-ci avaient déjà été précédemment identifiées. Sarah Sharma (2008) documente ainsi, pour les chauffeurs de taxi de Chicago, le stress transmis par les passagers sur la route de l'aéroport, craignant de perdre leur avion. Il souligne aussi les douleurs aux articulations liées à leur assignation au poste de conduite, leurs horaires décalés (un *cab lag* par opposition au *jet lag*) et la difficulté à pouvoir accéder aux toilettes, qui les contraignent à se passer de café. Ces expériences au volant des taxis nord-américains

sont prises dans des rapports sociaux de genre et de racisation, les chauffeurs étant surtout des hommes immigrés, s'identifiant comme sud-asiatiques à 70 % à New York et Toronto.

Les rapports aux corps genrés font l'objet d'un intense contrôle social, notamment pour le personnel navigant. Les hôtesses de l'air de Singapore Airlines l'illustrent pleinement en raison de leur place dans la stratégie commerciale de la compagnie. Créée par le ministère des Finances en 1972, qui y voit la tête de pont de l'insertion de Singapour dans les relations internationales et les échanges mondiaux, la compagnie porte-drapeau de la cité-État mise dès ses débuts sur la *Singapore girl* pour la représenter. Cette icône de l'hôtesse de l'air est chargée d'incarner une qualité de service à bord des avions et une atmosphère affective⁹ favorable au confort des passagers, à même de distinguer la compagnie de ses concurrentes, occidentales ou des pays proches comme la Malaisie ou le Vietnam (Lin 2015). Jouant sur les ressorts et les stéréotypes occidentaux de l'exotisme, du genre et de « l'hospitalité asiatique » (le terme revient fréquemment dans les discours de la compagnie destinés aux hôtesses), un auto-orientalisme, une soumission et une érotisation du corps féminin, la compagnie obtient une reconnaissance symbolique qui se traduit par exemple par l'intégration en 1993 au musée de Madame Tussaud de Londres de la *Singapore girl*, première figure commerciale à y faire son apparition.

Étudiée par Weiqiang Lin, la littérature grise de la compagnie aérienne, disponible jusqu'au début des années 1990, montre combien les hôtesses de l'air, chargées par leur performance de faire exister cet idéal, ont été et sont encore à divers égards astreintes à un travail corporel et émotionnel considérable, que les équipages nord-américains et européens, également soumis à des traitements sexistes, ont pu davantage contester à partir des années 1970. Ce travail a conduit à une attention à leur maquillage, à leur silhouette, et donc indirectement à tout un pan de leur mode de vie, à leur gestuelle, au gommage de leur accent singapourien par des leçons de diction et à une vaste ingénierie affective visant à favoriser une autodiscipline de la courtoisie, par exemple à travers l'organisation de concours annuels de sketches visant à en montrer toute l'importance. Pour se différencier des concurrents, les entraînements visent à soigner la relation aux passagers de la classe économique, aux mères avec enfants (les pères n'étant pas mentionnés), aux passagers se rendant à un enterrement, etc. Leurs pratiques et les interactions dans ce lieu véhiculaire qu'est la cabine s'avèrent ainsi soumises à des normes très strictes de comportement.

⁹ Sur cette notion, voir le chapitre 7.

La hiérarchie sociale des agents tient à bien des égards à leur plus ou moins grande proximité spatiale avec les passagers, au fait d'être en contact avec eux ou non. Alexandre Duchêne (2011), dans une étude ethnographique d'une entreprise de gestion des bagages et des passagers à l'aéroport de Zurich, souligne ainsi que les agents les plus visibles sont les agents d'escale, chargés de l'enregistrement, de l'embarquement, etc. Ils sont surtout de nationalité suisse. Les agents qu'il qualifie de semi-visibility, chargés notamment de guider dans l'aéroport les passagers placés en situation de handicap, sont souvent soit de nationalité suisse et issus des classes populaires, soit des migrants. Ce sont aussi ces derniers qui occupent l'essentiel des positions d'agents non visibles, et qui correspondent notamment au travail de bagagiste, réalisé dans les espaces techniques du système de tri des bagages et à l'extérieur, sur les aires de stationnement des avions. Leurs compétences linguistiques ne sont pas reconnues ni leur qualification en la matière. Pourtant, l'entreprise recense leur maîtrise de langues rares, afin qu'ils jouent le rôle d'interprètes dans le cadre d'interactions avec des passagers qui ne parlent pas les langues apprises par les agents d'escale. Lorsque leur aide est nécessaire, ils sont donc appelés à intervenir dans l'espace public aéroportuaire, sans que cette activité d'interprétariat fasse l'objet d'une quelconque reconnaissance financière. Les lieux de transport sont donc bien, en tant que sites de production, fortement marqués par de puissantes inégalités.

Les politiques de gestion des lieux de transport tendent à marginaliser les autres usagers, comme les personnes sans abri ou exilées, qui pratiquent davantage ces lieux ressources à leurs marges, spatiales ou temporelles. On peut penser aux arbres du parvis de la gare de l'Est, à Paris, où des exilés afghans, souvent venus d'Allemagne, et donc arrivés par cette gare, avaient placé en journée leurs effets personnels dans des sacs plastiques reposant sur les branches pour les retrouver le soir. L'artiste Francisca Benitez s'est penchée sur ces pratiques en réalisant une série de photographies, intitulée « Garde l'Est », sur l'investissement des arbres en juillet 2005. Les appropriations précaires des abords de la gare par ces exilés afghans, variant à différentes échelles de temps, ont concerné également le jardin Villemin qui jouxte la gare d'un côté et le canal Saint-Martin de l'autre. L'usage de ce jardin comme lieu de campement dans le parcours migratoire d'exilés est devenu particulièrement visible après la fermeture du centre d'hébergement de Sangatte, près du tunnel sous la Manche, en 2002, l'occupation de tels lieux étant cependant soumise à des interventions régulières de démantèlement. Ces pratiques s'inscrivent dans une certaine continuité d'usage du jardin Villemin comme lieu de transit, pour les soldats mobilisés lors des deux guerres mondiales ainsi que pour les multiples déplacés à l'issue de ces conflits (Paté 2017). Des associations comme le collectif de soutien aux exilés du X^e arrondissement de Paris, créé à la suite de l'usage d'un autre espace vert proche de la gare, le square Alban-Satragne, ont cherché à peser

auprès des pouvoirs publics pour assurer la prise en charge de ces exilés. Par contraste, celle des exilés d'Ukraine, en mars 2022 à la suite de l'invasion russe de février, a fait figure d'exception, avec, comme dans d'autres lieux de transport européens liés aux mobilités à large échelle, l'installation éphémère d'un centre d'accueil de la Croix-Rouge dans une brasserie de la gare (Lavignon 2022). À travers les dispositifs spatiaux des lieux de transport, c'est bien la relation de chacune et chacun à la ville et à la société qui se joue.

9.4. Conclusion

Les transports et leurs lieux jouent un rôle majeur dans les logiques de ségrégation mobile, à travers la fréquentation contrastée des lieux de transport et la place qui est faite à ces différents lieux, à leurs acteurs, y compris ceux qui en sont riverains, dans la hiérarchie sociale, ou bien à travers les différenciations en jeu à micro-échelle, à l'échelle du dispositif spatial formé par le lieu de transport.

Dans les situations abordées, la mise à distance des populations par le transport place en position défavorable les minorités. Cela n'empêche pas des acteurs subissant des rapports de domination de pouvoir rechercher davantage de distance dans l'expérience du déplacement, notamment face aux diverses formes de harcèlement. Déjà abordé à propos des voitures ou compartiments réservés aux femmes, le manque de distance peut s'avérer particulièrement critique et conduire à l'évitement de lieux de transport collectif. Recourir à des alternatives coûteuses, comme le taxi, ou faire de longs détours est une pratique mobile récurrente, qu'elle soit féminine ou *queer* (Weintrob *et al.* 2021).

Si dans ce chapitre l'attention a été portée sur les logiques de séparation, les lieux de transport s'avèrent éminemment ambivalents, car ils jouent aussi à certains égards un rôle inclusif en tant que sites publics, privés ou hybrides. Par de multiples observations ethnographiques en Grande-Bretagne, Eric Laurier *et al.* (2008) ont bien montré combien la voiture est un lieu considérable de déploiement de la vie sociale, notamment familiale, amicale et professionnelle au regard des interactions qui se déroulent dans l'habitacle. Dans un tout autre contexte, à Mumbai et dans d'autres villes indiennes, notamment à proximité des gares, les bords de rue, allant d'une partie du trottoir aux limites de la chaussée, font l'objet d'un investissement comme espace domestique, notamment à l'aide de perches en bambou et de tissus. Paroj Banerjee (2022) invite à revisiter les catégories utilisées pour apprécier ces situations. Il souligne que ces « habitants des trottoirs » les considèrent comme leur maison à part entière (*ghar*), sans que, dans cette conception, l'appropriation privée de ce bord de rue soit contradictoire avec le statut à plus large échelle d'espace public de transport de la rue, avec toutes les interactions sociales associées. Les

vélos-écoles, permettant l'apprentissage du vélo dans les quartiers populaires, sont des lieux favorisant l'émancipation et la sociabilité des femmes adultes, notamment issues de l'immigration (Frétigny *et al.* 2024). Elles illustrent bien l'enjeu d'une mise en commun(s) des mobilités et des lieux de transport face à l'ampleur des défis sociaux et environnementaux (Nikolaeva *et al.* 2019).

La contribution intégratrice des lieux de transport est aussi d'ordre symbolique et mémoriel. L'art public qu'on y dispose peut célébrer l'apport des minorités, à l'image de la sculpture de bronze placée en 2022 à la gare de Waterloo, à Londres, qualifiée de *National Windrush Monument*. Elle commémore le débarquement, très médiatisé à l'époque, d'Afro-Caribéens du navire HMT *Empire Windrush*, en 1948. Ces passagers sont devenus l'incarnation des près de 500 000 migrants afro-caribéens venus après-guerre apporter leur force de travail au Royaume-Uni et qu'on qualifie dans le pays de « génération Windrush ». Près de l'œuvre, un poème de Laura Serrant s'adresse aux voyageurs : « Vous nous avez appelés [...] et nous sommes venus ». Cette reconnaissance s'avère d'autant plus importante que des membres de la génération Windrush ont été à tort détenus, menacés d'expulsion et dans certains cas expulsés dans les années 2010, occasionnant un scandale, dit « scandale Windrush », en 2018 lors de la mise à l'agenda public de ces situations. De telles actions culturelles visent à ce que le transport et son lieu réparent, dans la mesure du possible.

Par ailleurs, les séparations en jeu dans les lieux de transport font également l'objet d'appropriations et de contestations pour les faire évoluer de manière prometteuse, ne serait-ce que provisoirement. On pense au mouvement de déségrégation du transport collectif lancé dans le sillage de Rosa Parks déjà évoqué, mais aussi aux *disability prides*. Commencées en 1990 aux États-Unis et s'inspirant de fondements semblables à ceux des *gay prides*, elles rendent visibles et dénoncent, dans l'espace de la rue, les situations de handicap auxquelles exposent les lieux de transport inadaptés. Sous des formes proches, des cyclistes contrent leur marginalisation en montrant la « masse critique » qu'ils peuvent atteindre – *critical mass* étant le nom de ce type de mobilisation cycliste – dans de multiples villes dans le monde en circulant en nombre en fin de semaine, bloquant le trafic automobile, le parcours jouant le rôle d'une manifestation.

La contestation passe aussi par un travail mémoriel, comme celui des communautés afro-étasuniennes dont les quartiers ont été bouleversés par la construction d'autoroutes urbaines. Loin du combat victorieux et médiatisé dans les années 1960 de l'urbaniste Jane Jacobs pour protéger Greenwich Village d'une *expressway* à New York, bien des communautés non blanches, malgré leur mobilisation, n'ont pu en empêcher la construction. Dans le quartier de Rondo, le

plus symbolique de la communauté afro-étasunienne de l'aire urbaine de Minneapolis-Saint Paul, on commémore depuis 1983 les espaces urbains perdus et l'ébranlement provoqué par la création de l'autoroute inter-États 94 au mitan des années 1960, sous forme d'un festival avec défilé, intitulé les Rondo Days. L'objectif de telles initiatives, comme le souligne Eric Avila (2014), qui les a analysées, est bien de se réapproprier les autoroutes et leurs environs comme des sites de performance mêlant pratiques politiques, identitaires et quête de bien-être. Dépasser la ségrégation mobile dont les lieux de transport sont partie prenante est un vaste chantier qui commence par en prendre la mesure, au regard de la multiplicité des sites, des échelles, des protagonistes et des processus concernés.

9.5. Bibliographie

- ART (2022). Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2021 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2022/07/rapport-sur-le-marche-du-transport-par-autocar-et-les-gares-routieres-2021.pdf> [Consulté le 27 octobre 2022].
- Avila, E (2014). *The Folklore of the Freeway: Race and Revolt in the Modernist City*. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Birchem, N. (2021). Dans la zone d'attente de Roissy, le Covid inquiète. *La Croix* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.la-croix.com/France/zone-dattente-Roissy-Covid-inquiete-2021-04-28-1201153079> [Consulté le 5 novembre 2022].
- Bowen, J. (2010). A People Set Apart: The Spatial Development of Airline Business Class Services. Dans *International Business Travel in the Global Economy*, Beaverstock, J. et al. (dir.) Ashgate, Farnham, 11–30.
- Brenac, T., Reigner, H., Hernandez, F. (2013). Centres-villes aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ?. *RTS – Recherche Transports Sécurité*, 271–282.
- Budd, L., Hubbard, P. (2010). The 'Bizjet Set': Business Aviation and the Social Geographies of Private Flight. Dans *International Business Travel in the Global Economy*, Beaverstock, J. et al. (dir.). Ashgate, Farnham, 85–106.
- Cresswell, T. (2006). The Production of Mobilities at Schiphol Airport, Amsterdam. Dans *On the move: mobility in the modern Western world*. Routledge, Londres, 219–258.
- Demoli, Y. (2015). Carbone et tôle froissée. L'espace social des modèles de voitures. *Revue française de sociologie*, 56(2), 223–260.
- Demoli, Y., Subtil, J. (2019). Boarding Classes. Mesurer la démocratisation du transport aérien en France (1974–2008). *Sociologie*, 10(2), 131–151.

- Doherty, J. (2017). Life (and limb) in the fast-lane: disposable people as infrastructure in Kampala's boda boda industry. *Critical African Studies*, 9(2), 192–209 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1080/21681392.2017.1317457>.
- Duchêne, A. (2011). Néolibéralisme, inégalités sociales et plurilinguisme : l'exploitation des ressources langagières et des locuteurs. *Langage et société*, 136(2), 81.
- Emery, J., Motte-Baumvol, B., Hivert, L. (2021). Motifs de démotorisation des actifs et retraités dans les aires urbaines françaises : premiers résultats statistiques de l'enquête MoDe. *RTS – Recherche Transports Sécurité* [En ligne]. Disponible à l'adresse : https://doi.org/0.25578/RTS_ISSN1951-6614_2021-01.
- Fainstein, S.S. (2014). The just city. *International Journal of Urban Sciences*, 18(1), 1–18.
- Feys, T. (2019). Riding the rails of removal: The impact of railways on border controls and expulsion practices. *The Journal of Transport History*, 40(2), 189–210.
- Finance, O. (2021). Le métro parisien en période pandémique : le privilège de l'immobilité. *Cybergeog conversation* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://cybergeog.hypotheses.org/964> [Consulté le 24 septembre 2022].
- Florida, R.L. (2002). *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. Basic Books, New York.
- Fol, S., Gallez, C. (2017). Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources : intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité. *Revue Internationale d'Urbanisme*, 4 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <http://www.riurba.review/Revue/evaluer-les-inegalites-sociales-daccés-aux-ressources-interet-dune-approche-fondée-sur-laccessibilité/>.
- Foucault, M. (1994). *Dits et écrits, III. 1954–1988*. Gallimard, Paris.
- Fraser, N. (1996). Social justice in the age of identity politics: Redistribution, recognition, and participation. Dans *The Tanner Lectures on Human Values*. Stanford University, Stanford.
- Frétigny, J.-B. (2013). Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International. Thèse de doctorat, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, Paris.
- Frétigny, J.-B. (2015). L'hypermobilité : une figure introuvable ? *Sociologies* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://sociologies.revues.org/5166> [Consulté le 27 November 2015].
- Frétigny, J.-B., Bouloc, C., Bocquillon, P., Cazeaux, L. (2024). *Mobilités et changement climatique : quelles politiques en France ?*. Éditions de la Sorbonne, Paris.

- Gallez, C. (2022). La justice de la mobilité comme objet politique. Dans *Échelles spatiales et temporelles de la mobilité*, Drevon, G., Kauffman, V. (dir.). ISTE Ltd, Londres, Wiley, New York, 39–64.
- GHSAA (2022). Pedestrian Traffic Fatalities by State: 2021 Preliminary Data. Rapport, Washington.
- Gössling, S., Humpe, A. (2020). The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change. *Global Environmental Change*, 65, 102194 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194>.
- Guillot-Wright, S. (2021). 'The company will fire you because you are too expensive': a photo-ethnography of health care rights among Filipino migrant seafarers. *Humanities and Social Sciences Communications*, 8(1), 1–10 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1057/s41599-021-00947-y>.
- Graham, S., Marvin, S. (2001). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge, Londres.
- Grossetête, M. (2012). *Accidents de la route et inégalités sociales : les morts, les médias et l'État*. Éditions du Croquant, Bellecombe-en-Bauges.
- Harvey, D. (2008). *Géographie de la domination*. Les prairies ordinaires, Paris.
- Hopkinson, L., Cairns, S. (2021). Elite Status. Global Inequalities in Flying. Rapport, Possible, Londres [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://policycommons.net/artifacts/1439908/elitestatusglobalinequalitiesinflying/2067509/>.
- Imrie, R. (2001). Barriered and bounded places and the spatialities of disability. *Urban Studies*, 38(2), 231–237.
- ITF (2022). Current registries listed as FOCs [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.itfseafarers.org/en/focs/current-registries-listed-as-focs> [Consulté le 26 octobre 2022].
- Jackowska, O., Novas Ferradás, M. (2022). Who owns public spaces? The trailblazer exhibition on women's everyday life in the City of Vienna (1991). *Planning Perspectives* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1080/02665433.2022.2074526>.
- Kloppenburg, S., Peters, P. (2012). Confined Mobilities: Following Indonesian Migrant Workers on Their Way Home. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 103(5), 530–541.
- Lavignon, B. (2022). Réfugiés ukrainiens accueillis à la gare de l'Est : « Le système monte en pression et sature ». *Libération* [En ligne]. Disponible à l'adresse : https://www.liberation.fr/societe/refugies-ukrainiens-accueillis-a-la-gare-de-lest-le-systeme-monte-en-pression-et-sature-20220317_3C4PLNAMDJAOZGKXAP42TN2DEM/ [Consulté le 16 novembre 2022].

- Laurier, E., Lorimer, H., Brown, B. *et al.* (2008). Driving and ‘passenger’: Notes on the ordinary organization of car travel. *Mobilities*, 3(1), 1–23.
- Lin, W. (2012). Wasting time? The differentiation of travel time in urban transport. *Environment and Planning A*, 44(10), 2477–2492.
- Lussault, M. (2009). *De la lutte des classes à la lutte des places*. B. Grasset, Paris.
- Mandard, S. (2020). Ella Adoo-Kissi-Debrah, 9 ans, « tuée » par la pollution de l’air. *Le Monde* [En ligne]. Disponible à l’adresse : https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/12/17/ella-adoo-kissi-debrah-9-ans-tuee-par-la-pollution-de-l-air_6063670_3244.html [Consulté le 31 octobre 2022].
- McFarlane, C., Silver, J. (2017). Navigating the city: dialectics of everyday urbanism. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 42(3), 458–471 [En ligne]. Disponible à l’adresse : <https://doi.org/10.1111/tran.12175>.
- Mobiliscope (2023). La ville à toute heure. Les populations présentes et leurs mobilités au cours de la journée [En ligne]. Disponible à l’adresse : <https://mobiliscope.cnrs.fr/fr> [Consulté le 13 janvier 2023].
- Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T. *et al.* (2019). Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 44(2), 346–360 [En ligne]. Disponible à l’adresse : <https://doi.org/10.1111/tran.12287>.
- Passalacqua, A. (2009). L’autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970. Thèse de doctorat, Université Paris Diderot, Paris.
- Paté, N. (2017). De l’enfant dans la rue au citoyen dans la rue. *Vacarme*, 4(81), 77–83.
- Pigalle, É. (2018). Sur le chemin des écoliers, les politiques en faveur de la marche à pied : le pédibus en France et en Suisse romande : discours, déploiement et pratiques. Thèse de doctorat, Aix-Marseille, Marseille.
- Pineda, A.F.V., Vogel, N. (2014). Transitioning to a low carbon society? The case of personal transportation and urban form in Copenhagen: 1947 to the present. *Transfers*, 4(2), 4–22.
- Ram, E. (2021). How Nairobi’s ‘road for the rich’ resulted in thousands of homes reduced to rubble. *The Guardian* [En ligne]. Disponible à l’adresse : <https://www.theguardian.com/global-development/2021/dec/08/how-nairobis-road-for-the-rich-resulted-in-thousands-of-homes-reduced-to-rubble> [Consulté le 31 octobre 2022].
- Reigner, H., Brenac, T. (dir.) (2021). *Les faux-semblants de la mobilité durable : risques sociaux et environnementaux*. Éditions de la Sorbonne, Paris.
- Sauget, S. (2009). Les mobilités vues depuis les gares parisiennes avant 1914. Dans *De l’histoire des transports à l’histoire de la mobilité ?*, Flonneau, M., Guigueno, V. (dir.). Presses universitaires de Rennes, Rennes, 277–288.

- Schwarzkopf, S., Backsell, J.I. (2021). The nomos of the freeport. *Environment and Planning D: Society and Space*, 39(2), 328–346.
- Sharma, S. (2008). Taxis as media: a temporal materialist reading of the taxi-cab. *Social Identities*, 14(4), 457–464.
- Sheller, M. (2018). *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. Verso, Londres.
- Sloterdijk, P. (1989). *Eurotaoismus: zur Kritik der politischen Kinetik*. Suhrkamp, Francfort-sur-le-Main.
- SMTR (2018). Les habitudes de déplacements des actifs et des inactifs. Rapport [En ligne]. Disponible à l'adresse : https://smtr-mobilite.re/wp-content/uploads/2018/11/SMTR_LIVRET-4-Actifs-inactifs_16283_BD.pdf [Consulté le 27 octobre 2022].
- Sparke, M.B. (2006). A neoliberal nexus: Economy, security and the biopolitics of citizenship on the border. *Political geography*, 25(2), 151–180.
- Spence, E. (2017). Beyond the City: Exploring the Maritime Geographies of the Super-Rich. Dans *Cities and the Super-Rich: Real Estate, Elite Practices and Urban Political Economies*, Forrest, R., Koh, S.Y., Wissink, B. (dir.). Palgrave Macmillan, Londres, 107–125.
- Starkey, P., Batool, Z., Younis, E.M.W., Rehman, A.U., Ali, M.S. (2021). Motorcycle three-wheelers in Pakistan: Low-cost rural transport services, crucial for women's mobility. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 12, 100479 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100479>.
- Tillous, M. (2016). Women-Only Cars. Cartographie des dispositifs de séparation des sexes dans les réseaux de métro du monde. [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://metro.hypotheses.org/26> [Consulté le 6 novembre 2022].
- Tillous, M. (2017). Les voitures de métro réservées aux femmes comme instrument d'action publique : une réponse à quel problème ?. *Géocarrefour*, 91(1) [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.10033>.
- Turner, S. (2020). Informal motorbike taxi drivers and mobility injustice on Hanoi's streets. Negotiating the curve of a new narrative. *Journal of Transport Geography*, 85, 102728 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://10.1016/j.jtrangeo.2020.102728>.
- Verlinghieri, E., Schwanen, T. (2020). Transport and mobility justice: Evolving discussions. *Journal of Transport Geography*, 87, 102798 [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://10.1016/j.jtrangeo.2020.102798>.
- Weintrob, A., Hansell, L., Zebracki, M., Barnard, Y., Lucas, K. (2021). Queer mobilities: critical LGBTQ perspectives of public transport spaces. *Mobilities*, 16(5), 775–791.
- Zukin, S. (1995). *The cultures of cities*. Blackwell, Oxford.