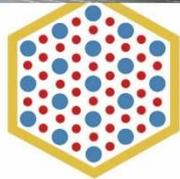




Les territoires face au défi de la durabilité.
Regards croisés Est- Ouest et Sud-Nord

4-6 juillet 2019,



56ème Colloque ASRDLF -
12ème Colloque ARSR

Iași-Roumanie

PROPOSITION DE SESSION SPECIALE

Fiche de présentation

Cette fiche doit être reçue avant le 15 décembre 2018 et envoyée à l'adresse asrdlf2019@gmail.com

1. Identification du ou des organisateurs

Identification de l'organisateur 1

Nom : Diaz Olvera Prénom: Lourdes Titre: Dr.

Université: Université de Lyon - ENTPE

Laboratoire : Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET)

Ville : Lyon Pays: France E-mail : lourdes.diaz-olvera@entpe.fr

Identification de l'organisateur 2

Nom : Plat Prénom: Didier Titre: Dr.

Université: Université de Lyon - ENTPE

Laboratoire : Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET)

Ville : Lyon Pays: France E-mail : didier.plat@entpe.fr

Identification de l'organisateur 3

Nom : Pochet Prénom: Pascal Titre: Dr.

Université: Université de Lyon - ENTPE

Laboratoire : Laboratoire Aménagement Economie Transports (LAET)

Ville : Lyon Pays: France E-mail : pascal.pochet@entpe.fr

2. Titre de la session spéciale

Titre : Dynamiques urbaines, systèmes de transport et mobilités quotidiennes : quelles évolutions ?

3. Mots clés (4 max)

accès à la ville, mobilité quotidienne, transport collectif, inégalités

4. Appel à communication (450 mots max)

La dynamique des systèmes urbains des pays du Nord se traduit par un besoin de modes de transport et de leur mise en réseaux de plus en plus performants en termes de vitesse, de desserte et de confort. La périurbanisation s'est nourrie d'une structuration des systèmes de mobilité autour de la voiture particulière. Cependant, le caractère soutenable de modèles urbains fondés sur « l'automobilité » est de plus en plus remis en question, incitant au développement de nouvelles formes de mobilité et d'usage des modes de transport. Les villes des pays émergents et du Sud sont, tout autant que les villes d'Europe de l'Ouest et d'Amérique du Nord, concernées par l'étalement urbain, mais les dynamiques sociales qui les portent diffèrent. Les formes de croissance spatiale dépendent du contexte, même si l'étalement urbain précède le développement de la motorisation. Les emplois et l'offre de services demeurent relativement concentrés dans les quartiers centraux. A l'opposé, les extensions urbaines non maîtrisées ont pour corollaire un sous-équipement marqué en infrastructures et services (eau, assainissement, transport collectif, écoles, centres de santé, etc.). Dans ce schéma où, pour les populations résidentes, majoritairement à bas revenus, l'accès aux ressources économiques, humaines et sociales est essentiel, les besoins de mobilité pour y parvenir sont croissants et mettent sous tension les offres déjà existantes.

Des tendances globales d'évolution de l'offre de service de transport doivent être relevées. Un « modèle BRT » autour de lignes de transport public en site propre se diffuse rapidement, sous l'influence conjuguée d'acteurs publics, de constructeurs de véhicules, de bureaux d'études et de bailleurs de fonds internationaux. Simultanément, des offres « informelles », telles que les moto-taxis, ou « hybrides » telles qu'Uber ou Didi, fleurissent dans de nombreuses métropoles. Pour autant, des spécificités liées aux différents contextes socio-spatiaux doivent être relevées. Au Nord, la multiplication des offres de partage de véhicules, l'accent mis sur les modes « actifs », l'intégration modale et tarifaire progressive des offres de transport existantes..., contribuent à transformer les pratiques de mobilité et questionnent les modalités de l'accès à la ville et les inégalités de mobilité. Dans les contextes où la motorisation individuelle demeure encore l'apanage d'une minorité, la marche à pied, lorsqu'elle est le seul mode de transport disponible, rétrécit les espaces urbains pouvant être investis. Les transports collectifs jouent alors un rôle central dans l'accès aux ressources et les pratiques de mobilité. Le fort déséquilibre entre demande et offre de transport donne lieu à des formes de transport collectif locales par adaptations originales des modes existants, à la frontière entre le privé et le public, mais où les préoccupations de durabilité demeurent généralement absentes.

Cette session accueillera des travaux portant sur l'un ou l'autre des volets des systèmes de mobilité urbains ayant un rôle important dans les dynamiques urbaines :

- d'une part, la diversité sociale des pratiques de mobilité quotidienne à travers l'étude des liens entre les évolutions de mobilité, les difficultés de déplacement, l'accès à la ville et les dynamiques spatiales ;

- d'autre part, l'offre de transports, notamment collectifs, ses évolutions, son fonctionnement et ses impacts sur les formes de mobilités quotidiennes, les modes de vie citadins et l'aménagement des villes.

Les contributions peuvent être de nature théorique ou empirique, porter sur des contextes de pays du Nord, émergents ou du Sud, et s'appuyer sur des monographies ou des travaux comparatifs.

5. minimum 5 références bibliographiques

Akimov A., Banister D., 2011. Urban public transport in post-communist transition: The case of Tashkent, Uzbekistan, *Comparative Economic Studies*, Vol. 53, n°4, pp. 721-755.

Crozet Y., 2016. *Hyper-mobilité et politiques publiques. Changer d'époque ?*, Paris, Economica, 190 p.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2013. The puzzle of mobility and access to the city in Sub-Saharan Africa, *Journal of Transport Geography*, Vol. 32, pp. 56-64.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., Sahabana M., 2010. Entre contraintes et innovations, évolutions de mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne, *Espaces Populations Sociétés*, 2010/2-3, « Nouvelles mobilités dans les Suds », pp. 337-348.

Fol S., Gallez C., 2017. Evaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité, *Revue Internationale d'Urbanisme*, 19 p.

Grzelishvili I., Sathre R., 2008. Understanding the urban travel attitudes and behaviour of Tbilisi residents, *Transport Policy*, Vol. 18, n°1, pp. 38-45.

Gutierrez A., 2010. Movilidad, transporte y acceso: Una renovación aplicada al ordenamiento territorial, *Scripta Nova*, Vol. XIV, n°331-86.

Kwan M.-P., Schwanen T., 2016. Geographies of mobility, *Annals of the American Association of Geographers*, Vol. 16, n°2, pp. 243-256.

Nicolas J.-P., Vanco F., Verry D., 2012. Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°2012/1, pp. 19-44.

Pucher J., 1999. The transformation of urban transport in the Czech Republic, 1988–1998, *Transport Policy*, Vol. 6, n°4, pp. 225-236.

Rizzo M., 2015. The political economy of an urban megaproject: The bus rapid transit project in Tanzania, *African Affairs*, Vol. 114, n°455, pp. 249-270.

Sgibnev W., 2017. Les *marchroutki* du Tadjikistan : Témoins des transformations, *Geotransports*, n°9, pp. 41-49.

Siemiatycki M., 2013. The global production of transportation public–private partnerships, *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 37, n°4, pp. 1254-1272.

Stead D., de Jong M., Reinholde I., 2008. Urban transport policy transfer in Central and Eastern Europe, *disP – The Planning Review*, Vol. 44, n°172, pp. 62-73.

Vasconcellos E. A., 2001. *Urban Transport Environment and Equity. The Case for Developing Countries*, Londres, Routledge, 344 p.