

## Urbanités

### Appel à contributions #11 / Bouger en ville



Couverture : Le parvis de la gare Bordeaux Saint Jean (Ruggeri, 2015)

*"La bataille des trottoirs est un combat pour les droits de diverses catégories d'usagers : les piétons qui y marchent ; les sans-abris qui y dorment ; les colporteurs et les petits marchands qui gagnent leur vie dessus ; les automobilistes qui s'y garent. Savoir qui en a le plus besoin est ici l'objet de débats interminables et déchirants."*

Suketu Mehta, *Maximum city. Bombay Lost and Found*, 2009.

Des trottoirs à la chaussée, de l'automobile au métro en passant par les tunnels et téléphériques urbains, c'est la congestion qui semble être devenue le maître mot des modes de penser les déplacements dans la ville contemporaine. Elle rappelle l'augmentation et la diversification des mobilités, corolaire obligé de la croissance et de la spécialisation des espaces urbains, mais également la transformation des infrastructures qui les portent. Cela invite alors à penser ensemble trois phénomènes qui se co-produisent : urbanisation, mutation des politiques de transport et transformation des modes d'habiter. Alors que le développement urbain conduit à la concentration spatiale de la production de richesses, les logiques de métropolisation fabriquent des villes toujours plus inégalitaires (Sassen, 2002 ; Harvey, 2006). La fonctionnalisation des villes et la séparation toujours plus forte entre lieux de vie et lieux de travail contribue depuis longtemps à l'augmentation des mobilités en ville. Dans ce contexte, questionner les modalités de déplacement et les capacités individuelles et collectives à se déplacer

semble d'autant plus pertinent que l'on assiste, depuis plusieurs décennies, à une augmentation des mobilités en ville.

Par ce numéro, la revue *Urbanités* entend ainsi contribuer aux débats en cours visant à mieux penser ensemble transports et mobilités urbaines. C'est pourquoi, si nous souhaitons donner la priorité au mouvement des personnes et aux pratiques mobilitaires, nous n'excluons pas les mouvements tant des choses que des idées. Au-delà de la place croissante occupée par les objets en mouvement dans les villes (essor du secteur logistique, ou encore des livraisons à domicile), nous considérons que les déplacements humains sont très largement médiés par des infrastructures et des objets, et que leurs modes de gestion sont souvent le fruit de la circulation de modèles et de nouvelles manières de penser la ville.

Pour ce #11, *Urbanités* a décidé de s'intéresser à la forme urbaine comme produit et productrice tant de mobilités que d'infrastructures qui les supportent, dans une perspective transdisciplinaire, sans opposer matériel et immatériel. Nous invitons particulièrement à un décentrement du regard : au-delà des villes européennes, les contributions proposant d'étudier des situations propres aux pays émergents ou portant la focale sur d'autres villes hors du monde majoritaire seront donc particulièrement bienvenues.

## Transporter et créer la ville

### Infrastructures et production urbaine

Dans ce #11, *Urbanités* propose d'ouvrir la réflexion sur les relations entre infrastructures de transport, mobilités et espaces urbains. Alors que les infrastructures et les réseaux de transport ont souvent été créateurs d'urbanité, ils révèlent également une relation ambiguë à la ville. Par exemple, les gares ont longtemps été perçues comme des espaces malfamés, générateurs de friches, mais semblent être devenues des vecteurs de requalification urbaine, interrogeant le paradigme des effets structurants des infrastructures de transport (Offner, 1993 ; *L'Espace géographique*, 2014). Dans le cadre de cet appel, nous considérons les infrastructures de transport et leur relation aux espaces urbains au sens large : ainsi les aéroports, par leur localisation périphérique, parce qu'ils peuvent être producteurs d'urbanité, interrogent les limites même de l'urbain et de la notion d'urbanité (Frétigny, 2015).

Bouger en ville, c'est de fait avoir recours à des modes et des moyens de transport dont la diversité ne cesse de s'accroître. Dans un contexte d'hypermobilité et d'urbanisation (Gallez et Kaufmann, 2009), l'augmentation des déplacements urbains est intrinsèquement liée aux enjeux de congestion, voire de saturation, des réseaux de transport. La congestion est associée presque systématiquement au transport routier et les [classements mondiaux](#) des villes les plus congestionnées fleurissent avec Los Angeles ou Sao Paulo qui occupent presque systématiquement le haut du tableau. Cette focale fait oublier que la congestion n'est pas propre au transport routier et concerne tout aussi bien les autres modes de transport, à l'image des embouteillages de vélos à Amsterdam ou encore de la gare de Shinjuku à Tokyo, qui voit passer 3,5 millions de personnes par jour. Dans ce contexte d'accroissement et de motorisation des mobilités urbaines, le rôle des acteurs et actrices du transport urbain est primordial. Les débats vifs autour de la politique de la maire de Paris, Anne Hidalgo, pour limiter les effets du transport routier, en sont révélateurs.

### Le grand partage des mobilités : de la gouvernance aux pratiques

Selon nous, s'il est important de réfléchir aux enjeux, acteurs, actrices et politiques du transport urbain, en particulier dans un contexte de congestion des réseaux de transport urbain, ces débats sont aussi l'occasion de s'intéresser aux alternatives et solutions proposées, qu'il s'agisse de politiques d'extension des réseaux de transport, à l'image du Grand Paris Express ; d'utilisation d'axes peu ou sous-utilisés, comme le projet de Sea Bubbles sur la Seine ; ou encore de la prise d'importance des modes de transport doux. À cet égard, la [multiplication des services de vélos](#) en libre-service ou la mise en place de législations favorables au développement du free-floating, comme [c'est le cas en Allemagne](#), invitent à

s'interroger sur les liens entre diversification des parties prenantes de la gouvernance des transports urbains et conséquences sur les pratiques de mobilité. Ainsi, dans un contexte de libéralisation des services de transport urbain, les coopérations, les implications de nouveaux acteurs et actrices mais aussi les potentiels conflits d'usage ou de gouvernance, sont autant d'exemples de l'ouverture de nouveaux espaces de friction autour du partage des mobilités. Dans la lignée du « nouveau paradigme mobilitaire »



1. Un kiwibot de livraison sur le campus de l'université de Berkeley (Ruggeri, 2018)

(Sheller et Urry, 2006), c'est-à-dire du basculement, au sein des sciences sociales, d'un mode de pensée dominant reposant sur la sédentarité à un mode de pensée plaçant le mouvement au cœur de l'analyse (parfois aussi appelé *mobility turn*), nous entendons élargir le propos à toutes les formes de déplacements : les marchandises représentent 15 % des déplacements de véhicules en milieu urbain et 25 % de l'occupation de la voirie. C'est pourquoi l'étude du mouvement des objets et des innovations mobilisées pour les transporter, comme le développement des robots de livraison dans la baie de San Francisco ou les réflexions de grands groupes de la distribution et du numérique comme Amazon sur les livraisons par drone, ont tout à fait leur place dans ce numéro.

## Corps (im)mobiles

### Lier le matériel et l'immatériel

Ce numéro souhaite aussi privilégier une entrée par les spatialités, entendue comme un ensemble de manières de faire avec l'espace (Lussault, 2013), en recentrant l'analyse sur les individus tout en approchant les formes d'appropriation. Le terme apparaît comme particulièrement opérationnel pour saisir les circulations et les formes de réticularité, puisqu'à la différence du concept de territorialité, davantage associé aux idées de stabilité, de bornage et à la longue durée (Cailly, 2009), il recentre l'analyse sur les pratiques individuelles tout en permettant d'intégrer les formes d'appropriation. Cela n'exclut pas pour autant la question des réglementations, lois et logiques de privatisation des services publics qui participent de la manière de se déplacer en ville et interrogent également l'accessibilité, tant à la mobilité qu'à certains espaces. On peut par exemple penser au rôle des gated communities dans l'accès au réseau de transport public, comme c'est le cas à Las Tunas-Nordelta en Argentine, où les fragmentations urbaines matérialisées par des murs inter-quartiers se rejouent dans les mobilités. On pourra également s'intéresser à ce que ces spatialités produisent : (dis)continuités topologiques, usure des infrastructures, nouveaux besoins ou encore nouveaux marchés et réglementations.

Bouger en ville, c'est aussi s'interroger sur l'identité et la position de celles et ceux qui se déplacent. Au-delà des infrastructures, il s'agira ainsi de s'intéresser aux individus, en ce que leur rapport à l'espace et au déplacement dit quelque chose de leur statut social. C'est dans cette logique qu'il s'agira de penser la mobilité non pas seulement comme acte, mais comme potentiel : V. Kaufmann parle ainsi de motilité (2002) pour désigner l'idée qu'au-delà des différentiels économiques qui influencent les capacités individuelles à se déplacer existent également une compétence physique, ainsi qu'une compétence à faire des choix, qui jouent sur le potentiel de mobilité des individus - se rapprochant ainsi de la théorie des capacités d'A. Sen (1992), qu'il applique aux déplacements. Dès lors, c'est aussi bien l'accès à des modes de transport spécifiques qu'aux services urbains qui est questionné. Ces différentiels de motilité (Kaufmann, 2002) créent des hiérarchies et des rapports de pouvoir, une « *politics of mobility* » (Cresswell, 2010) en ce qu'elle est à la fois productrice et révélatrice d'inégalités – et ce d'autant plus que l'on se déplace de plus en plus en ville. Au sein d'un « nouveau paradigme mobilitaire » (Sheller et

Urry, 2006) mobilisé pour penser les modes d'habiter, poser la question d'un droit à la mobilité semble alors d'autant plus pertinent.

### Le corps comme élément d'un capital de mobilité : questionner la justice mobilitaire

Alors que le regard des chercheurs·e·s s'est tourné, dès les premiers travaux de l'école de Chicago, vers l'analyse des paramètres économiques de la mobilité (Fol, 2009), le rôle joué par les corps dans les études portant sur le déplacement a, pendant un temps, été occulté (Cresswell, 2010). Corps jeunes, corps âgés, malades ou handicapés participent d'un accès différencié tant aux modes de déplacement qu'aux services urbains. La ville, dans sa matérialité (topographie, obstacles, travaux, véhicules), peut compliquer l'accès des personnes à mobilité réduite aux services élémentaires et ainsi regrouper des facteurs environnementaux de marginalisation (Borioli, 2010). Bouger en ville, c'est ainsi interroger la capacité des individus à se déplacer, et notamment celle des groupes plus ou moins invisibilisés dans l'espace urbain, parce qu'envisagés davantage sous l'angle des sédentarités ou parce que peu considérés comme des acteurs et actrices spatiaux·ales. C'est notamment le cas des personnes âgées : dans un contexte de vieillissement de la population en Europe, les centres urbains jouent un effet polarisateur.



2. Déambulateur et accessibilité au logement à Nuuk (Duc, 2018).

Par exemple, les [personnes âgées groenlandaises](#) quittent de plus en plus leur lieu de vie pour aller s'installer au Danemark, dans des villes à la topographie plus plane et à l'offre de service de soins plus importante – où leurs déplacements quotidiens seront plus aisés. Les enfants ne sont pas en reste, souvent « oubliés » des politiques publiques de transport et considérés, notamment par leurs parents, comme évoluant dans un type d'espace qui n'est pas adapté à leurs besoins, voire dangereux : la ville (Skelton, 2009). Alors que l'organisation des espaces urbains semble constituer un facteur de marginalisation par et dans les déplacements de certains groupes sociaux, elle appelle aussi à réfléchir aux modes de « faire avec » l'inaccessibilité ou la mal-accessibilité. Collectivement ou individuellement, les citoyens peuvent ainsi mettre en place des stratégies pour regagner une forme de justice mobilitaire (Cook et Butz, 2015) – ou, au contraire, profiter de politiques de transport trop peu inclusives pour développer des activités commerciales.

### Du savoir circuler à la mobilité comme norme

Au pouvoir-bouger et au pouvoir de bouger vient alors s'ajouter un dernier paramètre assez peu exploré par les études urbaines, bien qu'envisagé dans d'autres champs de recherche (Brougère et Fabbiano, 2014). Penser la mobilité comme une compétence appelle aussi à l'envisager comme une pratique nécessitant un ensemble de savoir-faire. [Le guide touristique en ligne TripAdvisor](#) propose ainsi une discussion où s'échangent conseils et stratégies pour « ne pas se perdre dans les grandes villes en Chine ». L'apprentissage d'un savoir-circuler peut également être envisagé comme une socialisation et une quête d'autonomie individuelle (Devaux et Oppenheim, 2012) et ouvre un ensemble de questions portant sur la mobilité comme construction de soi, de sa place dans la société et la ville, voire comme un rite de passage.

Pensée comme une ressource, la mobilité fait l'objet d'une forte valorisation économique et individuelle, notamment sur le marché du travail (Ravalet, Vincent-Gesling et Kaufmann, 2014). Cette injonction à la mobilité ne concerne pas seulement la grande mobilité liée au travail ou les hypermobiles, mais peut

être pensée comme un levier d'intégration sur le marché du travail, mobilisée aussi bien par les politiques éducatives (Raghuram, 2013) que d'insertion (Le Breton, 2005).

Mais cette valorisation se rejoue également de plus en plus sur et par les corps : bouger en ville, c'est aussi « bien bouger ». On pourra ainsi questionner les productivités spatiales de politiques de santé passant par une valorisation d'un certain type de déplacement : quels effets a eu [la politique « Let's move », lancée par Michelle Obama et ayant vu la participation de la chanteuse Beyoncé](#) dans l'objectif de toucher un public jeune particulièrement concerné par l'obésité aux États-Unis, sur les manières de se déplacer en ville ?

Il est même possible d'aller plus loin, en s'interrogeant sur l'aspect normatif, voire sur le contrôle exercé par de telles politiques, qui peuvent parfois se traduire par des campagnes publicitaires investissant les espaces publics ou encore par la mise en place de stratégies d'accès à l'information, telles que [l'usage des podomètres pour proposer des réductions de primes d'assurance en Suisse](#) : il s'agit d'autant d'outils de contrôle qui pourraient se rapprocher d'une gouvernementalité par la mobilité.

### Dans les interstices des réseaux: exploiter les failles, construire les résistances

Au-delà de mobilisations pour plus d'équité, bouger en ville, c'est aussi trouver des stratégies d'évitement ou de substitution à des réseaux de transports vécus comme insuffisants ou défaillants. Elles peuvent prendre la forme de substitutions contestataires comme la mise en place de pedibus, caravanes pédestres d'enfants accompagnés d'adultes, visant à contourner les mobilités automobiles et le manque de sécurité que certains déplacements urbains peuvent représenter pour des enfants seuls ou non accompagnés (Depeau, 2013). Mais on peut également penser aux stratégies d'évitement de la congestion, des grèves ou autres contraintes permettant la réalisation d'un trajet. À cet égard, le développement des applications de mobilité et leurs conséquences nous semblent être des exemples pertinents, que ce soit les applications de covoiturage urbain ou les [applications de navigation](#), déplaçant la congestion vers d'autres rues et quartiers. Ce contexte donne de fait lieu à un foisonnement des modes et moyens de déplacement en ville, qui est parfois délicat à intégrer dans les politiques urbaines. En effet, ces phénomènes spatiaux peuvent aussi naître de failles des systèmes de transport, failles qui peuvent engendrer à la fois le développement d'une individualisation, d'une privatisation, ou encore, selon les contextes, d'une libéralisation des services de transport. Une grande diversité de réponses à un système de transport vécu comme insuffisant ou défaillant apparaît alors : il peut s'agir à la fois du développement des motos-taxis dans les villes africaines, qui procèdent soit d'un [développement individuel](#) ou qui font l'objet d'une forme de marchandisation, comme à [Kigali](#) ; ou d'une « uberisation » croissante des déplacements urbains, que l'on constate à la fois par la multiplication des applications et services de type Uber, mais aussi par les volontés d'Uber de [diversifier ses services](#). Les conflits d'usage qui en résultent, en particulier ceux très médiatisés autour de la compagnie Uber, sont nombreux, mais ne doivent pas occulter l'ancienneté des conflits d'usage portant sur la voirie (Mohl, 2004 ; Opillard, 2015).

Dans ce contexte d'inégalité d'accès à la mobilité, de marginalisation, voire de non satisfaction face à l'offre de transport, on peut s'interroger sur les phénomènes spatiaux qui en résultent. Ces phénomènes peuvent être de plusieurs ordres, mais nous pensons en particulier aux mobilisations pour plus d'égalité ou d'équité face aux réseaux de transport, notamment publics, à l'image du front anti-métro à Los Angeles (Bénit-Gbaffou, Fol et Pflieger, 2007) ou les manifestations de 2013 dans les villes brésiliennes qui ont révélé la profonde crise du transport public brésilien (Rocha, 2013).

Pour ce #11 / Bouger en ville, nous attendons donc des contributions issues des domaines de la géographie, de la sociologie, de l'histoire, de l'urbanisme, de l'aménagement, de l'architecture. Des contributions originales, tant dans le domaine des sciences que des arts sont aussi les bienvenues. En termes de forme, notre appel peut aussi bien donner lieu à des propositions d'articles qu'à des propositions de portfolios (voir les modalités de soumission).

## Modalités de soumission

La proposition comprendra un résumé d'une page maximum (notes comprises, Times New Roman 12, interligne simple). Elle devra énoncer une problématique de recherche claire, ainsi que les axes que l'article abordera s'il est retenu. Pour les propositions de portfolio, veuillez joindre au moins 5 photos qui refléteront le travail final proposé s'il est retenu.

La proposition précisera les nom, prénom, statut et email de l'auteur·e. La date limite de soumission des propositions est le **lundi 18 juin 2018**.

Elle est à renvoyer à l'adresse suivante : [contact@revue-urbanites.fr](mailto:contact@revue-urbanites.fr)

Rédactrices en chef du #11 / Bouger en ville : Marine Duc, [marine.duc@revue-urbanites.fr](mailto:marine.duc@revue-urbanites.fr) et Charlotte Ruggeri, [charlotte.ruggeri@revue-urbanites.fr](mailto:charlotte.ruggeri@revue-urbanites.fr)

## Calendrier prévisionnel

Retour des propositions : lundi 18 juin 2018

Acceptation du comité de rédaction : Fin juin 2018

Première version de l'article : 3 septembre 2018

Publication du #11 : Février 2019

## Bibliographie indicative

Bénit-Gbaffou C., Fol S. et Pflieger G., 2007, « Le front anti-métro en Californie. Controverses autour des politiques de transport en commun », *L'Espace géographique*, 2007/2, tome 36, 115-130.

Brougère G. et Fabiano G. (dir.), 2014, *Apprentissages en situation touristique*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 192 p.

Borioli J., 2010, « Les études du handicap en géographie : fondements, état des lieux et ouvertures », *Geographica Helvetica*, vol. 65, n° 4, 241-248.

Cailly L., 2009, « Des territorialités aux spatialités : pourquoi changer de concept ? », in Vanier M., *Territoires, territorialité, territorialisation, Controverses et perspectives*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 151-156.

Cook N. et Butz D., 2016, "Mobility justice in the context of disaster", *Mobilities*, vol. 11, n° 3, 400-419.

Cresswell T., 2010, "Towards a politics of mobility", *Environment and planning D: society and space*, vol. 28, n° 1, 17-31.

Depeau S., 2013, « Mobilité des enfants et des jeunes sous conditions d'immobilité ? Ce que circuler signifie », e-Migrinter, 11/2013, [en ligne](#).

Devaux J. et Oppenheim N., 2012, « La mobilité des adolescents : une pratique socialisée et socialisante », *Metropolitiques*, [en ligne](#).

Gallez C. et Kaufmann V., 2009, « Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », in Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno

(dir.) *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 41-55.

Harvey D., 2006, *Spaces of global capitalism. Towards a theory of uneven geographical development*, New York, Verso, 154 p.

Kaufmann V., 2002, *Re-thinking mobility, Contemporary Sociology (Transport and Society)*, Farnham, Ashgate, 118 p.

Fol S., 2009, *La mobilité des pauvres*, Paris, Belin, 261 p.

Frétiigny J.-B., 2015, « Entretien / L'urbanité à l'épreuve des aéroports », *Urbanités*, [en ligne](#).

Le Breton E., 2005, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 256 p.

*L'Espace géographique*, 2014, « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, 2014/1, tome 43, 51-67.

Lussault M., 2013, *L'avènement du monde, Essai sur l'habitation humaine de la terre*, Paris, Seuil, 304 p.

Mehta S., 2009, *Maximum city: Bombay lost and found*, New York, Vintage, 560 p.

Mohl R.A., 2004, « "Stop the Road. Freeway Revolts in American Cities" », *Journal of Urban History*, vol. 30, n°5, 674-706.

Opillard F., 2015, « La gentrification à San Francisco. Autour des Google Buses. », *La vie des idées*, [en ligne](#).

Offner J.-M., 1993, « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, 22-3, 233-242.

Ravalet E., Vincent-Geslin S. et Kaufmann V., 2014, *Tranches de vie mobile. Enquête sociologique sur la grande mobilité liée au travail*, Paris, Loco, 77 p.

Raghuram P., 2013, "Theorising the spaces of student migration", *Population, Space and Place*, vol. 19, n°2, 138-154.

Rocha M.I., 2013, « Au nom du (transport) collectif : quand une crise de la mobilité reflète une crise du collectif », *Urbanités*, #2 / Crises en villes, villes en crise, [en ligne](#).

Sassen S., 2002, "Introduction: locating cities on global circuits", *Global networks, Linked cities*, New York, Routledge, 1-38

Sen, A., 1992, *Inequality reexamined*. Clarendon Press, 224 p.

Sheller M. et Urry J., 2006, « The new mobilities paradigm », *Environment and Planning A*, volume 38, 207-226.

Skelton T., 2009, "Children's geographies/geographies of children: play, work, mobilities and migration", *Geography Compass*, vol. 3, n° 4, 1430-1448.

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](#).