

## *Appel à communications*

*Journée d'étude co-organisée par le CORUM et le Forum Vies Mobiles*

# **MOBILITÉS QUOTIDIENNES ET STRATÉGIES D'ADAPTATION INDIVIDUELLES OU COLLECTIVES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE**

Aubervilliers et Ouagadougou, 27 et 28 mai 2021

Lieux : Centre des colloques, campus Condorcet, Université Paris 8, Aubervilliers

Salle virtuelle, Université Virtuelle du Burkina Faso, Ouaga 2000, Ouagadougou

---

## **PRÉSENTATION GÉNÉRALE**

Dans le cadre de sa rencontre annuelle, le Collectif de Recherche pour un Urbanisme Ouvert sur les Mondes [CORUM](#), organise une Journée d'Étude sur **les mobilités quotidiennes et les stratégies d'adaptation individuelles ou collectives face au changement climatique**.

A chaque Journée d'Étude, un sujet de réflexion est proposé à des jeunes chercheurs et praticiens qui travaillent sur les villes non-occidentales afin de stimuler les échanges sur des thématiques communes et aider à promouvoir l'ouverture géographique des recherches et pratiques en aménagement et en urbanisme. Ces échanges contribuent à dépasser les clivages communément caractérisés par les distinctions Nord/Sud, pays développés/en voie de développement, etc., et à donner la voix à des idées et pratiques différentes ou méconnues.

En collaboration avec le [Forum Vies Mobiles](#), institut de recherche et d'échanges sur les mobilités, cette rencontre 2021 s'intéresse, dans le cadre du changement climatique, à la mobilité dans les villes des Suds, et aux influences entre les pays des Suds et des Nord.

**La Journée d'Étude interrogera la diversité des réponses individuelles ou collectives face au changement climatique et à ses impacts sur les mobilités quotidiennes et les modes de vie urbains.**

---

## **APPEL À COMMUNICATIONS**

**Date limite : 31 mars 2021**

Depuis les années 1970 le premier rapport du Club de Rome appréhende le changement climatique comme une réalité qui nécessite d'adapter nos modes de vies et nos territoires. Les conséquences déjà visibles ou à venir du réchauffement climatique pour les populations (hausse des températures moyennes, augmentation du nombre d'événements climatiques extrêmes, élévation du niveau des mers et disparition de certains espaces de vie) amènent les gouvernements à prendre des mesures pour limiter les impacts de l'activité humaine sur l'environnement.

Les villes sont des lieux de concentration de populations et d'activités humaines et, par là même, des lieux de mouvement. « *La ville conditionne les formes de la mobilité comme les conditions de mobilité influent sur la forme de la ville* » (Weil, 2004). Ainsi, la mobilité génère à la fois des opportunités et des défis pour les sociétés urbaines (IFMO, 2013). En 2017, le transport était le deuxième secteur d'activité émetteur de gaz à effet de serre dans le monde (soit 24 % des émissions CO<sub>2</sub>). La transition vers des systèmes de mobilité urbaine décarbonée est donc un enjeu clé des stratégies de lutte contre le changement climatique ; elle mobilise une vaste diversité d'acteurs - pouvoirs publics, entreprises de transport, fournisseurs de services de mobilité, associations, citoyens...

La lutte contre le changement climatique est devenue une ligne directrice de l'action publique à toutes les échelles (Wachter, 2003). Elle tend à engendrer des injonctions à des systèmes de mobilité durables, imposées aussi bien aux individus qu'aux villes ou aux pays. Pourtant, il paraît légitime de questionner la pertinence du concept de "mobilité durable" dans le contexte des villes des Suds. Alors que les politiques des pays des Nordes en faveur des transports en commun et des modes actifs ont longtemps été érigées en modèle, les villes des Suds ouvrent de nouvelles perspectives pour les systèmes de mobilité, notamment liés à la flexibilité du transport artisanal<sup>1</sup> (Lesteven et Boutueuil, 2018 ; Temenos et al., 2017 ; Ting, 2016). Bien qu'on observe actuellement une dynamique de croissance de la motorisation dans les Suds, leurs systèmes de mobilité urbaine restent largement basés sur les mobilités actives et l'usage intensif des mobilités partagées. On peut alors questionner les formes que prend la lutte contre le changement climatique dans les contextes urbains des Suds, notamment au regard de la congestion et de la pollution atmosphérique, phénomènes désormais considérés comme globaux (Larrère, 2009). **Comment les dynamiques observées dans les villes des Suds interrogent-elles le concept de mobilité durable ? Les villes des Suds proposent-elles une transition originale des systèmes de mobilité ?**

La capacité des individus à se déplacer est devenue aujourd'hui une condition d'intégration sociale ainsi qu'une garantie pour l'accès aux ressources essentielles : travail, services, loisirs (Urry, 2000 ; Sheller, 2015 ; Gallez, 2018). Cette injonction à être mobile, rend visibles des inégalités sociales pénalisant ceux qui ne peuvent pas se déplacer ou sont contraints dans les choix de leur mode de déplacement (Bacqué et Fol, 2007 ; Bernier et al., 2019). La question se pose particulièrement dans les villes des Suds qui connaissent des trajectoires divergentes, avec d'un côté des populations qui accèdent à l'automobile ou à une mobilité accrue, et de l'autre des populations qui sont "*confinées dans le local*" avec une mobilité réduite (Lombard et Ninot, 2010). Les injonctions à la mobilité durable posent à chaque échelle la question des relations de pouvoir qui sous-tendent les systèmes de mobilité (Reigner, 2013). Dans ces contextes urbains où l'offre de transport est atomisée et artisanale

---

<sup>1</sup> Le secteur de transport artisanal repose sur des travailleuses et travailleurs indépendant-e-s, voire des microentreprises, et se caractérise par une grande autonomie des équipages de véhicule (Godard, 2008).

(Godard, 2002), les travailleurs du transport (chauffeurs, propriétaires, opérateurs) et les autorités publiques mais également les individus ou des associations d'individus regroupés au nom d'intérêts communs sont des acteurs essentiels des mutations à venir. Ces relations de pouvoir qui se jouent entre ces acteurs de la mobilité sont ambiguës et peuvent faire émerger diverses initiatives. **Quelles sont donc les réponses individuelles ou collectives que les villes des Suds apportent aux enjeux sociaux et environnementaux de la mobilité ? Parmi elles, quid des stratégies d'évitement de la mobilité ?**

La Journée d'Étude CORUM et Forum Vies Mobiles propose d'explorer l'adaptation des systèmes et des pratiques de mobilité des villes des Suds au changement climatique à partir de dynamiques *top-down* ou *bottom-up*. Elle vise à réfléchir à la manière dont l'avènement du changement climatique global produit des effets sur les pratiques quotidiennes de mobilité individuelles ou collectives, mais également sur les stratégies d'action des acteurs du secteur de la mobilité ainsi que sur les politiques municipales, régionales ou étatiques qu'elles relèvent du transport, de l'aménagement, de la santé... dans des contextes urbains variés. Les contributions issues de cet appel à communications alimenteront ainsi les réflexions sur la circulation des modèles ou des "bonnes pratiques" (Dolowitz et Marsh 1996) en matière de mobilité durable notamment des Suds vers les Nords.

Cette rencontre vise à donner la voix aux jeunes chercheurs et praticiens et à faire dialoguer des travaux pluri et interdisciplinaires issus d'espaces géographiques variés. Dans cette optique, **seront particulièrement appréciés les travaux traitant des Suds, des études comparatives Sud(s)-Nord(s), et de la circulation des modèles à partir des villes des Suds. Les études de cas débouchant sur des propositions et les productions issues de recherche-action sont les bienvenues.**

Un projet de publication collective prolongera la Journée d'Étude et les meilleures communications seront publiées dans la rubrique « [Carnets des Suds](#) » du Forum Vies Mobiles.

## REPÈRES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bacqué, M.-H., Fol S. (2007). L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction. *Revue suisse de sociologie*, 33 (1), pp.89-104.
- Banister, D. (1994). Equity and acceptability questions in internalising the social costs of transport. ECMT *Internalising the Social Costs of Transport*, Paris, ECMT, 153-175.
- Bernier, X. (dir.), Lombard, J. (coord.), Mareï, N (coord.), Sutton, K. (coord.), Zembri, P. (coord.) (2019). *Mobilités et marginalités, Espace et Territoire*. Rennes : PUR, 274 p.
- Desmoulière, R. (2017). La mise en lignes des minibus de Jakarta : Construction et usages d'une ressource par les acteurs du transport urbain. *Géocarrefour*, 91(91/3). <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.10210>
- Dolowitz, D., & Marsh, D. (1996). Who Learns What from Whom? A Review of the Policy Transfer Literature, *Political Studies*, 44 (2), 343-57.
- Gallez, C. and Motte-Baumvol, B. (2018). Inclusive mobility or inclusive accessibility? A European perspective, *Cuadernos Europeos de Deusto*, 79-104
- Godard, X. (2008). Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable. Conférence CODATU XIII, Hô Chi Minh Ville, 10 p.
- International Transport Forum ITF (2019). ITF Transport Outlook
- Larrère, C. (2009). La justice environnementale. *Multitudes*, 36, 156-162.
- Lesteven, G. and Boutueil, V. (2018). Is Paratransit a key asset for a sustainable urban mobility system? Insights from three African cities, TRB Annual Meeting: Compendium of papers, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01968873>.
- Lombard J. et Ninot O. (2010). Mobilités des Suds, mobilités aux Suds. *Espaces Populations Sociétés*, 2(3). <https://doi.org/10.4000/eps.4001>
- Michallet, I. (2017). De l'action locale au droit global : l'engagement climatique des villes. *Revue juridique de l'environnement*, spécial (HS17), 105-117.
- Reigner, H. (2016). Neoliberal Rationality and Neohygienist Morality. A Foucauldian Analysis of Safe and Sustainable Urban Transport Policies in France. *Territory, Politics, Governance*, 14(2), 196-215.
- Sheller, M. (2015). Racialized Mobility Transitions in Philadelphia: Connecting Urban Sustainability and Transport Justice. *Cities and Society*, 27(1), 70-91.
- Souche S. (2003). Péage urbain et équité : une revue de la littérature. *Les Cahiers scientifiques du transport*, 119-146.
- Temenos, K., et al. (2017). Theorizing Mobility Transitions. *Transfers*, vol 7, no. 1, 113-129, doi: 10.3167
- Ting, S. (2016). *La place du transport Semi-collectif dans les mutations des systèmes de mobilité urbaine En Chine : Le cas de Shanghai* (Thèse en urbanisme et aménagement). Université Paris-Est, 334 p. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01531530>.
- Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies*. London and New York: Routledge, 272 p.
- Wachter, S. (2003). *L'aménagement durable : défis et politiques*. Paris : Éditions de l'Aube, 195 p.
- Wiel, M. (2005). *Ville et mobilité : un couple infernal ?*. Paris : Editions de l'Aube, 90 p.

---

## MODALITÉS DE SOUMISSION

Toute personne ou collectif souhaitant réaliser une communication est invité à soumettre un résumé d'une page (2500 caractères – bibliographie non incluse, Times New Roman, 11, interligne 1.5) en français avant le **31 mars 2021 inclus**.

Le résumé devra comprendre un titre (provisoire), une bibliographie indicative, être accompagné de 3 à 5 mots-clés. Il devra faire apparaître le nom du/des auteur(e-s), son adresse mail, et une courte biographie de trois lignes précisant l'université et le laboratoire ou l'institution de rattachement et les domaines de recherche.

Ce résumé doit être envoyé à l'adresse mail du CORUM : [reseau.corum@gmail.com](mailto:reseau.corum@gmail.com). Les proposant(e)s seront informés des résultats de la sélection fin avril 2021. Le Comité d'Organisation proposera un programme complet de la journée mi-mai.

A minima, une valorisation des meilleures interventions est prévue, sous forme d'articles, dans la rubrique « Carnets des Suds » du Forum des vies mobiles.

---

## COMITÉ D'ORGANISATION

Lucie Morère, docteure en géographie et aménagement, post-doctorante, Muséum national d'histoire naturelle, UMR CESCO (7204) (France).

Laurine Sézérat, docteure en urbanisme et aménagement, Universidade Federal do Rio de Janeiro (Brésil) et Université Paris 8 (France).

Nicole Tabet, docteure en géographie et aménagement, post-doctorante, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Valencia (Espagne).

---

## COMITÉ SCIENTIFIQUE

Manon Eskenazi, doctorante en urbanisme et aménagement au Lab'Urba (UPEC/Université Gustave Eiffel) et chargée d'étude au Laboratoire Ville Mobilité Transport (Ecole des Ponts, Université Gustave Eiffel).

Christophe Gay, directeur institut de recherche sur la mobilité Forum Vies Mobiles chez SNCF (France).

Léandre Guigma, architecte-urbaniste, fondateur et cogérant de l'Agence PERSPECTIVE, bureau d'études d'architecture et d'urbanisme sis à Ouagadougou (Burkina Faso).

Aniss Mezoued, docteur en Art de Bâtir et Urbanisme, coordinateur de recherche à l'Université Saint-Louis-Bruxelles (Belgique).

Issa Sory, Université Norbert ZONGO (Burkina Faso).

Kei Tanikawa-Obregon, doctorant en géographie, UMR 8586 Prodig, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (France).