



Vingt-sixième Déjeuner Jeune Chercheur | Jeune Chercheuse

Lundi 9 octobre 2023 | 13 h 00 - 14 h 00

(en visioconférence)

**« Dépendance à la mobilité dans les territoires périurbains.
Les cas de Creil et de la Roche-sur-Foron »**

Maya El Khawand

**Doctorante en Urbanisme et Aménagement du territoire à l'Université Gustave Eiffel,
laboratoire LVMT,
Groupe Transversal « Diffuse Cities & Urbanization Network »**



Au cours des dernières décennies, l'amélioration continue des vitesses de déplacement a conduit à des transformations socio-spatiales du territoire, telles que l'étalement urbain et l'augmentation des distances entre le logement et les lieux de travail. Ces évolutions ont permis l'installation de nouvelles populations dans les espaces périurbains, notamment pour les ménages à faible revenu recherchant un logement abordable ou des ménages en quête d'un environnement plus naturel. En France, une politique de logement favorisant la propriété individuelle depuis la fin des années 1970 a soutenu ces transformations. Cependant, ces changements spatiaux s'accompagnent d'importantes inégalités sociales, tant en termes d'accès aux modes de déplacement rapides, qui dépend fortement de caractéristiques personnelles telles que l'âge, le revenu, le genre, etc. (Geurs, Van Wee, 2014), qu'en termes d'emplacements résidentiels bien pourvus en commerces, en équipements et en services et bien desservis par les transports publics. Ces transformations sociales et spatiales des zones urbanisées, auxquelles s'ajoute d'autres injonctions à être mobile, dans un contexte général de valorisation sociale de la mobilité, ont conduit à un besoin accru de voyager plus fréquemment, parfois plus loin et plus rapidement (Kaufmann, 2008). Ce processus de "dépendance à la mobilité" (Gallez, 2015) entraîne deux formes de préjudice pour les groupes sociaux précaires : un manque d'accessibilité pour ceux qui n'ont pas accès à la mobilité, ou des coûts financiers importants, des trajets difficiles et plus longs pour les personnes mobiles mais sévèrement limitées dans leurs déplacements (Fol, Gallez, 2017).

Dans un contexte d'urgence climatique et de hausse prévisible des prix de l'énergie, l'accès aux aménités et aux services du territoire risque de devenir de plus en plus difficile, en particulier pour les groupes les plus vulnérables et dans les zones rurales et périurbaines, moins bien desservies par les transports publics et souvent moins pourvues en services et en commerces de proximité. Ceci, mène à ce que ces territoires, souvent définis par leurs grandes distances entre les différentes activités, soit stigmatisés en tant que territoires fragiles, marqués par des modes de vie et des habitudes de mobilité non durables principalement basés sur l'utilisation de voitures (Fourny, Cailly, 2012). Ainsi, pour contrer les effets de la dépendance automobile et de l'étalement urbain, Peter Calthrope a développé dans les années 1990, la doctrine du « Transit Oriented Development » (TOD). Alors que ce modèle, s'applique principalement dans les zones urbaines dense, le projet européen TOD IS RUR, dans lequel s'intègre cette recherche, s'intéresse à la manière dont ce modèle d'aménagement pourrait être étendu aux zones d'urbanisation diffuses. Or, dans ce travail de thèse, on s'intéresse plus spécifiquement sur la capacité de ce modèle à modérer la dépendance à la mobilité dans les régions périurbaines et rurales. Cependant, nous formulons l'hypothèse que la desserte ferroviaire dans ces espaces tend à renforcer une accessibilité territoriale au détriment d'une desserte fine des territoires, qui pourrait aggraver la dépendance à la mobilité des personnes aux revenus modestes, en particulier des femmes.

Dans cette communication, on présentera les résultats préliminaires d'un travail de doctorat qui s'appuie sur la comparaison des points de vue, des pratiques et des expériences des praticien.ne.s et des habitant.e.s pour montrer les écarts entre les principes qui guident la planification et les besoins de la population. En nous basant sur une approche qualitative, nous nous appuyons sur deux études de cas qui se réfèrent à des environnements urbains contrastés et à différents principes de coordination de la planification urbaine et des transports. La première étude de cas concerne Creil, une commune située en dehors de la région administrative d'Île-de-France, mais à ses franges. Elle dépend fortement de la métropole d'Île-de-France, ce qui se reflète dans le taux élevé de navettes quotidiennes. Le deuxième cas d'étude concerne la petite ville de "La Roche-sur-Foron", située dans les périphéries françaises de Genève et desservie par le nouveau réseau ferroviaire du Léman Express, une infrastructure transfrontalière franco-suisse.

Accueil : Loïc Vadelorge, responsable scientifique du Labex Futurs urbains

Introduction : Caroline Gallez, directrice de recherche en urbanisme et aménagement de l'espace à l'UGE, chercheuse au LVMT, co-animatrice du GT DCUN

Modération : Matthieu Delage, maître de conférence en géographie à l'UGE, chercheur à ACP, membre du GT JEDI

Lien zoom

Sujet : 26^e déjeuner Jeune Chercheur du Labex Futurs urbains

Heure : 9 oct. 2023 01:00 PM Paris

Participer à la réunion Zoom

<https://univ-eiffel.zoom.us/j/83132828940>

ID de réunion : 831 3282 8940

Mot de passe : j7NdpJtD

Une seule touche sur l'appareil mobile

+33170372246,,83132828940#,,#,58525224#

France

+33170379729,,83132828940#,,#,58525224#

France

