



Belgeo

Revue belge de géographie

Appels clos

Appel à contributions pour un numéro thématique : Les politiques de mobilité urbaines en Europe depuis la crise de 2008 : adaptations et innovations

Issue proposal

Propuesta de número monográfico



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/21592>

ISSN : 2294-9135

Éditeur :

National Committee of Geography of Belgium, Société Royale Belge de Géographie

Référence électronique

« Appel à contributions pour un numéro thématique : Les politiques de mobilité urbaines en Europe depuis la crise de 2008 : adaptations et innovations », *Belgeo* [En ligne], Appels clos, mis en ligne le 06 janvier 2020, consulté le 09 janvier 2020. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/21592>

Ce document a été généré automatiquement le 9 janvier 2020.



Belgeo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Appel à contributions pour un numéro thématique : Les politiques de mobilité urbaines en Europe depuis la crise de 2008 : adaptations et innovations

Issue proposal

Propuesta de número monográfico

Les politiques de mobilité urbaines en Europe depuis la crise de 2008 : adaptations et innovations

- 1 De Thessalonique à Manchester, de Malaga à Berlin, les autorités locales ont dû adapter et actualiser leurs agendas de mobilité, multipliant par exemple les infrastructures cyclables et en faveur des piétons, en articulant ces actions avec la promotion de l'usage du transport public. Pourquoi ? Deux types d'explications sont couramment avancés.
- 2 Dans une perspective de transport, ces villes expérimentent, un peu plus tard et dans des conditions fort variables d'une ville à l'autre, un tournant mobilitaire. Leurs élus prennent en compte plus sérieusement qu'avant les externalités négatives de l'automobile (santé, climat, coûts), et cherchent un meilleur équilibre entre les modes et les types de mobilité (collectifs et individuels).
- 3 Dans une perspective économique et sociale, d'autres changements plus structurels sont intervenus dans la dernière décennie. Les politiques d'austérité forcent les institutions locales à limiter les investissements dans des infrastructures coûteuses (autoroutes, lignes à grande vitesse), tandis que la précarité pousse les citoyens à rechercher des solutions de déplacement moins chères.

- 4 Si des recherches ont permis de documenter ces deux grands types de causalité, des travaux trop dispersés étudient spécifiquement l'interaction entre les deux registres explicatifs. Notre connaissance relative aux évolutions récentes des politiques locales dans un contexte de crise ou de post-crise a besoin d'être actualisée sur les points suivants : l'interaction entre les acteurs publics et privés (par exemple à travers les systèmes de location de vélos) ; les effets de ces politiques sur la définition et la valorisation de l'espace public ; le rôle des mobilités dans les projets de régénération urbaine ; les publics qui défrichent de nouveaux types de déplacements (touristes, étudiants, etc.) et, aussi, la manière dont les pouvoirs urbains rendent visible ce changement et encouragent la mutation des subcultures urbaines de mobilité. Ainsi, les villes danoises et néerlandaises promeuvent depuis longtemps le vélo et la marche en tant qu'éléments d'un mode de vie urbain plus global. Dans ces villes, les pratiques s'inscrivent dans un régime urbain consolidé, qui s'appuie sur une infrastructure dense et sur des politiques de normalisation de la marche ou du vélo comme pratique quotidienne légitime. Dans d'autres lieux, comme Valencia ou Naples, la promotion de ces pratiques par les autorités publiques est un phénomène plus récent. Mais, dans ces deux groupes de villes, la mobilité apparaît comme un instrument de réorientation des modèles territoriaux. La recrudescence de conflits urbains et les controverses concernant le rôle des politiques locales de déplacement sur la fragmentation et les inégalités socio-spatiales sont aussi des questions mises au débat public.
- 5 Le numéro accueille des articles qui combinent les approches théoriques et empiriques pour cerner cette mutation en matière des politiques et des pratiques de déplacement, avec un intérêt particulier pour quatre aspects :
- 6 1) **La dernière décennie comme phase de transition ou de rupture dans les modèles de politiques locales de déplacement.**
Quels liens existent entre la demande sociale et l'offre politique ? Les contributions pourront analyser l'importance croissante du transport collectif (tramways, bus), la place très controversée de l'automobile individuelle, ainsi que le soutien aux mobilités douces (marche et vélo) dans les discours et les représentations des acteurs locaux. Les textes peuvent aussi explorer les effets et les limites de ces stratégies sur les choix modaux et les comportements quotidiens, notamment chez les groupes sociaux les plus vulnérables.
- 7 2) **L'extension et la diffusion des nouveaux paradigmes de mobilité urbaine en Europe.**
Ce fait nécessite une approche multiscalaire et doit également être mené dans une perspective comparative associant deux villes ou plus. Les propositions de textes peuvent évaluer le rôle des réseaux institutionnels ou associatifs et analyser les modèles de dissémination des pratiques et des politiques, afin de dépasser le modèle trop simple d'un rattrapage des villes du sud par rapport au nord-ouest de l'Europe ou le classique schéma européen centre/périphérie.
- 8 3) **L'émergence ou la mutation de (sub)cultures mobilitaires urbaines.**
Les nouvelles mobilités transforment à la fois les environnements et la manière dont l'espace urbain est vécu. C'est un sujet central dans les villes européennes où la vie urbaine, dense et diverse, représente autant une chance qu'une possible limite physique au développement de nouveaux systèmes de mobilité. En outre, les groupes sociaux n'adoptent pas ces pratiques avec les mêmes rythmes et selon les mêmes modalités (usages des touristes et des habitants, relations intergénérationnelles ou

inégalités de genres). Comment ce tournant dans les politiques et pratiques de déplacement affecte-t-il le changement social dans les villes d'Europe ?

9 **4) La technomobilité, les outils collaboratifs et les politiques urbaines : quelle innovation ?**

Internet et les smartphones entrent dans la gestion des infrastructures comme dans les techniques de mesure des flux. La géomatique et le *big data* s'introduisent toujours plus dans la planification et le design des mobilités urbaines et soutiennent les usages partagés des véhicules. Des propositions peuvent tester et critiquer l'usage de nouvelles méthodes qui combinent des approches quantitatives et qualitatives du suivi des déplacements. Elles peuvent aussi observer la manière dont les parties prenantes attirent au niveau local les expérimentations, « fixent » les outils innovants et intègrent des nouveaux partenaires, (par exemple des *start ups*) dans la gouvernance des mobilités.

10 **Editeurs scientifiques :** Nacima Baron (Université Paris Est, Ecole d'Urbanisme de Paris Laboratoire Ville Mobilité Transport, nacimabaron@gmail.com), Juan-Miguel Albertos (University of Valencia, Departamento de Geografía, Instituto de Desarrollo Local, juan.m.albertos@uv.es).

11 L'appel à communications est ouvert du **1^{er} juin au 31 mars 2019**.

Les articles peuvent être proposés en français ou en anglais. Ils devront se conformer aux recommandations de longueur et de formes disponibles sur le site de la revue : <https://journals.openedition.org/belgeo/7113>.

Urban mobility policies in Europe since the 2008 crisis: adaptations and innovations

12 From Thessaloniki to Manchester, from Malaga to Berlin, local powers are adapting their agendas, developing walking and bike friendly infrastructure and articulating it with the use of public transport. Why? Two sets of explanations are commonly advanced.

13 Observed from the transport side, these cities are experiencing, even with some delay and differences compared one to another, a mobility turn. Local leaders consider more seriously the negative externalities of car (health, climate impacts, costs) and seek a better balance between modes and types of mobility (collective and individual). Observed from the social and economic side, structural changes have occurred during a decade of crisis. Austerity agendas compel local governments to set aside costly infrastructures such as highways or highspeed lines, while citizens are affected by precariousness and choose cheaper mobility solutions.

14 If some research has been conducted on each of these types of causes, the interaction of both causalities justifies a fresh overlook. Our knowledge concerning new urban mobility practices fostered by (municipal or metropolitan) policies in a context of crisis or post-crisis has to be updated on the following points: the interplay of public and private initiatives (for example with bike rental services); the effects of these policies on the very notion and shaping of public space; the role mobility plays in urban regeneration projects; the publics which pioneer urban mobilities trends (tourists, students, etc.) and the way local policies make these groups visible and sustain a shift in mobility cultures and subcultures, whatever the situation in the mobility turn. For

example, some cities in Denmark and Netherlands have a long time promoted cycling and walking in a broader approach of urban way of life: these practices are elements of a strong urban regime, supported by a robust infrastructure and bike or walk friendly policies have normalized cycling and walk as a legitimate everyday practice. In other places, such as Naples or Valencia, these practices have been promoted much more recently. Yet, mobility still stands in both groups of cities as a political instrument, and as a process not exempt of difficulties. It goes along with a reorientation of the territorial and social model, but it faces unequal social engagement among the population. The conflicts raised and the controversies concerning the role of local mobility policies on socio-spatial fragmentation and inequalities are often publicly debated.

15 The issue welcomes papers that integrate theoretical analysis and case studies shedding new light on the paradoxically fecundity last decade crisis in terms of urban mobility policies and practices with special interest to the four following aspects:

16 **1) The last decade's crisis as a turning point in urban mobility policies and practices.**

What are the links between social demand and political offer? The contributions could analyse the growing importance of collective transport (such as light train, bus system), the controversial place given to private car and the way cycling and walking are encouraged in discourses and representations of local actors. The communications may also show the effects (and limits) of such strategies on modal choices and everyday practices, especially among vulnerable groups.

17 **2) Geographical expansion and diffusion of new urban mobility models throughout Europe.**

If they assess a multi-scale and comparative perspective, the proposals may explore the impacts of institutional or associative networks in the dissemination patterns of mobility policies or practices and question the too simple north Europe to south Europe or centre to periphery diffusion model.

18 **3) Emerging or transforming urban mobility subcultures.**

New mobilities are reshaping urban environments as well as they are reconfiguring the way urban place is experienced. This is a crucial issue for European cities, because their dense and diverse urban fabric is both an opportunity and a potential limit for the development of new mobility systems. Moreover, the cosmopolite urban society isn't adopting new mobility practices with the same rhythm and pace (tourists versus residents uses, intergenerational or gender relationships). So, how does the mobility culture affect social change in European cities?

19 **4) Technomobility, collaborative tools and urban policies: where is innovation?**

Internet and smartphones offer a wide range of technical possibilities to measure mobility flows and to assist infrastructure management. Advanced mapping and big data are more and more introduced in mobility planning and mobility urban design processes and sustain shared use of vehicles. Proposals may include the use and the critic of new methods joining qualitative and quantitative approaches of urban mobility monitoring. They can also observe how local stakeholder foster experimentations and "fix" innovative tools and integrate new partners (e.i start-ups) in mobility governance.

20 **Scientific editors:** Nacima Baron (University Paris Est, Ecole d'Urbanisme de Paris Laboratoire Ville Mobilité Transport, nacimabaron@gmail.com), Juan-Miguel Albertos

(University of Valencia, Departamento de Geografía, Instituto de Desarrollo Local, juan.m.albertos@uv.es).

- 21 The call is opened until **March 31st, 2019**. The texts should follow all Belgeo edition rules: <https://journals.openedition.org/belgeo/7113>.

Políticas de movilidad urbana en Europa después de la crisis de 2008: adaptaciones e innovaciones

- 22 De Tesalónica a Manchester, de Málaga a Berlín, los poderes locales están adaptando sus agendas políticas, desarrollando infraestructuras favorables al peatón y al uso de la bicicleta en articulación con el uso del transporte público. ¿Por qué? Normalmente se propone dos tipos de explicaciones.
- 23 Desde el punto de vista del transporte, las ciudades están experimentando, con algunos retrasos y diferencias entre unos casos y otros, un giro en la movilidad. Los líderes políticos locales están considerando más seriamente las externalidades negativas asociadas al coche (salud, impacto sobre el clima, costes) y buscan un mejor equilibrio entre modos y tipos de movilidad (colectiva e individual). Desde el punto de vista social y económico, han tenido lugar profundos cambios estructurales durante una década de crisis. Las políticas de austeridad han obligado a los gobiernos locales a dejar de lado costosas inversiones en infraestructuras como autopistas, líneas de alta velocidad o líneas de metro subterráneas, al tiempo que la ciudadanía es afectada por la precariedad y elige soluciones de movilidad más baratas.
- 24 Aunque existen investigaciones que se han centrado por separado en uno de estos dos tipos de causas, hay pocos trabajos que traten la interacción entre ambas lógicas causales, lo que merecería una mayor atención. Nuestro conocimiento relativo a las nuevas prácticas de movilidad urbana promovidas por las nuevas políticas (municipales o metropolitanas) en un contexto de crisis o de post-crisis debería ser puesto al día en los siguientes aspectos : la interacción entre iniciativas públicas y privadas (p. ej. en los servicios de alquiler de bicicletas) ; los efectos de estas políticas sobre la misma concepción y diseño del espacio público ; el papel que juega la movilidad en los proyectos de regeneración urbana ; los segmentos de población que son pioneros en las nuevas tendencias de movilidad urbana (turistas, estudiantes...) y la manera en que las políticas locales hacen visibles a estos grupos y promueven un cambio en las culturas y subculturas de la movilidad, sea cual sea el estadio en que se encuentre el proceso de cambio de las pautas de movilidad. Por ejemplo, algunas ciudades danesas y holandesas pueden exhibir una larga trayectoria de promoción de los desplazamientos en bicicleta y a pie como parte de una concepción urbana más amplia : éstas prácticas son elementos de un régimen urbano consolidado y apoyado en una densa y bien diseñada red de infraestructuras y en políticas que han normalizado los desplazamientos a pie y en bicicleta y legitimado su práctica diaria. En otros casos, como en Nápoles o en Valencia, éstas nuevas prácticas están siendo promovidas solo recientemente. En cualquier caso, el cambio en las pautas de movilidad es hoy en ambos grupos de ciudades un instrumento político que va de la mano de una reorientación del modelo territorial y social, en un proceso no exento de dificultades y que suscita un apoyo desigual entre la población. Los conflictos y las controversias que surgen en relación a

la responsabilidad de las políticas locales de movilidad sobre la fragmentación y las desigualdades socio-espaciales es un tema muy presente en el debate público.

25 El número acogerá contribuciones que integren el análisis teórico con casos de estudio y que arrojen nueva luz sobre la paradójica fecundidad de la última década de crisis en cuanto a nuevas políticas y prácticas de movilidad urbana, con especial interés en los siguientes cuatro aspectos :

26 **1) El último decenio de crisis como punto de inflexión de las políticas y prácticas de movilidad.**

¿Qué conexión hay entre demandas sociales y oferta política ? Las contribuciones podrían analizar aquí la creciente importancia del transporte público (metro, tranvía, autobuses), el discutido papel que se le da al coche privado, y la forma en la que el caminar y pedalear es alentado a través de los discursos y representaciones de los agentes locales. También podrían mostrarse los efectos (y los límites) de las estrategias desarrolladas sobre el reparto modal y la práctica diaria, especialmente entre los grupos sociales más vulnerables.

27 **2) Expansión y difusión geográfica de los nuevos modelos de movilidad urbana en Europa.**

Utilizando una necesaria perspectiva multiescalar y comparativa, las propuestas pueden explorar aquí los impactos de las redes institucionales o asociativas para explicar los patrones de difusión de las prácticas y políticas de movilidad, y superar o matizar lo que podría quizás considerarse como un modelo de difusión en exceso simplista entre Europa del norte y Europa del sur o entre centro y periferia.

28 **3) Emergencia y transformación de las subculturas de la movilidad urbana.**

Las nuevas formas de movilidad están remodelando los entornos urbanos al tiempo que están reconfigurando la manera en la que se vive la ciudad. Este es un tema crucial para las ciudades europeas, en la medida en que su tejido urbano relativamente denso y diverso, supone a la vez una oportunidad y un potencial límite para el desarrollo de nuevas formas de movilidad. Más aún, los diferentes componentes de la cosmopolita sociedad urbana no están adoptando las nuevas prácticas de movilidad con el mismo ritmo o intensidad (hábitos de turistas frente a los de residentes, relaciones intergeneracionales, o desigualdades de género). De esta manera, cabe preguntarse cómo afecta la cultura de la movilidad al cambio social en las ciudades europeas.

29 **4) Tecno movilidad, herramientas colaborativas y políticas urbanas : ¿qué lugar para la innovación ?**

Internet y los smartphones ofrecen un amplio abanico de posibilidades técnicas para medir los flujos de movilidad y ayudar a la gestión de infraestructuras y servicios. Los avances en geomática y en big data se están introduciendo cada vez más en los procesos de planificación y de diseño de la movilidad urbana y son una parte nuclear de las iniciativas de uso compartido de vehículos. Las propuestas aquí pueden incluir el uso y la crítica de estos nuevos métodos integrando aproximaciones cuantitativas y cualitativas sobre la monitorización de la movilidad urbana. Pueden también centrarse en la manera en que los agentes locales atraen y fijan estas herramientas innovadoras e integran nuevos participantes (p. ej. start-ups) en la gobernanza de la movilidad.

30 **Editores científicos :** Nacima Baron (Universidad Paris Est, Ecole d'Urbanisme de Paris Laboratoire Ville Mobilité Transport, nacimabaron@gmail.com), Juan-Miguel Albertos

(Universidad de Valencia, Departamento de Geografía, Instituto de Desarrollo Local, juan.m.albertos@uv.es).

- 31 Los textos originales completos deberán remitirse antes del **31 de marzo de 2019**. Los textos remitidos, que podrán presentarse en francés o en inglés, deben seguir las normas de edición de Belgeo : <https://journals.openedition.org/belgeo/7113>.