APPEL À COMMUNICATIONS ET PUBLICATION

Mobilité, choix résidentiels, pratiques sociales et politiques publiques :

la ville intermédiaire comme modèle de durabilité?

Le projet scientifique de cet appel concerne la « ville intermédiaire » comme « objet géographique durable », au travers de ses formes urbaines et des pratiques de mobilités qui s'y développent.

Cet appel suit l'organisation suivante :

1. Une communication réalisée dans le cadre d'un colloque en distanciel, sous la forme de webinaires, les 7 et 8 septembre 2021,
2. Une publication, réalisée au printemps 2022 et issue du colloque en distanciel.

Projet scientifique

Contexte

Le colloque en distanciel et la publication qui lui est associée se situent en conclusion d'un programme de recherche, nommé MOFOSIG - MObilité, FOrmes urbaines et SIG - et financé par le Conseil Régional Centre-Val de Loire. Cette recherche a pour objectif de travailler sur la mobilité des habitants (modes de transport, modes de vie, personnes âgées, pratiques innovantes), sur les formes urbaines (construction, densification, stratégies foncières…) et sur leur articulation, notamment dans la perspective de modéliser leur impact pour un développement urbain durable plus efficient. Dans ce souci de modélisation, la dimension SIG est importante : en croisant ces deux approches – formes urbaines et mobilité – elle ouvre la possibilité d'élaborer et de concevoir un outil d'aide à la décision dans les choix d'aménagement et d'urbanisme des acteurs du territoire, mais aussi dans ceux de localisation résidentielle des habitants. Enfin, l'échelle de la « ville intermédiaire », cadre géographique de notre principal espace laboratoire – l'aire urbaine d'Orléans -, nous permet de questionner la singularité de cette catégorie de villes – si elle existe - dans ses dynamiques.

Le projet scientifique concerne la « ville intermédiaire » comme « objet géographique durable ».

Il part d'un questionnement banal sur la ville durable et son aménagement contemporain, via sa morphologie et les formes de mobilités qui s'y développent. Pour les formes urbaines, le postulat est que leurs traits de densité et de compacité déterminent la qualité des réponses apportées aux défis environnementaux, comme la réduction de la consommation d'énergie ou des émissions de gaz à effets de serre. Pour la mobilité des habitants, l'axiome est que son impact environnemental dépend de la nature des transports quotidiens, dans une graduation, schématique, entre mobilités douces et usage de l'automobile. Enfin le croisement des réflexions sur l'impact des formes urbaines et des mobilités tend à démontrer que leur articulation « adéquate », à l'exemple de la « ville cohérente », les rend plus efficientes.

Or ces propositions de solutions et de modèles vers des villes moins énergivores et polluantes, se heurtent à de nombreuses difficultés. L'urbanisme contemporain souligne en effet leur difficile application, du fait du poids de notre histoire urbaine, source d'inerties par les choix architecturaux et d'aménagement, des mutations technologiques, mais aussi des contraintes de l'économie, des dynamiques foncières, de nos organisations politiques et territoriales ou encore de nos évolutions sociales. Le premier objectif scientifique de ce colloque est donc d'interroger la faisabilité de ces modèles d'un urbanisme durable, en termes de productions et d'efficacité, mais aussi d'acceptation sociale, tant pour les habitants que pour les acteurs de l'aménagement urbain.

Le second objectif scientifique interroge la « *ville intermédiaire* » en France. Définition non stabilisée sur un plan scientifique, mais proposée comme une référence de taille démographique située entre les villes moyennes et grandes, cette agglomération questionne sur ses spécificités, à la fois de grandeur, mais aussi de réalités sociales et économiques, de fonctionnalités, d'organisations, voire d'urbanité. Notre projet scientifique porte surtout sur sa singularité comme réponses aux enjeux du développement urbain durable. Toujours à partir des thèmes de la morphologie urbaine et des mobilités quotidiennes, nous pouvons ainsi avancer un premier ensemble d'observations, simples. Comme espace de circulation, la ville intermédiaire offre une taille et une superficie suffisamment importante pour disposer d'infrastructures conséquentes de transports en commun (la ville radiale) ; de même elle dispose d'un centre-ancien important, par son périmètre et son patrimoine, qui favorise les mobilités douces (la ville du piéton). Enfin elle se caractérise par son accessibilité depuis ses zones périphériques, d'où un recours massif aux véhicules individuels (ville de l'automobile). Comme cadre bâti, si le temps long de son histoire et sa taille ont sédimenté un coeur urbain dense et compact, l'exode urbain de la seconde moitié du vingtième siècle a plutôt favorisé le modèle pavillonnaire, diffusant la « ville étale » sur ses marges. Nous pouvons donc en conclure à un paradoxe de la ville intermédiaire qui, d'un côté, selon les prescriptions d'un développement urbain durable, bénéficie des avantages d'une « ville compacte » et dense, et qui, de l'autre côté, présente les contraintes d'une « ville diffuse » aux faibles densités. L'un des enjeux du projet scientifique est alors de questionner cette

contradiction, d'en mesurer sa réalité, mais aussi de l'interroger comme perspective renouvelée d'un développement urbain durable, du fait des potentialités que peut offrir cette complémentarité entre territoires aux morphologies variées. Non seulement à l'échelle de la structure interne de l'agglomération, mais aussi à celle de son « bassin de vie » et des relations qu'elle entretient avec ses territoires voisins (espaces périurbains, petites villes).

Dans sa phase webinaire, nous organisons un colloque consacré à la « ville intermédiaire comme modèle de durabilité » et organisé selon deux axes de présentations, débats et discussions.

1- Telle qu'elle se construit au travers de ses politiques d'aménagement et d'urbanisme

Ce premier axe s'attache aux politiques publiques, choix d'aménagement et d'urbanisme, en interrogeant les actions mises en œuvre pour faire évoluer ces villes intermédiaires vers des modèles urbains plus *durables*. Comment ces actions conçoivent et mettent en œuvre l'articulation entre mobilité et formes urbaines à l'échelle de ces villes intermédiaires ? Favorisent-elles des solutions et des réponses plus efficaces pour répondre à ces défis ?

- Par une meilleure maitrise de leurs dynamiques foncières ?
- Par des ressources territoriales, notamment financières, plus favorables à la concrétisation de leurs actions ?
- Par la pratique plus efficiente d'un urbanisme opérationnel (écoquartiers) et stratégique (SCoT, PCAET…) dans la réalisation de projets urbains ?
- Par la mise en oeuvre de politiques de mobilités, à l'échelle de l'agglomération morphologique et de la région urbaine, plus globales, cohérentes et intégrées fonctionnellement ?
- Par sa capacité d'innovations, tant du fait de son ingénierie territoriale que de sa gouvernance ? Dans cette perspective, la modernisation des structures intercommunales, notamment la création des « métropoles » à partir de 2010, est à prendre en compte.

2- Telle qu'elle se construit par ses habitants

Le second axe porte sur les pratiques sociales et spatiales des habitants. À travers leurs mobilités et leurs modes d'habiter des différentes formes urbaines, il s'agit de questionner les appropriations individuelles et collectives de ces villes intermédiaires.

- Quelles sont leurs géographies ? Leurs singularités ?
- Favorisent-elles une plus grande cohésion sociale, dans sa capacité à faire vivre ensemble des populations d'origines diverses et en favorisant les mixités et les solidarités ? Ou, au contraire, contribuent-elles à la construction de territoires plus inégaux et plus injustes ?
- Par ailleurs, dans le contexte de *transitions* souvent invoquées pour décrire les mutations ou les adaptations rendues nécessaires face aux défis contemporains, comment les pratiques des habitants transforment, par leurs innovations, tant sociales que technologiques, les modes d'habiter ces territoires urbains ?
- Comment la *ville intermédiaire* nous montre qu'elle peut constituer à la fois le cadre approprié de la transition écologique, mais aussi celui de la construction de sociétés plus justes et solidaires, en adéquation avec les modèles du développement durable ?

À moins que, à l'heure de la crise sanitaire de la Covid, au moment où l'on prédit un vaste mouvement d'exode urbain, les nouvelles attentes sociales des habitants en faveur d'espaces moins denses, sonnent le glas de modèles urbains qui cherchent à mieux concilier densité, compacité et mobilités collectives ?

Organisation

Phase 1 : Modalités de soumission des communications pour les webinaires du 7 et 8 septembre 2021:

Date de remise des propositions de communication : 30 juin 2021

Modalités d'envoi: Un titre et un résumé de 3000 signes accompagnés de 5 mots clés. Les propositions sont à envoyer par courriel à :

franck.guerit@univ-orleans.fr

tarek.nasser@univ-orleans.fr

Sélection des communications : 15 juillet 2021

Date des communications : 7 et 8 septembre 2021

Phase 2 : Sélection des articles publiés dans l'ouvrage collectif, issus des communications de septembre 2021

Date de remise des articles rédigés : 15 octobre 2021

Sélection des articles retenus pour la publication : 15 novembre 2021

Après examen en double aveugle, les communications retenues seront publiées dans un ouvrage collectif, publié aux PUR. La date de publication est fixée à juin 2022.