



## Les enjeux d'accessibilité dans la ville: entre équité spatiale et exclusion sociale

Colloque du 85e Congrès de l'Acfas. 8-12 Mai 2017, Université McGill, Montréal

### Appel à communications

L'Observatoire de la mobilité durable ([www.obsmobilitedurable.umontreal.ca](http://www.obsmobilitedurable.umontreal.ca)) de l'Université de Montréal organise le colloque *Les enjeux d'accessibilité dans la ville: Entre équité spatiale et exclusion sociale*, dont l'objectif est de montrer les impacts de l'accessibilité sur les processus d'exclusion et d'équité qui opèrent dans les milieux urbains. Le colloque permettra de poser une réflexion sur les effets qu'ont sur les individus les problèmes d'accessibilité et les pénibilités associées à la mobilité quotidienne. Ce colloque vise à mettre en lumière les disparités complexes et contrastées qui existent entre les villes (métropoles, villes moyennes), mais aussi au sein d'un même espace (dans les quartiers denses, dans les banlieues, dans les périurbains), en matière d'accessibilité spatiale.

L'accessibilité d'un territoire peut être considérée comme un indicateur d'équité spatiale, car elle rend compte de la situation d'exclusion de certains groupes de population, notamment dans l'accès aux services et à l'emploi (Lucas 2004). La littérature montre que l'exclusion dans le contexte spécifique de l'accessibilité peut être étudiée à partir de diverses approches. La première est une **exclusion physique**, où des barrières physiques diminuent l'accessibilité au territoire de certains groupes de population (ex. personnes en fauteuil roulant) (Victor *et al.*, 2016). On trouve aussi une **exclusion géographique**, lorsque vivre dans certains milieux (ex. régions rurales, périurbain) empêche les individus d'avoir accès aux services (Farrington et Farrington, 2005; Fol, 2010). **L'exclusion financière et temporelle** peut aussi toucher des groupes plus vulnérables (ex. familles monoparentales) (Ureta, 2008; Beyazit 2011). Finalement, **l'exclusion spatiale** survient notamment lorsque la gestion de l'espace urbain se fait au profit de certains groupes de population, affectant l'accessibilité aux aménités urbaines pour d'autres (ex. quartiers fermés, centres commerciaux) (Olessen et Lassen, 2012). Ces exclusions intègrent aussi une composante plus subjective, qui découle du regard que pose l'individu sur sa propre situation d'exclusion. Ces diverses formes d'exclusion qui touchent l'accessibilité doivent être abordées de

manière conjointe, pour être en mesure de mettre en place des actions qui permettront d'améliorer l'accessibilité des territoires dans une perspective d'équité spatiale.

Les enjeux d'accessibilité dans la ville ont souvent été abordés d'un point de vue géographique. L'accent se fait alors sur les effets de friction de la distance spatiale dans un lieu donné et leur influence sur la facilité avec laquelle les individus peuvent accéder aux ressources qu'offre la ville en matière d'emploi ou de services et équipements. **L'objectif du colloque n'est pas tant d'aborder la problématique entourant l'accessibilité du point de vue de l'offre d'infrastructures de transport, mais plutôt de s'attarder aux effets sur les individus de ce manque d'accessibilité, ou des pénibilités associées à la mobilité quotidienne qui en résulte.** Le colloque souhaite ainsi s'attarder à **trois grands enjeux** :

La dépendance à l'automobile incite les villes à investir davantage dans la mise en place d'infrastructures de transport en lien avec ce mode de transport, en espérant favoriser un report modal (Levine, 2013). Dans ce contexte, les besoins d'accessibilité à l'emploi ou à d'autres activités des individus qui ne disposent pas d'automobile sont-ils relégués à un deuxième plan? Quels sont les effets multiples sur la mobilité quotidienne? Comment les besoins en mobilité s'arriment-ils à la distribution de l'emploi et des autres activités dans la ville?

Dans un contexte de mobilité métropolitaine, les villes auront tendance à prioriser la mise en place d'infrastructures de transport qui facilitent l'accessibilité régionale, même si celles-ci diminuent l'accessibilité à une échelle de proximité (Héran, 2011). Dans d'autres occasions, ce sont les limites administratives qui nuisent à la mise en place d'une offre globale et intégrée de transport collectif, diminuant ainsi l'accessibilité régionale (Gallez *et al.*, 2015), notamment du point de vue des coûts. Comment répondre aux besoins d'accessibilité régionale tout en tenant compte de la mobilité de proximité? Quelle est la situation dans les petites villes qui montrent une forte dépendance aux agglomérations voisines?

Finalement, les caractéristiques de l'environnement bâti peuvent affecter l'accessibilité, notamment lorsqu'il est question de déplacements actifs ou de déplacement chez les personnes à mobilité réduite (Mackett *et al.*, 2008). Quelles sont les situations les plus fréquemment observées dans les territoires périphériques et de banlieue? Les quartiers centraux sont-ils toujours favorables aux déplacements actifs?

La littérature fait état de trois types d'actions pour contrer les exclusions qui affectent l'accessibilité des territoires : les actions qui ciblent directement les milieux urbains résidentiels, mais pas seulement, celles avec une composante plus sociale et les actions fondées sur les besoins des individus. Les conférenciers seront invités à présenter des communications qui illustrent des actions mises sur place pour répondre aux enjeux présentés plus haut.

Le comité scientifique vous invite à lui soumettre votre proposition de communication de 1500 caractères maximum (espaces compris) en indiquant clairement l'organisme de rattachement du/des auteurs au plus tard le **10 février 2017**, à l'adresse courriel **p.negron-poblete@umontreal.ca**. La réponse aux auteurs sera transmise le **24 février 2017**. Les conférenciers dont la communication aura été retenue devront s'inscrire au congrès annuel de l'Acfas au plus tard le **1<sup>er</sup> mars 2017** et transmettre l'adresse courriel utilisée dans leur compte utilisateur et l'inscription à **p.negron-poblete@umontreal.ca**.

Le comité organisateur du colloque :

**Paula Negron, Ph.D.** Professeure, École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal (**p.negron-poblete@umontreal.ca**)

**Sébastien Lord, Ph.D.** Professeur, École d'urbanisme et d'architecture de paysage, Université de Montréal (**Sebastien.Lord@umontreal.ca**)

**Kevin Manaugh, Ph.D.** Professeur, Département de géographie, Université McGill (**kevin.manaugh@mcgill.ca**)

## Références

- Beyazit, E. (2011). Evaluating social justice in transport: lessons to be learned from the capability approach. *Transport reviews*, 31(1), 117-134.
- Farrington, J., et Farrington, C. (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of Transport geography*, 13(1), 1-12.
- Fol, S. (2010). Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres: les ressources de la proximité. *Regards sociologiques*, (40), 27-43.
- Gallez, C., Maulat, J., Roy-Baillargeon, O., et Thébert, M. (2015). Le rôle des outils de coordination urbanisme-transports collectifs dans la fabrique politique urbaine. *Flux*, (2), 5-15.
- Heran, F. (2011). *La ville morcelée*. *Economica*.
- Levine, J. (2013). Urban Transportation and Social Equity: Transportation-Planning Paradigms That Impede Policy Reform. Carmon, N. et S. Fainstein. *Policy, Planning, and People: Promoting Justice in Urban Development*, 141-160.
- Lucas, K. (2004). *Running on empty. Transport, social exclusion and environmental justice*. Bristol : Policy press, University of Bristol.
- Mackett, R. L., Achuthan, K., et Titheridge, H. (2008). AMELIA: making streets more accessible for people with mobility difficulties. *Urban Design International*, 13(2), 81-89.
- Olesen, M., et Lassen, C. (2012). Restricted mobilities: Access to, and activities in, public and private spaces. *International Planning Studies*, 17(3), 215-232.
- Ureta, S. (2008). To Move or Not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility among the Low-income Population in Santiago, Chile. *Mobilities*, 3(2), 269-289.
- Victor, N., Klein, O., et Gerber, P. (2016). Handicap de situation et accessibilité piétonne: reconcevoir l'espace urbain. *Espace populations sociétés*. *Space populations societies*, (2016/2).