

Les politiques urbaines face à l'automobile : objectifs, outils et controverses de l'action publique dans les métropoles de Bruxelles et Paris

Flux « Déclin et survie des mobilités automobile »

2020 /n°119-120

Version preprint

Auteurs

Jean Debrie, Juliette Maulat, Sandrine Berroir

Résumé français

Cet article rend compte d'une recherche comparative consacrée aux politiques urbaines visant à consolider les alternatives à la mobilité automobile. La remise en cause récente de la place de l'automobile en ville est à l'agenda politique et médiatique dans des contextes urbains variés et est au cœur de controverses académiques nombreuses. Dans ce contexte, nous proposons une analyse croisée des politiques publiques en matière de réduction de l'automobile mises en œuvre dans les métropoles de Bruxelles et Paris. Cette analyse, basée sur une lecture des documents de l'action publique et sur une enquête par entretiens, porte sur les objectifs, les instruments, et les modalités de mise en place de ces politiques. Cette exploration de deux configurations métropolitaines permet de discuter de la formulation des objectifs (report modal, décarbonation, inflexion récente vers la réduction même de la mobilité automobile), de la diversification des outils mobilisés (incitatifs et secondairement coercitifs marqués par une attention croissante pour la régulation de la demande) dans un contexte de gouvernance métropolitaine caractérisé par une difficulté de coordination des actions menées. L'analyse de cette boîte à outils confirme une dualisation centre-périphérie de cette régulation des mobilités malgré des évolutions récentes visant à généraliser à l'échelle métropolitaine les objectifs de réduction de la mobilité automobile.

Mots clés : Mobilité durable, automobile, politiques urbaines, instruments, Paris, Bruxelles.

The car and the city: comparative analysis of urban policies in Brussels and Paris metropolitan areas.

Abstract

This paper deals with urban policies on car mobility. The issue of the car in the city is on the political and media agenda in various urban contexts. Many controversies are examined in academic research. Based on this academic corpus, we propose an analysis of the public policies for car mobility reduction implemented in the metropolitan areas of Brussels and Paris. This analysis is based on an study of planning documents and interviews with stakeholders. In these two metropolitan areas, we explore the objectives, the instruments and the implementation of these urban policies. This comparison allows to discuss the public policies goals (modal shift, decarbonation, recent developments towards the reduction of car mobility), the diversification of the tools used (incentive and secondary coercive tools, demand management, etc.) in a context of complex metropolitan governance. Finally, the analysis of the public policies toolbox confirms that there is opposition between central and peripheral areas in this regulation of car mobility despite recent developments aimed at generalising this car reduction goals on a metropolitan scale.

Mots clés : sustainable mobility, car, urban policies, toolbox, Paris, Bruxelles.

1. Introduction. La place de l'automobile en ville en question

Dans un contexte de remise en cause de la place de l'automobile en ville, cet article rend compte des résultats d'une recherche consacrée aux politiques urbaines alternatives à la mobilité automobile. Si cette question n'est pas nouvelle (Gardon, 2009), la place de la voiture en ville constitue actuellement le débat principal des politiques de mobilité. Dans des contextes variés, ce débat s'inscrit dans un objectif quasi généralisé de réduction de la mobilité individuelle motorisée et de lutte contre la dépendance automobile (Dupuy, 1999 ; Dupuy et Dresner, 2011), ou du moins d'un objectif de réduction des externalités négatives associées.

Les occurrences « car-less », « mobility transition » ou « post car » deviennent ainsi fréquentes (Conley, 2016; Dennis et Urry, 2009) et des travaux récents s'intéressent à l'évolution du traitement de la question automobile dans les politiques urbaines à travers une analyse des référentiels, des outils de l'action publique, et des jeux d'acteurs autour des opérations associées. Ils discutent en particulier de certains impensés de ces politiques (Reigner *et alii.* 2013).

Dans la continuité de ces travaux, cet article propose une analyse croisée des objectifs et des outils d'action publique face à l'automobile mis en oeuvre dans les métropoles de Bruxelles et Paris¹. Si ces deux métropoles sont différentes aux plans de la démographie, des pratiques de mobilité, des formes urbaines ou des cadres de gouvernance, elles sont concernées actuellement par des débats vifs autour de la question automobile qui rendent intéressante une approche comparative. Les deux études de cas reposent sur différents matériaux : d'une part, une analyse des documents de planification, de projet et de littérature grise sur ces questions; d'autre part une enquête par entretien (une quinzaine) menée auprès de différents acteurs (collectivités, gestionnaires et opérateurs de transports collectifs, acteurs de l'aménagement, agences et bureaux d'études, chercheurs, etc.).

Après une courte revue de la littérature sur les politiques urbaines et la question automobile, l'article rend compte successivement des deux études de cas. L'analyse croisée des outils de l'action publique donne alors à voir les similitudes entre les stratégies de mobilité, mais également les configurations différenciées de l'action publique. Elle permet de discuter de l'évolution du traitement de la question automobile en ville et de la portée des politiques publiques visant sa régulation.

2. L'automobile à l'agenda des politiques urbaines

La question des politiques urbaines alternatives à l'automobile nourrit un champ de recherche actif qui interroge les ressorts, modalités et impensés des politiques publiques visant à promouvoir une transition en matière de mobilité. Si l'identification des impacts négatifs de l'automobile est ancienne (Gardon, 2009; Ferial, 2015), les recherches soulignent, depuis les années 1990, une inflexion marquée des politiques de mobilité en réponse à un renforcement des préoccupations environnementales (Gallez, 2015). Cette inflexion s'inscrit dans une évolution, sur le long terme, des référentiels de l'action publique (Pflieger *et alii.* 2008), avec un passage du transport à la mobilité « durable » (Giorgi, 2003; Beudet et Wolff, 2012; Bourdages et Champagne, 2012) qui se traduit par l'inscription d'objectifs environnementaux et une priorité donnée aux modes alternatifs à l'automobile aux échelles nationales et locales.

Ces évolutions des référentiels s'accompagnent d'une diversification des outils de politiques publiques : pluralisation des offres alternatives à la mobilité individuelle motorisée (Reigner *et alii.* 2013), renforcement de l'intermodalité, régulation de la place faite à la voiture (vitesse, stationnement, tarification, restrictions de circulation, requalification des voies express en boulevard urbain), décarbonation des véhicules, action sur les usages, coordination entre urbanisme et transport (Gallez *et alii.*, 2015), mesures personnalisées d'accompagnement au changement (Jarrigeon *et alii.*, 2015; Rocci, 2015), etc. Au-delà de la description des outils déployés, plusieurs travaux éclairent les modalités concrètes de mise en oeuvre de ces actions. Ils montrent que, à l'interface de plusieurs enjeux, ces opérations sont l'objet de dépassements des frontières institutionnelles et de coopérations, plus ou moins formalisées, entre acteurs publics et privés

¹ Cet article expose les résultats d'une recherche collective intitulée Post-Car Île-de-France. Ce projet mené par des chercheurs de l'UMR Géographie-Cités est financé et encadré sur le plan scientifique par le Forum Vies Mobiles – l'institut de recherche et de prospective soutenu par SNCF pour préparer la transition mobilitaire / This project has been funded and scientifically supervised by the Mobile Lives forum, a research and prospective institute supported by SNCF to prepare for the mobility transition.»

forcés de négocier et de concilier des intérêts et contraintes sectorielles (réglementaires, financières, techniques, etc.) différents (Gallez, 2018 ; Idt et Leheis, 2018).

La comparaison des politiques alternatives à l'automobile montre les similitudes entre les stratégies de mobilité déployées dans des aires métropolitaines diverses, voire des formes de standardisation de ces politiques, qui traduisent des circulations de référentiels, de modèles et d'outils, opérant tant par les réseaux d'acteurs publics que du fait de l'action des opérateurs privés (Huré, 2014). Au-delà des points communs, la littérature pointe les configurations différenciées de ces politiques, selon les contextes politiques, économiques et territoriaux (Mercier *et alii*, 2016).

Les débats associés à ces politiques sont nombreux. Tout d'abord, les auteurs montrent la timidité des objectifs de transition et une forme d'inertie des référentiels, avec le poids du paradigme de l'offre au détriment de réflexions sur la demande de déplacement (Banister, 2008) et l'accessibilité aux ressources urbaines (Fol et Gallez, 2017). Le poids des priorités économiques est en particulier discuté, avec une annexion des actions en matière de mobilité durable et de restriction de l'automobile à un agenda entrepreneurial de politiques urbaines guidé principalement par une recherche d'attractivité et de croissance, plus que de régulation des déplacements et de réponse aux besoins (Brenac, Hernandez et Reigner, 2014). Les angles morts de ces politiques posent question, en particulier le poids des logiques sectorielles et des fragmentations modales. La dualisation des mesures entre centres et périphéries avec, d'une part, une restriction forte de l'automobile dans les espaces centraux et une offre alternative étoffée ; et d'autre part, une faible régulation de l'automobile en périphérie, constitue en particulier une limite importante de ces politiques (Reignier et Hernandez, 2007; Reignier *et alii*, 2013; Pineda et Vogel, 2014).

Les freins à l'opérationnalisation des stratégies de mobilité durable sont en outre nombreux, du fait de sentiers de dépendance (Pflieger *et alii*, 2009), de limites territoriales, de freins institutionnels ou de contraintes budgétaires. Les actions visant l'automobile soulèvent des controverses telles celles autour des péages urbains (Fouillé, 2013), de l'abaissement des vitesses (Godillon, 2016, 2018), ou de nouveaux projets de transports alternatifs (Bénit-Gbaffou, Fol, Pflieger, 2007) qui donnent à voir des visions divergentes de la place de l'automobile en ville.

Les conséquences de ces politiques sont également discutées au regard de leurs effets environnementaux et sociaux. Brenac, Hernandez et Reigner (2014) montrent par exemple les liens entre les projets de piétonnisation et les processus de gentrification des quartiers concernés. Le caractère inégalitaire de certaines mesures de mobilité durable, qui pénalisent en particulier les habitants de classes populaires des centres et des périphéries éloignées est également pointé. Plus largement, c'est le manque de prise en compte des enjeux sociaux, d'accessibilité et de justice spatiale dans ces politiques qui est constaté (Féré, 2011) de même que la faible attention portée aux pratiques et contraintes individuelles. Les mesures qui font appel au changement de comportement ou à la « responsabilisation des individus », au travers de campagnes de communication, d'outil de management de la mobilité ou d'incitations tarifaires, sont également critiquées pour leur faible efficacité et leur charge normative, marquée par des formes d'hygiénisme, d'infantilisation et d'encadrement des conduites (Reignier *et alii.*, 2013).

Ainsi, l'analyse des politiques de mobilité face à l'automobile donne à voir la diffusion des objectifs de régulation de l'automobile et la formalisation de boîtes à outils semblables, aux déclinaisons locales différenciées. Au-delà des discours et des outils déployés, les actions qui modifient la place de l'automobile en ville soulèvent des controverses importantes. L'étude comparée des cas de Bruxelles et Paris confirme ces constats du caractère différencié et controversé des politiques et projets visant à agir sur la mobilité automobile.

3. Bruxelles : la mise à l'agenda de la régulation de l'automobile à l'épreuve d'une gouvernance fragmentée

3.1. Contexte métropolitain et mobilité automobile

L'aire métropolitaine bruxelloise, au sens fonctionnel, relève pour partie de l'administration de la Région de Bruxelles Capitale (RBC). Celle-ci recouvre 19 communes dont la ville de Bruxelles et accueille 1 205 309 habitants en 2018 et environ 700 000 emplois, dont la moitié est occupée par des habitants des

régions extérieures². La RBC connaît depuis 1996 une croissance démographique continue, qui concerne également ses périphéries wallonnes et flamandes. Si l'organisation spatiale est marquée par une concentration des activités et des emplois au centre de la Région, les activités se développent en périphérie, conduisant à une augmentation des déplacements de centre à périphérie et de périphérie à périphérie.

Les pratiques de déplacement à Bruxelles - régulièrement désignée dans la presse comme « capitale européenne des bouchons » - ont évolué au cours des années 2000. En termes de parts modales pour les déplacements internes à la RBC (Bruxelles Mobilité, 2013), l'usage des transports publics a sensiblement augmenté entre 1999 et 2010 (de 14,7 % de part modale en 1999 à 25,9 % en 2010), la marche est devenue le premier mode pour les déplacements internes à la RBC (37 % en 2010), l'usage du vélo a augmenté tandis que la part modale de la voiture a diminué (de 49,9 % à 32 % du total des déplacements interne). Ces tendances s'accompagnent d'une baisse de la motorisation des ménages et d'une diminution légère (-2,1%) des déplacements en automobile en termes de distances parcourues entre 1999 et 2010³. Les dynamiques indiquent ainsi une diminution de l'usage de l'automobile au sein de la Région de Bruxelles mais une augmentation en périphérie et dans les franges régionales, et donc une différenciation de l'usage de l'automobile. Sur le plan du taux de motorisation, la part de ménages de la Région Bruxelles qui disposaient d'au moins une voiture était de 64,8 % en 2010 contre 87,5 % en périphérie, hors de la RBC (Hubert *et alii*, 2013). En 2010, plus de 63 % des déplacements à destination ou au départ de la région bruxelloise sont des déplacements automobiles, pourcentage à mettre en regard donc avec les 32% de part modale automobile pour les déplacements internes à la RBC.

Ces dynamiques de différenciation de l'usage automobile posent la question de la gouvernance des transports et de la mobilité. Au sein de la RBC, elle est portée au plan technique par Bruxelles Mobilité et au plan politique par un ministère dédié à ces questions depuis 2009. La réforme de 2013 et l'ordonnance associée⁴ marquent une évolution importante en consolidant les compétences de la Région et en renforçant la valeur prescriptive du Plan régional de mobilité. Les communes sont également compétentes (politiques de stationnement, gestion de la voirie communale, mobilités douces, suivi des permis, etc.), mais sont désormais obligées d'adopter des plans de mobilité cohérents avec le plan régional. La Région finance également certains projets communaux (itinéraires à pied pour les enfants, itinéraires cyclables, parkings vélos, plan d'accessibilité PMR, etc.). L'action régionale dépend aussi d'autres acteurs sectoriels, dont la STIB, opérateur de transport lié à la Région par un contrat de gestion (5 ans). Pour beaucoup d'acteurs rencontrés, la STIB est plus qu'un exploitant et joue parfois en matière de transports collectifs, le rôle d'autorité organisatrice de fait. L'action de la RBC est liée à celle d'autres acteurs : les grands gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs de mobilité, mais également l'État fédéral (dispositif Beliris impliquant le financement de projets de mobilité) et les autres Régions limitrophes. En particulier l'aire métropolitaine bruxelloise et les enjeux de mobilité associés dépassent largement le périmètre de la RBC (Strale, 2019). Face à ces enjeux, si des dispositifs de coordinations avec les autres Régions existent, ils sont souvent identifiés comme insuffisants (Hubert *et alii*, 2018).

3.2. La planification métropolitaine et la question automobile

La trajectoire de Bruxelles en matière de politique de mobilité et de rapport à l'automobile fait apparaître des évolutions récentes. Les années 1950-1960 sont marquées par un parti pris techniciste et moderniste qui s'est traduit par un développement important du réseau routier (programme de modernisation du réseau routier lancé en 1949, Expo 58) et un souci d'amélioration de la fluidité des déplacements automobiles associé à un agenda politique de développement international de la capitale (Hubert, 2008). Les réalisations de l'époque ont marqué l'espace bruxellois avec les rocade (petite et grande ceinture, ring), voies rapides pénétrantes, viaducs et tunnels entraînant de nombreuses coupures urbaines. Ces aménagements étaient adossés à un référentiel « de la ville fonctionnelle, rapide et accessible » sensible également dans le choix du métro, enfoui pour ne pas pénaliser l'automobile (Tellier, 2010). Dès le début des années 1970, des contestations face aux externalités négatives de l'automobile et en faveur d'une réappropriation de l'espace

² Source : Bruxelles Mobilité.

³ Source : Bruxelles Mobilité (2018), Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise, Quelle évaluation peut-on faire du Plan IRIS2, le précédent Plan régional de Mobilité ? Note, 13 p.

⁴ Région de Bruxelles-Capitale (2013), Ordonnance instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant un certain nombre de dispositions ayant un impact sur la mobilité, 23 juillet 2013, 13 p.

public émergent dans un contexte d'oppositions citoyennes à de grands projets (Quartier nord, périphérique Sud, etc.). Le milieu des années 1980 marque alors une relance des transports collectifs face, entre autres, aux problèmes de congestion urbaine. À partir des années 1990, les politiques urbaines évoluent en mettant l'accent sur la réduction des externalités négatives de l'automobile et la promotion des mobilités alternatives.

Ces objectifs ont été récemment renforcés. Si le premier plan régional de déplacement IRIS 1 (1993) comportait un programme ambitieux de développement des transports collectifs (projet de RER, nouveaux axes de transports publics, création de lignes de transports routiers en sites propres) et des mesures de restriction de la circulation, les objectifs de réduction de la mobilité automobile n'ont été inscrits formellement dans la planification régionale qu'à partir du plan IRIS 2, adopté en 2010. Ce plan affichait un objectif de réduction de 20% des distances parcourues en voiture sur la période 2001-2018⁵. Les actions relevaient de deux volets principaux : d'une part, des mesures pour encourager la « mobilité alternative » (nouvelles zones piétonnes, tramway, bus, voies cyclables, modernisation et extension du réseau métro) et d'autre part, des mesures pour « rationaliser la circulation automobile », (gestion du stationnement, abaissement des vitesses, tarification des infrastructures). Outre le Plan IRIS 2, d'autres exercices de planification (plan vélo, plan de marchandise, plan piéton, mesures concernant le déplacement pour les écoles et pour les entreprises) ont contribué à asseoir le rôle de la Région sur ces thématiques. La période 2001-2018 a ainsi été marquée par différentes réalisations, dont le réaménagement de certaines places, la mise en place de zones 30, ou encore la requalification de boulevards urbains et la destruction de viaducs. Plusieurs limites ont été cependant pointées par les acteurs rencontrés sur ces deux plans IRIS : approche infrastructurelle, accent sur l'offre au détriment d'une réflexion sur la régulation de la demande, processus d'élaboration peu ouvert, poids de la modélisation dans la formalisation des objectifs, etc. Leur mise en œuvre a été également restreinte par un manque de financements : les projets de transports collectifs prévus dans IRIS 2 devaient être financés par une tarification routière, jamais mise en œuvre. La portée juridique de ces plans était faible et dépendante de leur transposition dans les Plans de mobilité communaux, non obligatoires et aux contenus disparates.

La réforme de 2013 marque une relance de l'exercice de planification régionale de mobilité. À partir de 2014, la Région engage un processus de prospective (Mobil 2040⁶) autour d'une hypothèse forte de transition, dans un contexte de visibilisation des questions relatives à la mobilité automobile (mouvement citoyen Pic-Nic the Street de 2012). En 2016, la concertation pour l'élaboration du plan régional est lancée à travers une démarche intitulée « Good Move » et la Région insiste sur le parti d'un « changement de paradigme »⁷ qui concerne autant les objectifs (importance des mesures visant à agir sur la demande) que les processus. Tandis que les précédents plans ont été élaborés au sein de cercles de décisions restreints, la démarche Good Move repose sur une association plus étroite des communes (consultation préalable et ateliers), des acteurs publics et privés du secteur de la mobilité (différents ateliers), des associations et des habitants (panel de citoyens avec résolution adoptée par le Parlement, Citizen Lab, etc.). Cette démarche est autant au service d'enjeux d'amélioration du plan que d'enjeux de gouvernance liés à l'affirmation de l'institution régionale en interne (par rapport aux communes) et en externe (par rapport aux autres Régions et à son exploitant, la STIB).

Le plan régional de mobilité adopté en première lecture en avril 2019 affiche un objectif de rééquilibrage modal (de 33% de part modale de l'automobile à 25%) associé à une diminution du nombre de déplacements automobiles (-4% de véhicules.km)⁸. Une part conséquente des actions concerne les services et les usages, telles que la mise en place d'un « MAAS (Mobility As A Service) » permettant, à travers des outils numériques, de renforcer l'intermodalité. Les dispositions réglementaires visant à assurer sa mise en œuvre sont renforcées et la Région envisage de renforcer les outils visant à accompagner sa traduction, à travers par exemple des dispositifs de contrats locaux de mobilité. Plusieurs acteurs rencontrés pointent toutefois des incertitudes importantes concernant la mise en œuvre de ce plan, en lien avec les capacités d'action (financières, techniques, politiques) limitées de la Région.

⁵ Région de Bruxelles Capitale (2010), IRIS 2 Plan de mobilité de la Région de Bruxelles-capitale, 146 p.

⁶ Bruxelles Mobilité (2014), Mobil 2040, Espaces Mobilité, 36 pages.

⁷ Directeur de la stratégie, Bruxelles Mobilité, avril 2018.

⁸ Bruxelles Mobilités, 2019, *Projet de plan régional de mobilité*, version approuvée par le gouvernement avril 2019, 208 p.

3.3. Les outils de l'action publique en matière de mobilité et la question automobile

Les outils visent tout d'abord à promouvoir les alternatives à l'automobile en agissant sur l'offre et la demande. La politique de développement des transports en commun repose sur la création de nouvelles lignes, mais également sur l'amélioration du réseau existant, en particulier pour les périphéries (RER et projet d'extension du métro au Nord). La promotion de la marche et le vélo aux échelles régionales et municipales implique différents aménagements (réseau cyclable d'intérêt régional, itinéraires vélos, stationnements sécurisés, campagnes de communication). Certaines actions traitent d'enjeux particuliers, tels que la mobilité des jeunes (Plan régional mobilité scolaire et pédibus) ou le transport de marchandises (projet de logistique urbaine à vélo). En termes de régulation de la demande, le nouveau plan de mobilité⁹ appelle à une « ville des proximités » et à une « densification », mais peu de mesures concrètes concernent l'articulation urbanisme-transport comme levier d'une réduction des besoins de déplacements.

Les outils visent également plus explicitement la mobilité automobile elle-même. Ces actions concernent les infrastructures, mais également les usages et les véhicules : piétonnisations et requalifications de places, boulevardisations d'axes pénétrants et circulaires, suppression de viaduc et de coupures urbaines, diminution des vitesses autorisées et zones 30, zones à trafic limité, spécialisation de la voirie et optimisation des flux, tarification pour les circulations de véhicules de marchandises, promotion des usages partagés, événements ponctuels (journée sans voiture). Ces actions sont principalement incitatives, les mesures plus restrictives (péage urbain et stationnement) ayant fait l'objet de débats importants au cours de l'élaboration de Good Move. Elles soulignent une forme d'entre-deux constant de l'action publique entre le parti d'une régulation de l'automobile, à certains endroits, et le maintien voire l'amélioration des facilités pour la circulation automobile à d'autres. Le plan régional de stationnement (adopté en 2009 et actualisé en 2016) est particulièrement illustratif de cet entre-deux¹⁰. Il propose de jouer sur l'offre de stationnement pour agir sur les pratiques de mobilité à travers deux ensembles d'actions : les unes visent à décourager l'usage de l'automobile en zone dense (stationnement soit payant ou limité dans le temps avec zones bleues, réduction du nombre de stationnements dans les immeubles de bureaux, développement de l'offre de stationnement pour les vélos, automobiles partagées, etc.) ; les autres, hors des zones denses, cherchent à reconquérir l'espace public (sans nécessairement pénaliser l'automobile) via l'augmentation des minimums de parkings pour les nouveaux logements, la création de parkings souterrains, etc. Si des mesures visant à réduire l'usage de l'automobile se développent, elles sont donc compensées par des actions visant au maintien de ces facilités automobiles illustrant les tensions et controverses autour de la régulation de la mobilité automobile.

3.4. Les controverses automobiles : le piétonnier bruxellois et la requalification de la chaussée d'Ixelles

Deux opérations illustrent ces tensions autour de la question automobile.

Le piétonnier "sans pénaliser l'automobile"

Le premier projet est le « piétonnier » de Bruxelles qui correspond à une opération de piétonnisation de l'hypercentre bruxellois actée en 2015 par la Municipalité (issue du scrutin communal de 2012) pour une fin des travaux prévue en 2020. Autour de l'idée d'un « Time Square bruxellois » explicitement revendiquée par Yvan Mayeur (Bourgmestre de la Ville de Bruxelles entre 2013 et 2017), ce projet acte la mise en place d'une zone piétonne de 50 hectares à l'intérieur du Pentagone. Cette piétonnisation, qui inclut la requalification des boulevards centraux et des centralités associées (places de la Bourse, Fontainas et de Brouckère) et l'aménagement de voies cyclables, est associée à différents projets immobiliers (dont la construction d'un nouveau centre administratif). Elle correspond à une extension de la « zone de confort » mise en place autour de la Grande Place dans les années 2000 et appuie, dans un contexte de croissance démographique et de recomposition du centre-ville, une stratégie de requalification de cette autoroute urbaine issue de trois décennies de planification routière (Hubert *et alii*, 2017). Cette opération repose sur un double registre assumé par la municipalité d'amélioration de la qualité de vie du centre-ville (pollution

⁹ Bruxelles Mobilités, 2019, *Projet de plan régional de mobilité*, version approuvée par le gouvernement avril 2019, 208 p.

¹⁰ Bruxelles Mobilité, 2009, *Mieux se garer pour mieux bouger. Plan régional de politique du stationnement*, 2009, modifié en 2016, 128 p.

de l'air, bruit, stress, espace public) d'une part et d'attractivité d'autre part, au service d'une stratégie touristique (reconfiguration commerciale, événements festifs, espaces publicitaires). Portée par la municipalité, elle ne relève pas d'une réflexion sur l'évolution des mobilités à l'échelle métropolitaine, mais sur la requalification d'un îlot central piétonnisé devant rester accessible à la mobilité routière par le biais d'un mini-ring (boucle de desserte à deux bandes routières) autour et d'un maintien des parkings adjacents (34 parkings autour de la zone). Elle est adossée à une stratégie de promotion du cœur urbain avec une piétonnisation « *sans pénaliser l'automobile* »¹¹.

Les controverses sur ce piétonnier offrent un témoignage éclairant de ces opérations localisées de réduction de la voiture. Les travaux en cours donnent lieu à des oppositions des commerçants et des employés, liées aux désagréments (temporaires) de ce projet et des chantiers de requalification. Mais c'est surtout le débat sur son caractère insulaire et sur le choix revendiqué par la municipalité de maintien de son accessibilité routière qu'il importe de relever. Si la lutte contre l'automobile est initialement portée par la société civile, à travers le mouvement citoyen PicNic the Street en 2012 notamment (Tessuto, 2012), le choix du projet en 2015 a ensuite structuré des clivages entre ses défenseurs (la municipalité, les défenseurs de l'accessibilité routière de cette zone) et un ensemble d'habitants et d'associations, réunis dans le cadre d'une plateforme de contestation (Plateform Pentagone). Les opposants militent contre ce projet d'attractivité commerciale et immobilière et ses effets projetés (privatisation de l'espace public, standardisation commerciale, spéculation immobilière) et dénoncent ses conséquences sur la mobilité (pression automobile autour de l'hypercentre, dégradation de l'offre en transports en commun). L'exemple du piétonnier illustre la question d'une dualisation de la ville opposant des espaces « in » et des espaces « out » pour reprendre l'expression de M. Strale (2017) et révèle le traitement différencié de la voiture dans cette dualisation.

L'opération de requalification de la chaussée d'Ixelles : « bien plus qu'un projet de mobilité »

Le second projet est le projet XL for People. Il correspond à une piétonnisation partielle de la Chaussée d'Ixelles, voirie régionale pénétrante, reliant la place Flagey à la porte de Namur. Cet axe commercial et de transit important est circulé par la ligne de bus (71), la plus utilisée de la région. L'opération vise à réduire la circulation automobile et à requalifier cette artère qui, selon la municipalité, connaîtrait une diminution de sa « qualité » (commerces haut de gamme remplacés par des commerces bas de gamme).

Le projet est ancien. Le plan IRIS 1 mentionnait déjà la surcharge de la ligne 71 et dès 2004, la STIB propose la tramification de la ligne, projet repris dans le contrat de gestion entre la STIB et la Région (2007-2012) puis inscrit au Plan IRIS 2. Ce projet de tramification est acté par une note stratégique du gouvernement en 2013 et la mise en service est annoncée pour 2017¹². Toutefois, du fait des oppositions exprimées par des élus locaux (pétition « non au tram 71 »), des habitants et des commerçants face au chantier à venir, le projet est finalement abandonné en 2015. La Région modifie le projet avec la commune et le fait évoluer vers une piétonnisation partielle sans tramification. Cette opération est en cours de réalisation (fin des travaux prévus courant 2019) et consiste désormais en l'aménagement d'une zone de circulation limitée en journée (maintien des circulations la nuit) avec contrôle via un système de caméra. Cette zone de circulation limitée est associée à une redéfinition des espaces pour chaque mode, visant à adoucir les logiques de séparation, à la mise en place d'une zone 30 et à un nouveau schéma de circulation. L'opération est adossée à une intervention sur les espaces publics : nouveaux sols, plantations d'arbres, nouveau mobilier urbain, etc. Les objectifs affichés dépassent les questions de mobilité et concernent également des enjeux d'attractivité urbaine : amélioration de la qualité urbaine (réaménagement de la place Fernand Cocq, Chaussée d'Ixelles sans voiture, quartier Saint-Boniface en zone de rencontre), limitation du trafic de transit, amélioration des transports publics (optimisation de la ligne 71) et renforcement de l'attractivité de la zone commerciale..

Les différents débats autour de cette opération signalent le caractère controversé des actions visant la circulation automobile. Tout d'abord, ce projet de piétonnisation partielle résulte d'un compromis : la Région souhaitait une zone entièrement piétonne, mais les élus communaux étaient peu favorables à la fermeture le soir, par crainte que les « problèmes du Matonge », c'est-à-dire certains usages de l'espace

¹¹ Entretien, Cellule mobilité et espaces publics, ville de Bruxelles, avril 2018.

¹² ARAU, 2017, *Semi-piétonnier » d'Ixelles : la Région cède à l'égoïsme local et propose une demi-solution qui ne convainc pas* 17 p.

public considérés comme trop « interlopes », « s'étendent à cette zone »¹³. Il a été convenu que la chaussée, fermée aux voitures en journée, soit ouverte en soirée, la circulation étant considérée comme un outil de contrôle social¹⁴. Pour l'ARAU, cette opération pose ainsi question au regard des objectifs de transformations urbaines et sociales portés par la municipalité d'Ixelles qui justifient, dans ce cas, un affaiblissement des mesures de restriction de l'automobile. Ensuite, ce projet a été l'objet de débats importants entre la Région et la STIB qui souhaitait réaliser une opération de tramification de la ligne de bus. Le projet est considéré par la STIB comme une « occasion manquée »¹⁵, exemplaire de débats sur une hiérarchisation des modes. Enfin, ce projet a suscité des débats au regard de ses effets. Lors de l'enquête publique, les habitants ont émis des craintes relatives au report du trafic sur les voies adjacentes, ce qui a poussé les élus communaux à adopter un plan de circulation intégrant quatre autres voies à la zone de trafic limité, pour éviter que la circulation de la chaussée d'Ixelles ne se reporte dans les quartiers contigus, résidentiels et valorisés. Toutefois, l'échelle restreinte de l'opération (le haut de la chaussée d'Ixelles) renforcerait la « dualisation » nord/sud de la chaussée et, en l'absence de plan régional d'ensemble sur cette question de la gestion du trafic, les effets de report potentiels sur d'autres zones sont critiqués¹⁶.

4. Paris : une régulation automobile *intra muros* ? Les échelles métropolitaines du débat automobile.

4.1. Contexte métropolitain et mobilité automobile

L'aire urbaine parisienne concentre environ 12 millions d'habitants et 6,3 millions d'emplois et donc une configuration métropolitaine d'une autre échelle (et d'un autre niveau de déplacements) que la configuration bruxelloise. Elle est marquée par une structure spatiale radioconcentrique et connaît actuellement un processus de densification en cœur d'agglomération associé à une périurbanisation soutenue. Les dynamiques urbaines soulignent une poursuite de la croissance démographique et une recomposition des centralités (concentration et desserrement différencié de l'emploi, dissociation habitat/emploi et Est-Ouest) qui jouent sur l'accessibilité régionale et les besoins de mobilité avec un accroissement des déplacements de périphéries à périphéries.

L'analyse des pratiques de mobilité souligne les singularités de la capitale du fait, entre autres, de densités et d'un niveau d'équipement en transport collectif élevés. En termes de parts modales, 39 % des déplacements effectués quotidiennement en Île-de-France sont réalisés à pied, 38 % en voiture et 20 % en transports collectifs¹⁷. L'Île-de-France est marquée par un taux de motorisation plus faible qu'ailleurs (1,1 voiture par ménage contre 1,5 en France) et par une inflexion marquée de l'usage de l'automobile : le nombre moyen de déplacements quotidiens réalisés en voiture en Île-de-France a diminué entre 2001 et 2010, passant de 1,54 à 1,46 (Schmitt, 2013). Si ces dynamiques marquent une diminution de l'usage de l'automobile, les différences sociales et spatiales sont marquées. D'une part, l'usage de la voiture pour l'accès à l'emploi est fortement différencié suivant les catégories socioprofessionnelles, traduisant des disparités et inégalités en matière d'accessibilité et de dépendance à l'automobile (Wenglenski, 2004 ; Motte-Baumvol, 2007). D'autre part, les disparités centres-périphéries sont également importantes. Tandis que le taux de motorisation, la distance des déplacements automobiles et la part modale de l'automobile baissent dans le centre de l'agglomération, d'abord à Paris dans les années 1990 puis en petite couronne dans les années 2000, ils continuent d'augmenter en grande couronne. Le parc automobile a ainsi crû de 10 % en grande couronne, de 5 % en petite couronne, tandis qu'à Paris la tendance est à la baisse (- 7 %). De même, les portées des déplacements en voiture baissent de 24 % sur Paris, de 8 % en petite couronne alors qu'elles augmentent de 4 % en grande couronne entre 2001 et 2010. On assiste néanmoins récemment à une stabilisation de l'usage de la voiture dans ces espaces périurbains, qui indique un renforcement du recours à la proximité (Bouleau et Mettetal, 2014).

¹³ Entretien municipalité d'Ixelles, avril 2018.

¹⁴ La nouvelle majorité municipale issue des élections d'octobre 2018, avec un Bourgmestre écologiste à sa tête, s'est engagée à fermer la chaussée au trafic automobile à l'issue des travaux.

¹⁵ Entretien cellule Public Affair, STIB, mai 2018.

¹⁶ ARAU, 2017, *Semi-piétonnier » d'Ixelles : la Région cède à l'égoïsme local et propose une demi-solution qui ne convainc pas*, 17 p.

¹⁷ Source des données : OMNIL, 2012, Enquête Globale transport, La mobilité en Île-de-France, 20 p. http://www.omnil.fr/IMG/pdf/egt2010_enquete_globale_transports_-_2010.pdf

Du point de vue de la gouvernance, Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice des transports à l'échelle de la région. Dirigée par des représentants des collectivités territoriales et présidée par la région, elle élabore le PDUIF, décliné aux échelles intercommunales (plans de déplacements des intercommunalités et EPT) et municipales. L'autorité définit également le niveau de services et l'offre attendue et contractualise avec deux entreprises publiques bénéficiaires de droits exclusifs et historiques sur leurs réseaux (RATP et SNCF) ainsi que des entreprises privées (regroupées dans le réseau Optile). Si Île-de-France Mobilités est un acteur central de cette gouvernance des transports, elle agit au sein d'un système d'acteurs complexe (ville de Paris, communes de banlieue, intercommunalité, mais aussi État, Départements, etc.), modifié depuis les années 2010 par différentes réformes et projets. Le Grand Paris Express et la création de la Société du Grand Paris ont en particulier complexifié cette gouvernance, en créant, en parallèle de cette structure décentralisée une autorité directement sous contrôle de l'État. Conjointement, les recompositions récentes de l'intercommunalité francilienne (création de la Métropole du Grand Paris et des Établissements publics territoriaux), ont modifié la répartition des compétences en matière d'aménagement, rendant d'autant plus importante une coordination de l'action publique autour de ces enjeux (de la planification régionale du SDRIF aux PLU et projets locaux).

4.2. La planification métropolitaine et la question automobile

L'analyse de la trajectoire des politiques de mobilité dans la région parisienne signale un agenda de planification de la mobilité automobile d'une part et du transport collectif d'autre part. Elle donne à voir une attention plus récente aux modes actifs. Du point de vue historique, le plan PROST (1939) constitue un exercice initial de planification pour limiter l'extension urbaine autour d'un raccordement du réseau ferroviaire et d'un plan routier articulant les routes nationales et des rocades urbaines. Il est prolongé dans son dessin routier par le plan directeur d'organisation générale de la région parisienne (PADOG) en 1960 dans un contexte spécifique de croissance automobile. La saturation associée justifie un plan d'amélioration des transports en commun (mention d'un réseau souterrain régional) et de décongestion des tronçons routiers par création de nouvelles radiales et rocades. La mise en place du périphérique parisien (premier tronçon ouvert en 1960, ouverture de la totalité de la rocade de 35 km en 1973), l'ouverture des pénétrantes routières vers le centre parisien (inauguration de la voie sur berges rive droite en 1967, début de la planification de l'A 86 en 1968) témoignent de cet agenda routier. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (SDAURP) de 1965 marque une première rupture en assumant le parti-pris d'un polycentrisme (villes nouvelles et centres urbains) et donc de développement d'un RER et le prolongement des lignes de métro et de tramway. Dans un contexte de croissance urbaine, il indique néanmoins l'importance de l'extension du réseau routier (étalement sur 40 ans des travaux de l'A 86 achevée seulement en 2011, développement de la francilienne encore en cours).

L'introduction progressive du référentiel de durabilité modifie, à partir des années 1990, la tonalité des exercices de planification. Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) de 1994 introduit cette inflexion en soulignant, dans un modèle revendiqué de polycentrisme, la nécessité d'un rapport nouveau entre financement du transport routier et du transport collectif, mais sans hiérarchiser les projets d'infrastructures. Dans un contexte législatif renouvelé (loi SRU, Grenelle de l'Environnement), le SDRIF de 2013 marque une rupture plus nette dans la promotion affichée des alternatives à l'automobile considérées comme outil d'une relation transport-aménagement et d'un « modèle territorial pour anticiper le changement climatique »¹⁸. La validation par l'État d'un nouveau métro métropolitain (Grand Paris Express, 68 nouvelles stations, 200 km de lignes nouvelles) participe de cet objectif de densification et de polarisation économique autour des stations de transport collectif. Le plan de déplacement urbain Île-de-France (PDUIF) adopté en 2014, affiche un objectif récent d'une « ville pour moins de voiture » (objectif 1 du PDUIF) et donc une réflexion sur le partage modal de la voirie, l'attractivité des transports collectifs et les modes actifs à l'échelle régionale¹⁹. La compatibilité des plans de déplacements locaux avec le PDUIF implique un exercice de déclinaison locale²⁰ de l'objectif général de modification de l'équation modale de la région dans un contexte identifié d'augmentation de la demande (13,5 millions d'habitants en 2030,

¹⁸ Conseil Régional d'Île-de-France, 2013, Schéma Directeur de la Région Île-de-France.

¹⁹ Conseil Régional d'Île-de-France, 2014, Plan de déplacement Urbain, STIF et Région Île-de-France, 276 p.

²⁰ Cet exercice de déclinaison du PDUIF est accompagné par Île-de-France Mobilités comme l'indique la publication d'un guide à destination des acteurs intercommunaux : STIF, 2015, *Guide pratique pour l'élaboration d'un Plan Local de Déplacements (PLD), Déclinaison locale du PDUIF*, 168 p.

objectif d'augmentation des déplacements à l'horizon 2020 de 20 % en transport collectif, de 10 % en modes actifs et de réduction à hauteur de - 2 % des modes individuels motorisés) et donc la mobilisation d'une boîte à outils pour répondre à cet objectif.

4.3. Les outils de l'action publique en matière de mobilité et la question automobile

La réponse aux objectifs de réduction de la mobilité automobile repose sur les outils classiques de la promotion des modes actifs (vélo et marche à pied), de renforcement du transport collectif, de densification autour des gares et de promotion d'usages renouvelés et partagés de l'automobile. Les 34 actions et les 4 prescriptions du PDUIF déclinent cette stratégie d'une « ville pour moins de voiture » basée sur la marche et le vélo (généralisation des pistes cyclables, stationnement dédié et sécurisé, pacification de la voirie), sur les transports collectifs (modernisation des pôles d'échanges, développement et modernisation du RER, du Métro, du T Zen) et sur la mobilité automobile (stationnement, optimisation de la voirie, auto-partage). La question du stationnement est par ailleurs centrale avec des mesures visant à fixer des normes de stationnement voiture dans les espaces privés et développer les stationnements vélo sur l'espace public et l'espace privé. Différentes mesures visent également les véhicules (développement des bornes de recharge électriques, développement des flottes de véhicules « propres » pour les administrations, renouvellement des flottes de bus). Elles font écho à une lecture technologique de l'évolution des mobilités automobiles très présente dans les prospectives de la Région Île-de-France (Rapport Mobilités du futur) ou celle du Forum Métropolitain (Livre Blanc Mobilités 2030) où cette mobilité électrique et autonome est identifiée comme levier complémentaire de transition²¹.

Cette boîte à outils est ainsi mobilisée dans les exercices locaux de régulation de la mobilité. Du point de vue de la place de l'automobile, elle se caractérise par un ensemble d'idées consensuelles sur la compatibilité de la grande voirie et de l'activité urbaine (le boulevard urbain), sur la modération des vitesses automobiles (la route apaisée), sur le partage de la voirie (l'amélioration des cheminements piétons, les pistes cyclables), et sur la restructuration des carrefours. Les exemples de transformations de voies rapides en boulevards urbains sont ainsi multiples (boulevard des maréchaux, RN7, RN13...) mobilisant une palette aujourd'hui classique de requalification routière (zone 30, cheminements piétons et cyclistes, amélioration des franchissements, traitement végétal, espaces publics). Le développement du transport collectif en site propre (tramway notamment) est également un instrument mobilisé dans cette trajectoire de requalification. Ces actions visant une « ville pour moins de voiture » restent caractérisées par des disparités spatiales opposant une zone centrale dense (et les axes de pénétration pour y accéder) et une zone périphérique (et les rocade de contournement pour y circuler). Cette opposition se traduit par une forme de dualisation (centre-périphérie) dans la mobilisation d'intensité variable de cette boîte à outils comme l'illustre la cartographie des zones de circulation apaisées dans les communes de plus de 10 000 habitants en Île-de-France proposée récemment par l'APUR²². Celle-ci témoigne de cette dualisation, avec une concentration de ces zones en partie centrale et dans l'Ouest francilien. Elle révèle une lecture différenciée de la place de la voiture en ville dans une métropole marquée par des gradients de densité et de dépendance à la mobilité individuelle.

4.4. Les controverses automobiles : la piétonnisation des berges et la consultation internationale sur les autoroutes urbaines

La fermeture des berges : espaces publics ? des parisiens versus circulation francilienne ?

La fermeture des voies sur berges à Paris témoigne des controverses associées aux actions visant une réduction de la place de la voiture. Si le plan autoroutier pour Paris, projeté au milieu des années 1960 visant à adapter « Paris à la voiture » pour reprendre la formule de George Pompidou²³, n'a été que

²¹ IAU, 2018, Mobilités du futur en Île-de-France, 44 p. (<https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/mobilites-du-futur-en-ile-de-france.html>)

Forum métropolitain du grand Paris, 2018, Livre Blanc Vers des mobilités optimisées durables à l'horizon 2030 en Île-de-France, 96 p. https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1472/fmgp_livre_blanc_mobilites_2030.pdf

²² APUR, 2017, Les lieux singuliers de l'espace public à Paris, une stratégie de la petite échelle, https://www.apur.org/sites/default/files/documents/Espace-public_Lieux-singuliers.pdf

²³ Discours du 18 novembre 1971, cité dans Flonneau, 2005

partiellement réalisé et abandonné à partir de 1974 du fait d'oppositions citoyennes (Figure 2), les voies sur berges (rive droite et rive gauche) en sont la traduction la plus visible. Les berges sont ainsi apparues, par leur linéarité et la disponibilité foncière de ces bords de fleuve marqués par une désindustrialisation, comme un endroit privilégié pour cette voirie express dédiée à la voiture (Lechner, 2006; Du Besset, 2015). La requalification de cette voirie routière est amorcée par la fermeture temporaire d'une partie de la voie George Pompidou (rive droite) le dimanche « Paris Respire » (2001) et l'été « Paris Plage » (2002). Elle est prolongée à partir de 2010 par la transformation en boulevard urbain d'une partie de la voie George Pompidou (traversée piétonne, équipement, espaces publics adjacents) inaugurée en 2012 puis par la fermeture définitive à la circulation en janvier 2013 de 2,3 km de voie rive gauche au profit d'un espace public et récréatif ouvert aux piétons et aux vélos (opération Berges de Seine). Elle est achevée par la fermeture définitive de 3,3 km en rive droite décidée par le Conseil de Paris en décembre 2015 et validée en octobre 2018 par le tribunal administratif après plusieurs recours en justice. La requalification de cette voirie sur les deux rives forme alors ce Parc Rives de Seine (de la place de la Bastille jusqu'à la Tour Eiffel) projeté par la ville de Paris autorisant un linéaire dédié aux modes actifs et aux activités récréatives et touristiques.

Les débats associés à cette requalification illustrent une absence de consensus sur une voirie parisienne de portée francilienne. Ils permettent de saisir la tension entre une lecture de l'espace urbain intra-muros (la nécessité de nouveaux espaces publics, la qualité de l'air) et une lecture régionale (une voirie élément de la fluidité de la mobilité francilienne). Les arrêtés de piétonisation sont ainsi contestés par la Région Île-de-France et les départements des Hauts de Seine, des Yvelines, de l'Essonne, du Val d'Oise et de la Seine et Marne. Il est intéressant de noter que la validation de l'arrêté de piétonisation a finalement été obtenue au titre de la protection d'un site classé au patrimoine mondial de l'humanité et donc sur des critères « esthétiques et touristiques » et non au titre des objectifs de réduction de la pollution portés par la ville de Paris. La mobilisation par les opposants comme par les défenseurs du projet de fermeture des berges des mêmes études d'impact d'Air Paris souligne par ailleurs la difficulté d'évaluer les impacts de cette fermeture (entre réduction évidente et forte des pollutions à l'échelle locale et éventuel report de pollution ailleurs)²⁴. Plus largement, dans un contexte de réduction importante de la circulation automobile dans Paris intra-muros, cet exemple témoigne de ces conflits autour de cette question « de l'illégitimité de l'automobilisme » selon M. Flonneau²⁵. Ces conflits sont par ailleurs intensifiés par des logiques partisanes opposant la ville de Paris et la Région Île-de-France administrées par deux bords politiques différents (PS et LR) depuis les dernières élections régionales de 2015. La lecture des communiqués de presse atteste de cette intensification personnalisée autour de deux figures politiques, Anne Hidalgo (« pour certains élus de droite parisienne et régionale, une autoroute urbaine vaut mieux qu'un parc en coeur de ville », 21 février 2018) et Valérie Pécresse (« Ce que je veux, c'est réduire la pollution, et pas la déplacer chez les autres », 5 mars 2018). Ces oppositions de nature politique révèlent plus globalement la tension entre un objectif de qualité de vie et durabilité de l'espace parisien et une lecture des conditions de mobilité des habitants franciliens (« les banlieusards ») pour une part encore dépendants de ces accessibilités routières.

La consultation internationale sur le devenir des autoroutes urbaines, du boulevard périphérique et des voies rapides ou structurantes : optimisation versus réduction des déplacements automobiles ?

En écho à ces débats, un appel d'offres a été lancé en juin 2018 par le Forum métropolitain du Grand Paris (FMGP) pour une consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides ou structurantes du Grand Paris, sur un périmètre correspondant au cœur de l'agglomération. Cette consultation, pilotée par le FMGP, associe différents acteurs et financeurs : l'Etat, la Région Île-de-France, la ville de Paris, la Métropole du Grand Paris, trois départements, des intercommunalités et des associations d'élus. L'objectif affiché est de répondre aux enjeux identifiés par les élus sur la thématique des autoroutes urbaines dans le Livre blanc du Forum métropolitain du Grand Paris²⁶. Les équipes sont ainsi invitées à réfléchir à quatre entrées : l'amélioration du fonctionnement du réseau, la réduction des nuisances, l'insertion du réseau dans son environnement et la recherche de

²⁴ Dagorn G « Fermeture des voies sur berge à Paris : le difficile bilan de la pollution », *Le Monde*, rubrique Les décodeurs, publié le 7 mars 2018.

²⁵ Flonneau M. 2017. « Nouvelles berges de Seine à Paris : grand récit simplificateur et coûts cachés », *Tribune, Libération*, 12 mai 2017.

²⁶ Forum métropolitain du grand Paris, 2018, *Livre Blanc Vers des mobilités optimisées durables à l'horizon 2030 en Île-de-France*, 96 p.

solutions soutenables économiquement²⁷. Il s'agit de penser une optimisation du réseau pour « *transporter plus et mieux* », et non pour réduire les déplacements ou diminuer la mobilité automobile. Renommée « Routes du futur », la consultation internationale mobilise actuellement quatre équipes qui doivent fournir des scénarios d'évolution, faire émerger des solutions possibles, et construire une culture commune sur ces sujets. La consultation associe la société civile via un appel à participation. Les résultats ont été publiés et ont fait l'objet d'une exposition itinérante au cours de l'année 2019.

Cette consultation aborde ainsi un enjeu d'actualité, relatif à l'évolution des autoroutes urbaines, qui, selon le FMGP, fait l'objectif d'un diagnostic commun (à défaut de solutions partagées), synthétisé par l'APUR dans l'atlas associé à la consultation²⁸ : la métropole parisienne se distingue par la très forte densité de son réseau de voies rapides, l'importance du trafic automobile (180 à 250 000 véhicules par jour sur le périphérique par exemple) et la congestion urbaine marquée, associée à une sous-utilisation de ces voies.

Cette consultation prolonge différentes réflexions antérieures (initiées, en particulier, par la ville de Paris ou l'IAU Île-de-France), mais illustre également des évolutions dans le traitement de cette question des autoroutes urbaines. En effet, différents projets mis en oeuvre depuis les années 1970 visaient à améliorer l'insertion urbaine des infrastructures, à atténuer les effets de rupture entre Paris et les communes de banlieue, et à réduire les impacts (murs anti-bruits, bâtiments sur les couvertures du périphérique...). Si les propositions en discussion dans le cadre de la consultation abordent ces enjeux d'intégration urbaine et paysagère, au travers en particulier de réflexions sur l'aménagement et l'exploitation du foncier sur le périphérique et aux abords, s'y ajoutent aussi des réflexions sur la régulation de la vitesse, la diminution du nombre de voies, la possibilité d'usages plus multimodaux, dans une perspective de repenser son usage et de limiter ses impacts. L'échelle change également, avec un parti pris assumé de dépasser les frontières parisiennes et de réfléchir à l'échelle de la métropole.

Cette consultation internationale illustre alors plusieurs débats franciliens autour de l'automobile. Dans un contexte de tensions entre la ville de Paris et la Région Île-de-France et de visions diverses du devenir des voies rapides urbaines, la consultation est centrée sur la question de « l'optimisation » et n'aborde pas frontalement l'idée d'une réduction des déplacements automobiles. Ce parti pris est lié à la volonté du FMGP d'utiliser cette consultation internationale comme un levier pour favoriser les collaborations entre acteurs et la production de solutions partagées plutôt que d'alimenter les tensions existantes. L'objectif n'est ainsi pas de produire un outil de planification (concurrent d'autres outils prescriptifs), mais d'offrir un espace de discussion (consensuel) entre institutions autour de ces questions et de proposer des préconisations qui pourraient ensuite être reprises par les législateurs et par les élus locaux. Si elle est révélatrice des tensions actuelles autour de l'idée d'une réduction de la mobilité automobile en Île-de-France, elle permet néanmoins la mise en place d'une scène de débats entre institutions et territoires, et sert de levier à l'énoncé d'actions, à l'échelle de l'agglomération, sur ces questions d'évolutions des infrastructures et de la mobilité automobile.

5. Les politiques urbaines face à l'automobile : apports de l'approche comparative Paris/Bruxelles

Plusieurs points de discussion émergent du croisement des deux études de cas, concernant les objectifs, les instruments, et la mise en oeuvre des politiques urbaines visant à consolider les alternatives à la mobilité automobile.

5.1. Les objectifs des politiques urbaines : report modal et décarbonation

Un premier axe de questionnement transversal concerne la formulation des objectifs de régulation de l'automobile. Dans les deux cas étudiés, les politiques de mobilité ont progressivement évolué vers la promotion des alternatives à l'automobile, mais dans des temporalités différentes. En réponse à des problèmes de congestion et de maîtrise de la croissance urbaine, les premières stratégies adoptées se lisent souvent prioritairement au prisme d'objectifs d'amélioration de la performance des déplacements. Cette question, associée à des préoccupations relatives à la maîtrise de l'extension urbaine, a été, par exemple, centrale dès le Plan Delouvrier, en Île-de-France et dans les mesures de développement des transports collectifs. Les préoccupations environnementales apparaissent plus tardivement et participent à une

²⁷ Appel d'offre, Consultation internationale, Forum Métropolitain du Grand Paris, 2018.

²⁸ APUR, 2018, *Atlas des autoroutes urbaines et des voies rapides du Grand Paris*, 58 p.

diversification des actions prises pour favoriser les alternatives à l'automobile. Les années 2010 marquent un renforcement des objectifs de transition.

Ces objectifs répondent alors à différents enjeux. Si les questions relatives aux impacts environnementaux et notamment aux enjeux climatiques sont très présentes dans les agendas politiques, ces mesures semblent surtout associées à des questions de requalification des espaces centraux, de renouvellement urbain et de valorisation des espaces publics. Les enjeux d'attractivité urbaine et d'image, en contexte de concurrence métropolitaine, ressortent des discours de certains acteurs politiques et techniques (par exemple le Ministre de la mobilité bruxellois), et laissent entrevoir un adossement des stratégies de mobilité durable à des agendas urbains entrepreneuriaux (Béal, Charvolin, et Morel Journel, 2011). Sur ce point, les deux métropoles se distinguent : si ces enjeux d'attractivité urbaine apparaissent particulièrement débattus dans le cas Bruxellois, avec des préoccupations relatives à l'accueil de nouvelles populations et d'équilibre fiscal, dans les discours parisiens, les enjeux environnementaux et de santé publique occupent une place plus importante dans les débats autour de l'évolution de la mobilité urbaine.

Les stratégies métropolitaines ont en commun de s'inscrire moins dans une volonté de réduire la mobilité, que de permettre une répartition plus intermodale, avec une diminution de la part modale de l'automobile et une réduction des externalités négatives de cette mobilité. Si ces objectifs ne signifient pas nécessairement une diminution des déplacements ou des distances parcourues en automobile, des évolutions semblent en cours. Par exemple, à Bruxelles, le nouveau plan de mobilité régional affiche un objectif chiffré de rééquilibrage modal associé à une diminution (faible) du trafic automobile et des déplacements (nombre et distance). La ville de Paris se distingue par une politique plus affirmée visant la réduction de l'usage de la voiture (nombre et distances de déplacements) dans l'espace central, en lien avec des questions de pollution, mais également de « reconquête » de l'espace public²⁹.

Ainsi, les politiques urbaines misent sur une modification des parts modales et affichent des objectifs de réduction des déplacements automobiles. Ceux-ci restent toutefois ciblés sur certaines zones, du fait en particulier du caractère controversé de certaines mesures, telles celles relatives au ralentissement de la circulation ou aux opérations de piétonnisation. Les deux cas soulignent, en particulier, la difficulté d'un portage politique des objectifs de réduction de la mobilité automobile face à des résistances structurées (associations et lobbys automobilistes). Différentes opérations à Bruxelles et Paris confirment ce caractère controversé de la question automobile, justifiant des formes de compromis entre réduction de l'automobile et maintien des facilités associées.

5.2. Les outils de l'action publique : le choix de l'incitatif

Un second axe de lecture transversale concerne le contenu des politiques publiques et le choix des outils. Les deux cas étudiés font apparaître une diversification des outils de l'action publique en réponse aux objectifs affichés de promotion des alternatives à l'automobile : développement de l'offre de transports collectifs, mesures en faveur des piétons et des vélos, actions sur le lien urbanisme-transport, etc. Les études de cas soulignent le développement des mesures qui visent explicitement l'automobile en jouant sur l'offre et la demande. Celles-ci concernent les infrastructures routières (requalification, piétonnisation), la gestion des circulations et l'apaisement des trafics (diminution des vitesses autorisées et zones 30), la promotion des usages alternatifs (voies ou offre de stationnement réservées au covoiturage), le stationnement (diminution de l'offre), la tarification. Dans les deux cas, les opérations ponctuelles de type « journée sans voiture » sont aussi sollicitées pour sensibiliser autour des questions de l'automobile. La question des véhicules intègre également les politiques métropolitaines. À Paris, en réponse à des questions de pollution, mais également d'environnement sonore, les acteurs publics encouragent le développement des mobilités électriques par différents biais : électrification de la flotte de bus (perspective des JO 2024), aide financière à l'acquisition de véhicule électrique et déploiement de bornes de recharges. Les actions visant à dissocier possession et usage de l'automobile sont également encouragées par les acteurs publics soulignant le poids croissant des outils visant la régulation de la demande de déplacement. À Bruxelles, cette question est abordée dans le projet de nouveau plan régional de mobilité, autour, par exemple, d'incitations à l'autopartage, comme à Paris.

²⁹ Entretien Mairie de Paris, juillet 2018.

Si les mesures contraignantes visant à dissuader l'usage de l'automobile (tarification routière, restriction du stationnement, etc.) ne sont pas absentes des stratégies métropolitaines, l'essentiel des actions porte sur des incitations ce qui interroge quant aux effets sur le processus de dépendance automobile. L'utilisation d'outils plus « coercitifs » pour agir sur la mobilité n'est pas absente des débats, comme le montrent les discussions en cours autour de la mise en place d'un péage urbain à Paris, mais pour l'instant peu de mesures sont prises en la matière hors des territoires hyper-centraux. Sur ce point, si la ville de Paris assume des objectifs de réduction forte de la circulation automobile sur son territoire, la ville de Bruxelles affiche une stratégie plus ambiguë, l'objectif d'attractivité contrebalançant les objectifs de réduction plus marqués de l'automobile.

5.3. La mise en œuvre : le problème de la gouvernance

Un troisième point de discussion concerne la mise en œuvre des actions visant à réguler la mobilité automobile et les enjeux de gouvernance associés. Sur ce point, les deux cas présentent de nombreux points communs. En effet, si les préoccupations relatives à la promotion des alternatives à l'automobile s'accompagnent de recompositions des modalités de l'action publique, les deux cas font apparaître également un certain nombre de difficultés dans la coordination des actions. Par exemple, en Île-de-France, la difficulté du dialogue entre Paris, la métropole, la Région et Île-de-France Mobilités, nourrit des conflits de stratégies en matière de mobilité, publicisée récemment par le cas de la fermeture des voies sur berges. À Bruxelles, le projet du grand piétonnier, mis en place par la ville de Bruxelles sans grande coordination avec la Région et la STIB, illustre également les difficultés d'une gouvernance partagée. À Paris, la coordination des actions entre échelles de décision est également complexe, comme le montre l'exemple de la mise en œuvre du PDUIF. Si Île-de-France Mobilités cofinance les plans de déplacements locaux, élaborés par les Établissements publics territoriaux, leurs contenus apparaissent très hétérogènes selon les partis pris et les moyens des collectivités et interrogent, dans certains cas, quant à la concrétisation du Plan³⁰.

Ces enjeux de gouvernance peuvent également participer à la construction de modèles différenciés de réduction de l'automobile pour les espaces centraux et les espaces périphériques. Ils ouvrent en tout cas à la formulation d'objectifs de politiques publiques divergents autour de cette question. Les limites institutionnelles et de compétences restreignent également parfois l'intégration des questions routières aux exercices de planification en matière de mobilité durable. Sur ce point, le cas bruxellois présente un niveau de tension supplémentaire liée à la composition fédérale de la Belgique. Par exemple, le périphérique bruxellois, surnommé le Ring, est situé à 97% en Région flamande, empêchant la RBC d'intégrer cette infrastructure aux réflexions sur les actions en matière de régulation de l'automobile et d'intervenir pour aménager l'intermodalité (parkings relais aux extrémités des lignes de transports collectifs).

Face à ces difficultés, l'existence de dispositifs formels ou informels de dialogue entre institutions peut être l'occasion de décloisonner les actions sur la mobilité. Dans le cas francilien, au-delà des coopérations techniques ou bilatérales entre communes, le Forum métropolitain du Grand Paris qui associe plusieurs institutions (plusieurs communes d'Île-de-France, les départements, la Région, les agences d'urbanisme (IAU et APUR)) semble par exemple offrir, à défaut d'une instance de décision, un espace de « *fabrique de consensus* » (Chargé de mission, FMGP, juin 2018), de discussion et de coopérations (techniques et politiques) intéressantes autour des questions de mobilité. Du côté de Bruxelles, d'autres scènes de coopérations existent également, telles celles offertes par Brulocalis. Toutefois, le dialogue interinstitutionnel est plus complexe dans le cas bruxellois, du fait en particulier d'une autorité organisatrice des transports et de la mobilité, moins structurée que dans le cas francilien.

Outre les enjeux relatifs aux coopérations entre acteurs publics, la mise en œuvre de ces politiques de transition en matière de mobilité soulève des questions importantes de régulation public-privé qui peuvent être illustrées par les questions des données en matière de mobilité, des offres intermodales (MAAS) ou des nouveaux usages électriques (trottinette électrique, skateboard, Segway, Ninebot...). Sur ce point, les cas montrent que les acteurs publics identifient un enjeu de régulation de ces nouvelles mobilités, associé à des préoccupations relatives à l'usage des espaces publics. Par exemple, à Paris, l'élaboration du *Livre blanc de la mobilité* a été l'occasion d'engager un dialogue entre élus et ces opérateurs dans le cadre de groupes de

³⁰ Entretien, Île-de-France Mobilités, juillet 2018.

travail thématiques autour de ces mobilités³¹. Toutefois, si cette question commence à émerger comme un problème pour l'action publique, les mesures restent encore en discussion. À Paris, la mairie envisage toutefois la mise en place d'une redevance et prévoit de faire signer aux opérateurs une Charte comportant des mesures pour réguler l'implantation, le déploiement et les usages des trottinettes électriques dans l'espace public (emplacements réservés), mais également collaborer avec les opérateurs pour la mutualisation et le partage des données.

5.4. La portée de l'action publique : une dualisation centre-périphéries

Enfin, un dernier point discuté ici concerne la portée spatiale des politiques étudiées. La recherche confirme sur ce point les constats déjà identifiés dans des travaux récents (Reigner et al, 2013) : ces politiques de se traduisent par une dualisation centre-périphérie des politiques métropolitaines. Cette dualisation oppose une modification particulière des usages en zone centrale accompagnée par une régulation spécifique et des usages en zones périphériques encore largement structurés par la mobilité individuelle motorisée. Dans les exemples examinés, cette dualisation se retrouve bien sur deux plans : l'importance des politiques menées en zone centre (plan vélo, plan piéton, expérimentation logistique, régulation de l'accès à la ville et du stationnement, dispositifs d'autopartage) et la poursuite des projets routiers dans certaines zones périphériques. Dans le cas bruxellois, si les orientations stratégiques inscrites au plan régional en cours d'adoption affichent un objectif général de réduction des déplacements automobiles (en véhicules/km) qui concerne l'ensemble de la région, le plan indique ainsi un traitement différencié du centre et de la périphérie avec une concentration des actions en matière de mobilité alternative et de réduction du trafic au centre, permise par un report de trafic en périphéries. Le projet de plan régional inclut peu de réflexions sur les alternatives à l'automobile dans les zones de faible densité et au-delà de la Région de Bruxelles, laissées à l'automobile. Si cette dualisation peut traduire, au-delà de l'affichage, « un objectif de post car urbain, mais pas métropolitain »³², elle apparaît également adossée à des partis pris explicites de valorisation de l'hypercentre bruxellois.

Si cette dualisation de l'action publique est confirmée par l'analyse de différents projets, il apparaît important de souligner qu'elle ne signifie pas une absence de réflexion sur la régulation de l'automobile dans les périphéries. L'idée d'une dualisation exprime ainsi surtout une difficulté à appréhender ces enjeux de régulation de la mobilité automobile incluant les espaces centraux et périphériques.

Conclusion : la régulation de l'automobile au défi de la dualisation des politiques publiques,

Cette exploration de deux configurations métropolitaines permet ainsi de souligner une inflexion récente des objectifs de l'action publique en matière de mobilité et de place de l'automobile en ville. Si la question du report modal et celle de la décarbonation restent dominantes dans l'horizon stratégique des politiques publiques, la question de la réduction même de la place de la voiture tend à s'introduire progressivement dans un contexte de remise en cause médiatique et citoyen des externalités négatives associées au système automobile. À cette émergence d'une remise en cause, certes partielle, correspond une diversification des outils mobilisés, incitatifs surtout, mais également progressivement coercitifs, marqués par une attention croissante à la régulation de la demande. L'analyse du déploiement de ces outils confirme toutefois une dualisation centre-périphérie évidente des politiques actuelles, malgré des évolutions visant à généraliser à l'échelle métropolitaine l'objectif de réduction de la mobilité automobile. Cette limite spatiale se double en outre d'une limite sociale. Les enquêtes menées à Paris et Bruxelles montrent en effet que la prise en compte des enjeux sociaux et d'inégalités dans les politiques de mobilité durable tant dans leur élaboration que dans leur évaluation reste absente des discours des acteurs interrogés (tant techniques que politiques) et des stratégies formalisées. Dans cette géographie de la régulation, la question sociale associée aux actions visant l'automobile apparaît à ce jour encore largement impensée.

Bibliographie

Banister D., 2008, The sustainable mobility paradigm, *Transport Policy*, 15(2), pp. 73–80.

³¹ Entretien, Forum Métropolitain du Grand Paris, juillet 2018.

³² Entretien Espace Mobilité, mai 2018.

- Béal V., Charvolin F., et Morel Journal C., 2011, La ville durable au risque des écoquartiers. Réflexions autour du projet New Islington à Manchester, *Espaces et sociétés*, 4(147), pp. 77–97.
- Beudet G., et Wolff, P., 2012, La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité, *Vertigo*, Hors-série 11, DOI : 10.4000/vertigo.11703
- Bénit-Gbaffou C., Fol S., et Pflieger G., 2007, Le front anti-métro en Californie. Controverses autour des politiques de transport en commun, *L'Espace géographique*, Tome 36(2), pp. 115–130.
- Bouleau M., Mettetal L., 2014, La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités, *Note rapide de l'IAU*, n° 646.
- Bourdages, J., et Champagne E., 2012, Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport, *Vertigo*, Hors-série 11, DOI : 10.4000/vertigo.11713
- Brenac T., Hernandez F., et Reigner H., 2014, Centres-villes aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ? *Recherche Transports Sécurité*, 04, pp. 267–278.
- Conley J., 2016, *Car Troubles: Critical Studies of Automobility and Auto-Mobility*, Routledge.
- Dennis K., et Urry J., 2009, *After the Car*, Polity.
- Du Besset C., 2015, Berges de Seine à Paris, vers une reconversion récréative de l'espace fluvial, Mémoire de Master Urbanisme, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 130 p.
- Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile*, Anthropos.
- Dupuy G. et Dresner P., 2011, *Towards sustainable transport*. Montrouge: J. Libbey Eurotext.
- Féré C., 2011, Concilier accès à la mobilité et mobilité durable : la prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise. Thèse, Université Lyon II.
- Fériel C., 2015, L'invention du centre-ville européen, *Histoire urbaine*, n° 42(1), pp. 99–122.
- Flonneau M., 2005, *Paris et l'automobile – un siècle de passions*, Hachette, Paris, 348 p.
- Fol S., et Gallez C., 2017, Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité, *RIURBA*.
- Fouillé L., 2013, L'inacceptabilité sociale du péage urbain : Manchester, le péage et la démocratie, *Flux*, n°91(1), pp. 45–55.
- Gallez C., 2015, La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir, mémoire de HDR, url : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01261303/document>
- Gallez C., 2018, Analyser politique et savoir en action. Éclairages à partir du cas de la couverture de l'A6b. Métropoles, (22). url : <http://journals.openedition.org/metropoles/5583>
- 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*, n° 101-102(2), pp. 5–15.
- Gardon S., 2009, Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile (années 1910 - années 1960), Thèse de doctorat.
- Giorgi L., 2003, Mobilité durable : enjeux, possibilités et conflits. Le regard des sciences sociales. *Revue internationale des sciences sociales*, (176), pp. 201–205.
- Godillon S., 2016, Conflits autour de la « pacification » du trafic automobile. Analyse des politiques de modération de la vitesse à Paris, *L'Espace Politique*, (30). DOI : 10.4000/espacepolitique.3970
- Godillon S., 2018, Ralentir la vitesse à Paris pour réduire la pollution ? Une analyse des discours médiatiques de 1990 à 2016, *Territoire en mouvement*, 37, DOI : 10.4000/tem.4411
- Hubert M., 2008, L'Expo 58 et le « tout à l'automobile ». Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ? *Brussels Studies*, DOI : 10.4000/brussels.621.
- Hubert M., Corijn E., Neuwels J., Hardy M., Vermeulen S., et Vaesen J., 2017, Du « grand piétonnier » au projet urbain : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles, *Note de synthèse BSI. Brussels Studies*, DOI : 10.4000/brussels.1551
- Hubert M., Lebrun K., Huynen P., et Dobruszkes F., 2013, La mobilité quotidienne à Bruxelles : défis, outils et chantiers prioritaires. *Note de synthèse BSI. Brussels Studies*, DOI : 10.4000/brussels.1184.
- Huré M., 2014, La différenciation des modèles standards urbains, *Gouvernement et action publique*, n° 4(4), pp. 115–143.
- Idt J., et Leheis S., 2018, La coordination entre urbanisme et transport au concret : le cas des couvertures d'infrastructures, *Flux*, n° 113(3), pp. 76–92.
- Jarrigeon A., Massot M.-H., Pierre M., et Pradel B., 2015, Les routines du quotidien à l'épreuve de la mobilité électrique, *Espace populations sociétés* <http://journals.openedition.org/eps/5994>
- Lechner G. 2006, Le Fleuve dans la ville - la valorisation des berges en milieu urbain, DGUAC, 123 p.
- Mercier J., Carrier M., Duarte F., et Tremblay-Racicot F., 2016, Policy tools for sustainable transport in three cities of the Americas: Seattle, Montreal and Curitiba, *Transport Policy*, 50, pp. 95–105.

- Motte-Baumvol B., 2007, La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 5, pp. 897-919.
- Pflieger G., Kaufmann V., Jemelin C., et Pattaroni L., 2008, Entre inertie et changements, le poids du temps long dans les politiques de transports et d'urbanisme, *Recherche, transports, sécurité*, (98), pp. 1–11.
- Pflieger G., Kaufmann V., Pattaroni L., et Jemelin C., 2009, How Does Urban Public Transport Change Cities? Correlations between Past and Present Transport and Urban Planning Policies, *Urban Studies*, 46(7), pp. 1421–1437.
- Pineda A. F. V., et Vogel N., 2014, Transitioning to a Low Carbon Society? The Case of Personal Transportation and Urban Form in Copenhagen: 1947 to the Present, *Transfers*, 4(2), pp. 4–22.
- Reigner H., Brenac T., Hernandez F., et Scherrer F., 2013, *Nouvelles idéologies urbaines : Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, PU Rennes.
- Reignier H. et Hernandez F., 2007, Les projets des agglomérations en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de « détournement » des réseaux, *Flux*, (69), pp. 21–34.
- Rocci A., 2015, Comment rompre avec l'habitude ? Les programmes d'accompagnement au changement de comportements de mobilité, *Espace populations sociétés*
- Schmitt D., 2013, *Motorisation et usage de la voiture en Île-de-France*, DRIEA.
- Strale M., 2017, La piétonnisation contre les habitants, *Lava Media*, url : <https://lavamedia.be/fr/la-pietonnisation-contre-les-habitants/>
- Strale M., 2019, Les déplacements entre Bruxelles et sa périphérie : des situations contrastées, *Brussels Studies*. 8 juillet 2019. <https://doi.org/10.4000/brussels.2831>.
- Tellier C., 2010, Des controverses aux compromis. Les lignes de front du métro bruxellois, *Belgeo*, (1–2), pp. 211–228.
- Tessuto J., 2016, Changer la ville pour changer la vie ? Le mouvement citoyen PicNic the Streets et l'invisibilisation des enjeux socio-économiques liés au réaménagement du centre-ville de Bruxelles. *Environnement Urbain / Urban Environment*, Volume 10, mis en ligne le 08 novembre 2016, consulté le 20 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org.ezproxy.univ-paris1.fr/eue/1405>
- Wenglenski S., 2004, Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 4, 2004, pp. 539-550.

Biographie des auteurs

Jean Debrie est professeur des universités en aménagement de l'espace et urbanisme à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et chercheur à l'UMR Géographie-cités. Ses recherches portent sur la relation transport/aménagement, l'action publique sur la mobilité urbaine (intégrant la question de la logistique) et sur l'urbanisme dans les villes fluviales et portuaires (interfaces ville-port).
jean.debrie@univ-paris1.fr

Juliette Maulat est maîtresse de conférences en aménagement et urbanisme à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et chercheuse à l'UMR Géographie-cités. Ses recherches concernent le lien transport-aménagement, les politiques de mobilité et le monde ferroviaire.
juliette.maulat@univ-paris1.fr

Sandrine Berroir est maîtresse de conférences en géographie à l'Université de Paris et chercheuse à l'UMR Géographie-cités. Ses travaux s'intéressent aux réorganisations des territoires urbains en lien avec l'évolution des mobilités et de l'action publique sur ces thématiques
berroir@univ-paris-diderot.fr