



**HAL**  
open science

# L'aménagement d'un centre-ville sans voiture à Oslo : véritable politique de restriction automobile ou simple requalification de l'espace public consécutif à l'effacement du trafic motorisé ?

Grégoire Tortosa

## ► To cite this version:

Grégoire Tortosa. L'aménagement d'un centre-ville sans voiture à Oslo : véritable politique de restriction automobile ou simple requalification de l'espace public consécutif à l'effacement du trafic motorisé ?. Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 2022, N° 127 (1), pp.48-64. 10.3917/flux1.127.0048 . hal-03647920

**HAL Id: hal-03647920**

**<https://hal.science/hal-03647920>**

Submitted on 27 Jun 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# L'aménagement d'un centre-ville sans voiture à Oslo : véritable politique de restriction automobile ou simple requalification de l'espace public consécutif à l'effacement du trafic motorisé ?

**Grégoire Tortosa**

DANS **FLUX** 2022/1 (N° 127), PAGES 48 À 64  
ÉDITIONS **UNIVERSITÉ GUSTAVE EIFFEL**

ISSN 1154-2721  
DOI 10.3917/flux1.127.0048

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://www.cairn.info/revue-flux-2022-1-page-48.htm>



**CAIRN.INFO**  
MATIÈRES À RÉFLEXION

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...  
Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.





# ***L'aménagement d'un centre-ville sans voiture à Oslo : véritable politique de restriction automobile ou simple requalification de l'espace public consécutif à l'effacement du trafic motorisé ?***

Grégoire Tortosa

## **INTRODUCTION**

Les restrictions automobiles, dont l'émergence remonte aux États-Unis dans les années 1920, tendent à concerner aujourd'hui tous les territoires (Héran, 2020) et représentent une des déclinaisons opérationnelles de la transition écomobile (Héran, 2018). Celle-ci est définie comme le passage du paradigme de la « Ville automobile » (Le Corbusier, 1946) à celui de la « ville omnimodale » (Héran, 2017), où la priorité à la voiture et à la vitesse laisse place à la cohabitation apaisée de tous les modes de transport. Les restrictions automobiles s'inscrivent dans le champ de la mobilité durable, elle-même registre d'actions de la ville durable (Emelianoff, 2007).

Des décalages spatiotemporels subsistent cependant dans la diffusion de cette transition, à l'image de l'Europe occidentale où le phénomène s'est d'abord manifesté dans les pays rhénans, puis scandinaves et enfin dans les autres (Héran, 2015). Selon ce schéma, la Norvège occuperait une position chronologiquement médiane dans le processus mais antérieure à celle de la France. Dans la presse comme dans le discours politique français, le pays nordique et sa capitale sont souvent présentés comme référence en matière de mobilité et d'urbanisme durables (1). Il est vrai qu'Oslo accumule des signes semblant confirmer une situation singulière. L'établissement très précoce d'un péage urbain, dès 1990, l'obtention du Prix européen de la ville durable en 2003, puis celui de Capitale européenne verte

en 2019 alimentent l'idée d'une ville pionnière. Mais c'est le projet de « centre-ville sans voiture » qui suscite la curiosité des observateurs internationaux. Déployé depuis 2015, avec l'arrivée au pouvoir municipal de la gauche, historiquement dans l'opposition (2), ce projet ambitionne de faire du centre-ville d'Oslo le plus vaste espace urbain piéton d'Europe (L'Institut de Paris, 2020). Or, la cité scandinave semble revenir de loin puisque jusque dans les années 1980, elle concentrait un dense trafic automobile dans son hypercentre (Bjørgan, 1996). Il semble donc intéressant de s'arrêter sur la trajectoire de cette ville nordique pour comprendre comment elle a abordé ce qui semble être un tournant urbanistique, d'autant que la géographie francophone semble avoir délaissé ce terrain d'étude.

Ainsi, comment la nouvelle majorité municipale de 2015 a-t-elle procédé pour mettre en place son projet de « centre-ville sans voiture » ? La piétonnisation du centre-ville est-elle la conséquence d'une politique volontariste de restriction automobile ? Comment ce projet de 2015, qui se veut être en discontinuité par rapport à la planification urbaine passée, s'insère-t-il dans la morphogénèse d'Oslo depuis les années 1990 ? La principale hypothèse est que la mise en place d'un centre-ville sans voiture illustre l'exemplarité environnementale d'Oslo (Girault, 2016) et constitue le résultat d'une politique volontariste et courageuse de restriction automobile pour une ville tournée vers l'urbanisme durable (Næss P., Næss T., Strand, 2009). Or, cette affirmation est à nuancer fortement. Cet

article défend, en effet, la thèse que si le projet de « centre-ville sans voiture » de 2015 est, en partie, la conséquence d'une politique défavorable à la voiture, il a, avant tout, été rendu possible par un mouvement préalable d'enfouissement du trafic motorisé, initialement destiné à fluidifier les flux automobiles et, en aucune manière, à les restreindre. Par ailleurs, ce projet urbain ne peut être compris qu'à la lumière d'un autre mouvement structurant, celui de la réouverture de la ville sur son front de mer.

Dans une première partie, l'article s'attache à présenter le contexte du cas d'étude, qu'il soit scientifique, institutionnel, historique et méthodologique. Dans une deuxième partie, la politique de restriction automobile est présentée, de ses prémices dans les années 1960 jusqu'au projet de 2015 de « centre-ville sans voiture ». La troisième partie montre que, dans une certaine mesure, cette politique est la conséquence directe d'un premier mouvement, d'enfouissement du trafic motorisé, puis d'un second, de réouverture de la ville sur son front de mer. Enfin, la quatrième partie cherche à tirer des éléments d'enseignement, de compréhension et de relativisation du cas osloïte.

## OSLO, UNE TRAJECTOIRE URBAINE RELATIVEMENT CLASSIQUE JUSQU'AUX ANNÉES 1980

### Une méthode empirique d'approche ascendante pour un terrain d'étude quelque peu délaissé par la géographie francophone

La politique d'urbanisme osloïte a fait l'objet de plusieurs travaux de recherche scientifique. Si certains mettent en avant le manque de cohérence entre les objectifs municipaux et les résultats réels en matière d'urbanisme durable (Andersen, Skrede, 2016), la faible prise en compte de la dimension sociale de la durabilité (*ibid.*) ou encore la difficile coordination entre les différentes strates administratives, freinant les initiatives d'urbanisme durable (Naess P., Naess T., Strand, 2011), d'autres soulignent, au contraire, l'exemplarité de la capitale norvégienne. Alors que les données empiriques montrent que la densité de population s'est réduite, entre 1980 et 1990, dans de nombreuses grandes villes européennes (Newman, Kenworthy, 1999), Oslo a connu un mouvement inverse de densification urbaine précoce dès la seconde moitié des années 1980 (Tiitu, Naess, Ristimäki, 2020). En effet, depuis la fin des années 1980, mais surtout depuis le début des années 1990, l'intégration de l'urbanisme et des transports s'est imposée comme *leitmotiv*

de la politique de planification dans la région métropolitaine d'Oslo où le développement urbain concentré et compact a contribué à réduire la croissance du trafic automobile (Naess P., Naess T., Strand, 2009). Bien qu'ayant bénéficié de travaux d'accroissement de capacité continu, depuis sa construction dans les années 1960 jusqu'à récemment, le réseau autoroutier osloïte a été contraint de partager les investissements publics avec le réseau de transport en commun, celui-ci ayant joui de financements conséquents à partir des années 1980, soulignant un changement d'approche dans la mobilité métropolitaine (*ibid.*) et ce en cohérence avec une tendance observée dans d'autres villes européennes (Bassand, Kaufmann, 2000). Cependant, le découplage, certes léger, entre d'un côté la croissance démographique, et de l'autre, l'étalement urbain et l'augmentation du trafic motorisé ont amené certains chercheurs à qualifier Oslo de « meilleur élève de la classe des villes européennes » (3) en matière d'urbanisme durable (Naess P., Naess T., Strand, 2009). Les rares écrits géographiques en langue française sur ce terrain d'étude mettent en avant, eux-aussi, une situation singulière, couplant une faible densité urbaine à une échelle piétonne significative (Lévy, 2013). Comme pour les autres capitales nordiques, marquée par un caractère périphérique, la quête d'intégration mondiale d'Oslo est de nature à stimuler une certaine exemplarité environnementale (Girault, 2016). Aborder la question de l'aménagement urbain d'Oslo de ces dernières décennies demande, par ailleurs, de s'intéresser au processus de reconversion des anciens sites industriels-portuaires du centre-ville, entamé dans les années 1980, qui, en plus d'avoir permis l'expression d'une nouvelle forme de gouvernance urbaine, a directement modifié la configuration spatiale de la ville (Grønning, 2011). Ainsi, l'état de la littérature scientifique permet de pressentir une situation particulière qui explique l'hypothèse précédemment formulée et renforce l'intérêt de s'arrêter sur ce cas particulier, qui plus est, angle mort de la géographie francophone.

Afin de répondre aux principales questions posées en introduction et d'étayer la thèse défendue, cet article s'appuie sur une méthode empirique d'approche ascendante, d'observation du développement urbain d'Oslo de ces dernières décennies, puis d'identification des principaux acteurs et mécanismes aux commandes. L'objectif de cette méthodologie, connue sous le nom de *Backward mapping approach* (Elmore, 1985), est de mettre en lumière les forces motrices et les divers acteurs derrière les changements physiques de la structure urbaine et son fonctionnement, en l'occurrence ici l'éloignement des voitures

du centre-ville. Elle repose sur l'analyse diachronique de la politique de mobilité, menée à travers l'étude de plusieurs documents stratégiques : les plans municipaux d'urbanisme (4) (*kom-muneplanen*) de 1929 à aujourd'hui, les trois accords politiques de financement des opérations de mobilité métropolitaine, conclus entre l'État, la municipalité d'Oslo et le département d'Akershus – connus sous le nom de « paquet urbain d'Oslo » (5) et les plans municipaux de circulation (*gatebruksplanen*) de 2002, 2010, 2014 et 2018. Le projet de « centre-ville sans voiture » est quant à lui appréhendé à travers l'étude de quatre documents politico-institutionnels permettant d'analyser la rhétorique développée : la tribune politique du 19 octobre 2015 (*Platform for City Government cooperation between the Labour Party, the Green Party and the Socialist Left Party in Oslo 2015-2019*) qui instaure le projet, le Plan d'actions pour une vie urbaine accrue dans le centre-ville d'Oslo (*Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum*) de 2018, document de déclinaison opérationnelle, le document de communication à destination des habitants présentant le dispositif (*Bilfritt byliv 2019, Hva er bilfritt byliv, hvorfor gjør vi det, og hva gjør vi for deg som osloborger ?*) et enfin la retranscription d'une interview de la maire d'Oslo. Par ailleurs, les statistiques des enquêtes-déplacements nationales (*Nasjonale reisevaneundersøkelsen* ou RVU), les données de trafic de l'administration norvégienne des routes (*Statens Vegvesen*) ainsi que des résultats d'observation *in situ* sont également mobilisés. Au fil de l'article, ces matériaux sont éclairés à la lumière de la littérature scientifique.

### Oslo, une gouvernance simplifiée mais sans pouvoir d'agglomération formel

Pays unitaire, la Norvège dispose d'une administration locale à deux niveaux, la commune et le département (6), aux compétences davantage partagées que nettement réparties entre les différentes strates (Kleven, 2004). L'échelon national fixe les conditions-cadres en matière de transport collectif et assure la gestion des routes nationales ainsi que des infrastructures et du service ferroviaires. Le département, en plus de la gestion des routes départementales, organise tous les services de transport en commun, qu'ils soient urbains ou non urbains. Enfin, la commune est responsable de la gestion des routes communales, de la politique de stationnement et de la régulation du trafic automobile, c'est-à-dire des péages urbains. Le département, qu'on qualifierait en France d'Autorité organisatrice de la mobilité, occupe ainsi une place centrale dans la mesure où il est responsable de la gestion du transport en commun local,

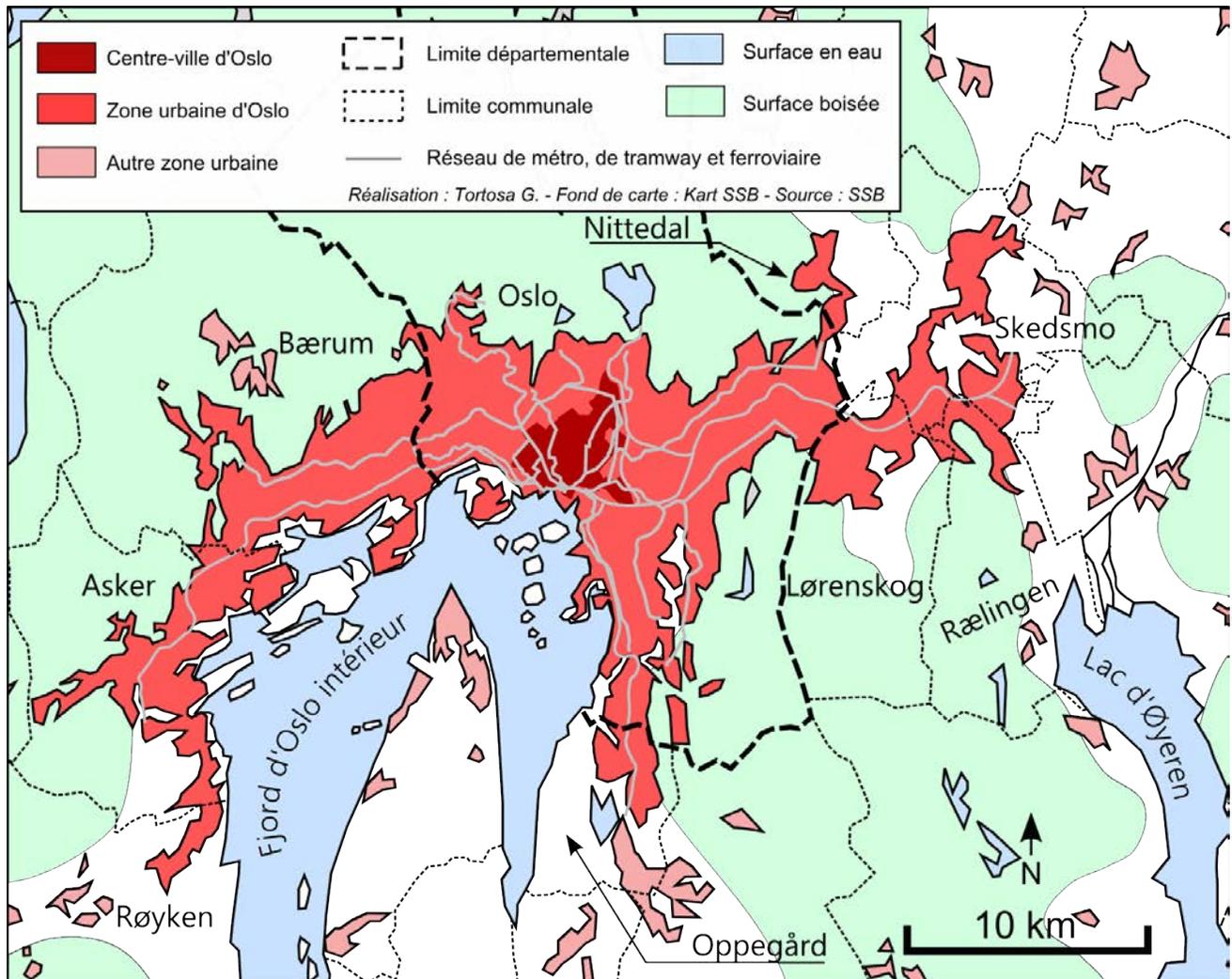
sur l'ensemble de son périmètre et de manière indifférente aux limites des communes et des agglomérations urbaines.

La zone urbaine d'Oslo (7) s'étend sur une superficie de 267,44 km<sup>2</sup> et compte, en 2020, 1 036 059 habitants (8). L'agglomération arbore une forme d'arc de cercle d'une cinquantaine de kilomètres, suivant globalement les rives du fjord, à l'exception d'une excroissance au nord-est (Figure 1). Les autres franges urbaines au nord, à l'ouest et à l'est, sont limitées par la présence de la forêt et du relief sur lequel elle se développe. L'espace urbain d'Oslo dépasse très largement la municipalité (9) éponyme. Il s'étend à l'ouest sur les communes de Bærum, Asker et Røyken, à l'est sur les communes de Nittedal, Lørenskog, Rælingen et Skedsmo et au sud sur la commune d'Oppegård, municipalités appartenant au département du Viken (10) (*Viken Fylkeskommune*). La zone urbaine d'Oslo est donc divisée entre plusieurs périmètres institutionnels, tout en ne présentant pas d'émiettement excessif. Il n'y a, cependant, pas de corps institutionnel formel exerçant sa compétence sur l'ensemble du territoire métropolitain mais uniquement des schémas régionaux conjoints ainsi qu'une compagnie publique de transport (*Ruter*) exerçant sa compétence à l'échelle de la municipalité d'Oslo et de certaines communes limitrophes (11).

### L'avant 1980 : construction puis démantèlement du réseau de transport en commun au bénéfice de l'automobile

Pour bien percevoir le projet « centre-ville sans voiture » de 2015, il semble nécessaire de dire un mot sur l'évolution urbaine générale d'Oslo au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Avant 1980, la capitale norvégienne connaît une trajectoire géographique conforme au standard des autres villes européennes. À partir de 1875, le réseau de tramway se constitue progressivement, jusqu'à atteindre son apogée en 1958 (Aspenberg, 1994). En prônant un réseau routier hiérarchisé et stellaire, convergeant vers le centre-ville, couplé à des voies périphériques circulaires de contournement, préfigurant les futurs rings autoroutiers, le premier plan d'urbanisme d'Oslo, datant de 1929 (12), annonce le basculement de paradigme urbain à venir, en passant de la ville pédestre à la ville automobile. Les plans d'urbanisme qui suivront, ceux de 1934, de 1950 puis de 1960, confirment ce changement manifestant la conversion des urbanistes de l'époque aux principes de l'urbanisme moderne (étalement urbain et zonage). En matière de mobilité, ce changement de paradigme se concrétise dès 1949, avec la première fermeture de ligne de tramway, annonçant le démantèlement du réseau

Figure 1 : Organisation institutionnelle de l'agglomération d'Oslo



Réalisation : G. Tortosa

dont la suppression totale est votée par le conseil municipal en 1960 (*ibid.*). Inversement, le développement du réseau routier urbain s'accélère, à l'image de la construction du premier périphérique d'Oslo qui débute en 1962. Si la première vague d'immatriculation automobile remonte à 1925, il faut attendre les années 1960 pour voir la motorisation massive des ménages osloïtes (Grønning, 2011). Le cumul du trafic de transit et celui des nouveaux navetteurs, entre le centre-ville et les récents quartiers résidentiels périphériques, génère une saturation du réseau routier à partir de la fin des années 1970, valant à la capitale le qualificatif de « plus grand carrefour de Norvège

(13) » jusqu'au milieu des années 1980 (*ibid.* ; Bjørgan, 1996). La configuration topographique du site d'Oslo est telle que l'accès au centre-ville se limite à trois corridors (est, sud-est et sud-ouest) (Figure 1). La nécessité de travaux d'accroissement de la capacité routière devient alors une priorité aux yeux des pouvoirs publics de l'époque. En 1988, la municipalité, le département d'Akershus et l'État concluent ainsi un accord politique et financier (14) de 11 milliards de couronnes norvégiennes, validant un programme de travaux destiné à lutter contre la congestion automobile par un accroissement des capacités routières (Lian, 2004). Le montage budgétaire

de ce programme d'investissement introduit un nouvel instrument financier, innovant et controversé (15) à l'époque, le péage urbain de cordon. L'idée, pour les pouvoirs publics, n'est nullement de limiter la circulation automobile mais bien de partager, avec les usagers, les frais de construction des nouvelles infrastructures (Ieromonachou, Potter, Warren, 2006 ; Raux, Souche, Pons, 2009). 56 % du financement sont ainsi assurés par les recettes du péage contre 44 % par des fonds publics (38 % de l'État et 6 % de la municipalité d'Oslo) (Lian, 2004). Cette approche monomodale (16) illustre l'ancrage du modèle de la ville automobile dans l'esprit des décideurs de l'époque. Cependant, depuis une vingtaine d'années déjà, un timide mouvement de restriction automobile est en gestation dont la partie suivante tente d'en reconstituer le processus géohistorique.

## UN MOUVEMENT DE RESTRICTION AUTOMOBILE EN TROIS PHASES

### Des prémices des années 1960 à la structuration des années 1990

#### *L'avant 1990 :*

#### *L'embryon d'une planification dite « volontariste » d'intégration de l'urbanisme et des transports*

Si jusqu'aux années 1980, le paradigme de la ville automobile habite l'esprit du temps, des annonces de remise en cause peuvent, malgré tout, être identifiées antérieurement. En 1965, le Comité pour l'Østland (17) (*Østlandskomiteen*), posant les fondations d'une planification métropolitaine, s'inquiète du déséquilibre du rapport emploi/population, provoqué par les politiques d'urbanisme passées, centrifuges pour l'emploi et centripètes pour la population. Il propose de limiter la croissance de l'activité à Oslo, pour mieux la répartir dans les territoires périphériques (Oslo kommune, 2005). Les propositions de ce comité sont adoptées par le Conseil municipal en 1967 qui exprime alors sa volonté de rééquilibrer le rapport emplois/population par la définition de trois priorités : limiter la création de nouveaux emplois, augmenter le nombre d'habitants dans le centre-ville et donner la priorité aux transports en commun (*ibid.*). Autrement dit, l'embryon d'une planification dite « volontariste » (Emelianoff, 2001) d'intégration de l'urbanisme et des transports, semble s'esquisser, confirmé par le premier mouvement de piétonnisation du centre-ville dès 1964 (18) – certes ponctuel et géographiquement limité – et l'annulation, en 1977, de la décision de supprimer le réseau de tramway, prise 17 ans plus tôt (Aspenberg, 1994).

#### *L'après 1990 :*

#### *accélération de la restriction automobile*

Le mouvement de restriction automobile s'accélère et se structure dans les années 1990. La place de l'hôtel de ville, ancien axe de circulation de deux fois trois voies, est fermée aux automobiles en 1994 puis s'ouvre à une nouvelle ligne de tramway en 1995 (Oslo kommune, 2019). Illustrant le changement de paradigme à l'œuvre, la définition du deuxième paquet urbain (19) (*Oslopakke 2*), signé en 2002, amplifie le mouvement de réduction de l'espace viaire dédié à l'automobile en surface en introduisant les premières voies de bus prioritaires sur d'anciennes emprises automobiles (Næss P., Næss T., Strand, 2009). La même année, un nouveau plan de circulation (*gatebruksplanen av 2002*) propose de revoir l'usage des rues en supprimant 300 places de stationnement en surface, en poursuivant la piétonnisation (20) et la mise en place d'une limitation à 30 km/h dans le centre-ville (Oslo kommune, 2010). Enfin, en 2003, une nouvelle ligne de tramway – dite du fjord – est inaugurée. Validé en 2008, le troisième paquet urbain (*Oslopakke 3*) est modifié en 2012 pour tenir compte du principe de « croissance nulle du trafic automobile » (*nullvekstmål*) imposé dorénavant par l'État aux neuf plus grandes agglomérations du pays dont Oslo. Pour répondre à l'injonction nationale selon laquelle l'augmentation du nombre de personnes transportées doit intégralement être absorbée par la pratique de la marche, du vélo ou de l'usage des transports en commun, la municipalité décide d'attribuer 60 % du revenu des péages urbains aux transports alternatifs à la voiture (*ibid.*), transfert financier rendu possible par l'État depuis 2007, symbolisant une rupture importante dans le système des péages urbains norvégiens, passant d'un système de financement des routes, à un dispositif de financement des modes de transports alternatifs.

En novembre 2010, la municipalité se dote d'un autre plan de circulation pour le centre-ville (*Oslo sentrum Prinsipplan for gatebruken*) proposant la piétonnisation de nouvelles rues, l'élargissement des trottoirs et la suppression du stationnement sur la chaussée. En 2014, la piétonnisation expérimentale de la Torggata, débutée cinq plus tôt, est rendue définitive. Cette même année, encore marquée par l'explosion terroriste d'une voiture piégée en centre-ville trois ans plus tôt, la ville se dote, encore une fois, d'un autre plan de circulation (*Prinsipplan Oslo sentrum – gatebruk og grunnsikring*), visant à restreindre davantage la circulation, le stationnement et les vitesses automobiles dans les quartiers stratégiques. Fortuitement, la politique de dissuasion automobile connaît une nouvelle accélération au

bénéfice des modes actifs. Malgré tout, jusqu'alors la piétonnisation reste relativement limitée à quelques rues, voire quartiers, jusqu'au tournant de 2015.

### La restriction automobile, cœur d'un nouveau projet urbain en 2015

L'année 2015 introduit une rupture politique avec l'arrivée dans l'exécutif d'une coalition travailliste, socialiste et écologiste, succédant à dix-neuf années de domination conservatrice. Cette nouvelle majorité municipale publie une tribune le 19 octobre 2015, dans laquelle elle prend l'engagement de doter Oslo d'un centre-ville sans voiture d'ici à 2019 (Oslo kommune 2015). Elle s'engage, par ailleurs, à étendre géographiquement le périmètre du péage urbain et à y introduire des tarifs différenciés en fonction de l'heure et du niveau de pollution des véhicules (*ibid.*). Pour la deuxième fois, la vocation du système évolue, cette fois-ci vers un dispositif de restriction automobile. Cette tribune se traduit par le projet « centre-ville sans voiture » (*bilfritt sentrum*), pour lequel la municipalité ambitionne de faire du centre d'Oslo – zone située à l'intérieur du ring n° 1 – le plus vaste espace piéton d'Europe (de Vibe, 2016). Il aboutit en 2018 au « Plan d'actions pour une vie urbaine accrue dans le centre-ville d'Oslo » (21). Considérant que : « Lorsque le nombre de voitures privées dans le centre-ville est réduit, les possibilités de créer un espace plus dynamique et multifonctionnel deviennent plus grandes » (22) (Oslo kommune, 2018, p. 3), ce plan se décompose en plusieurs engagements dont le plus emblématique est celui de « transformer l'espace réservé aux voitures en espace dédié aux personnes » (23) (*ibid.*, p. 46). L'argument de la valeur foncière de l'espace public est mobilisé pour justifier le projet : « D'après les prix au mètre carré actuels dans le centre d'Oslo, une seule place de stationnement vaut un million de couronnes. Ne devrions-nous donc pas trouver de meilleurs moyens d'utiliser cet espace que de garer des voitures dessus ? » (24) (Oslo kommune 2019, p. 24). L'intention, avancée par la collectivité locale, est de limiter la vocation circulatoire de la rue, devenue hégémonique (Héran, 2009) au bénéfice de sa fonction sociale originelle (Paquot, 2009) : « Les rues et les espaces publics urbains sont plus que des corridors de transport. Ils sont un important espace public de rencontre, des arènes de la vie urbaine, à la fois pour la vie quotidienne mais aussi pour des occasions spéciales » (25) (*ibid.*, p. 46). L'éviction de la voiture se retrouve être la composante d'un vaste projet urbain qui dépasse la simple question du déplacement et quitte le registre environnemental. L'enjeu

de la vie urbaine et celui de la mobilité durable se rejoignent pour justifier et accroître les mesures de restriction automobile.

### Réduction de la réticularité routière et domestication de l'espace public

Un nouveau plan de circulation (26), validé en 2018, ferme ainsi au trafic motorisé les places Fridtjof Nansen et Christiania Torv, rendant impossible de traverser, en voiture thermique (27), le centre-ville d'est en ouest, dévoilant une stratégie de piétonnisation ciblée, réduisant significativement la réticularité du réseau automobile, sans pour autant, fermer immédiatement à la circulation motorisée tout le centre-ville. La dernière place de stationnement sur l'espace municipal est, par ailleurs, supprimée en 2018 et la piétonnisation continue sa diffusion spatiale sur trois nouvelles rues en 2019 (28) (*ibid.*). La mise à l'écart de l'automobile, au bénéfice des modes actifs, est secondée d'un renforcement de la capacité d'hospitalité du centre-ville par un réaménagement qualitatif de l'espace public, destiné à inciter au micro-séjour par la dotation de nouvelles fonctions sociales aux espaces pris à la voiture (Figure 2). Il s'agit d'une stratégie pour lever les mécontentements, en occupant le terrain et en réattribuant immédiatement une nouvelle fonction aux emprises soustraites à l'automobile : « La municipalité doit montrer les nouvelles opportunités qui se dégagent lorsque plus d'espace public est dédié à d'autres usages » (29) (Oslo kommune, 2019, p. 12). Elle aménage ainsi des terrasses gratuites sur d'anciennes voies de circulation (Figure 2-D) et installe sur des places de parking automobile désaffectées des arceaux de stationnement pour les vélos (Figure 2-A), des jardins (Figure 2-B) ou du mobilier suggérant aux passants d'investir ces nouveaux espaces publics (Figure 2-C).

Cet éloignement de la voiture du centre-ville, non plus linéaire mais surfacique, de prime abord ambitieux est, cependant, dans une très large mesure la conséquence de deux mouvements préalables et antérieurs, sur lesquels revient la partie suivante, nous obligeant à remonter chronologiquement quelque peu en arrière.

### ENFOUISSEMENT DU TRAFIC MOTORISÉ ET RÉOUVERTURE DE LA VILLE SUR SON FRONT DE MER

#### Enfouissement du trafic motorisé, véritable déclencheur du mouvement de restriction automobile

Alors que les problèmes de congestion automobile, apparus au cours des années 1970, s'amplifient la décennie suivante, l'idée

Figure 2 : Déclinaison opérationnelle du projet « centre-ville sans voiture »



Source : G. Tortosa, octobre 2021

d'un tunnel autoroutier de grande ampleur sous le centre-ville, pour faciliter la circulation automobile, est proposée par l'Administration norvégienne des routes publiques (30) dans les années 1980 (Grønning, 2011). C'est ainsi que le premier paquet urbain d'Oslo, voté en 1988 et destiné à accroître les capacités routières, comporte, comme projet phare, le creusement d'un tunnel autoroutier sous une partie du centre-ville. Si une part de la profession et des associations citoyennes marquent leurs réserves sur le contenu de cet accord à l'approche automobile, l'accroissement de la capacité routière suscite un large consensus au sein de la classe politique locale (Næss P., Næss T., Strand, 2009). Le tunnel automobile de Festning, qui enfouit une section de l'itinéraire E18, est ainsi inauguré le 1<sup>er</sup> février

1990 en même temps que le péage urbain qui le finance en partie. Le creusement de ce tunnel, prolongé progressivement par celui d'Ekeberg en 1995, celui du Svartdal en 2000 et celui de Bjørvika en 2010, forme finalement un seul et même tunnel de contournement de l'ensemble du centre-ville s'étendant sur près de six kilomètres. Cette infrastructure est un succès dans la mesure où elle remplit le rôle qui lui était assigné, à savoir de fluidifier le trafic automobile (*ibid.*). Alors que les investissements alloués au deuxième paquet urbain améliorent l'offre de transport public, ces efforts sont gommés par le trafic induit du tunnel fraîchement ouvert : des usagers des transports collectifs sont incités à reprendre leur voiture (*ibid.*). Cependant, en effaçant l'E18 du centre-ville, le creusement du tunnel participe

directement au rapiéçage du tissu urbain, en reliant le centre-ville à son front de mer, accélérant le processus de réouverture de la ville sur son fjord, engagé depuis les années 1980.

### Réouverture de la ville sur son front de mer, accélérateur du mouvement de restriction automobile

Oslo, à l'image de la Norvège, puissance navale historique, a longtemps été marquée économiquement par les activités de construction maritime (Garreau, 1969). Depuis 1841, les établissements de la *A/S Akers Mekaniske Verksted*, installés dans le port, marquaient le paysage urbain du front de mer (*ibid.*). Or, les années 1970 voient le déménagement de ces activités, plus en aval du fjord, à Sydhavna (Grønning, 2011). Exigé par un besoin de modernisation des équipements, ce transfert géographique d'activités libère progressivement de vastes emprises foncières sur le front de mer, à proximité immédiate du centre-ville. La rencontre entre cette délocalisation et l'irruption des habitants dans la gouvernance urbaine, à travers l'appel à projets de 1982 « Le fjord et la ville – Oslo à l'an 2000 », détermine l'évolution de la capitale des années à venir. Cette initiative d'origine associative, concerne la reconversion des chantiers navals de *Nyland Vest*, propriété du groupe *Akers*. La mise en relation, pour la première fois, des urbanistes, des architectes et des élus avec des associations, au sein d'une plateforme d'échanges, ouverte et libre (*ibid.*), aboutit à une opération de rénovation urbaine, c'est-à-dire à la construction d'un nouveau quartier après démolition de bâtiments désaffectés (Devisme, Lussault, 2003). Cette volonté de ne pas conserver les principales caractéristiques héritées de l'objet urbain traité témoigne d'une volonté radicale de transformer la ville. Le quartier *Aker Brygge*, qui sort de terre en 1998 (31), est symbolique à trois titres. Il révèle un changement dans les procédures de planification en intégrant les habitants, marque le début de reconquête urbaine du front de fjord et, enfin, préfigure un mouvement de restriction automobile non plus linéaire mais surfacique. En effet, le quartier *Aker Brygge* est entièrement piétonnisé, l'éviction de la voiture participe alors pleinement au caractère radical du projet urbain, voulu par les décideurs et les associations.

Cette opération annonce le projet politique plus vaste dénommé « Ville fjord » (*Fjordbyen*), officialisé le 19 janvier 2000, qui stipule que les espaces libérés par le déménagement des installations portuaires seront consacrés au développement de nouveaux espaces urbains attractifs et inclusifs, avec des bâtiments d'architecture moderne et des espaces publics piétons (City of Oslo, 2018). Après le quartier *Aker Brygge*, celui de *Bjørsvika*

est alors le deuxième à faire l'objet d'une telle opération. Cet ancien quartier portuaire et ouvrier, à l'est du centre-ville, se métamorphose depuis la fin des années 2000 en accueillant le premier bâtiment du *Barcode* (32) en 2007, l'opéra-ballet en 2008, la nouvelle bibliothèque centrale Deichmann en 2020 ainsi que le musée Munch (33) (Grønning, 2011). La monumentalisation et la mise en scène de l'espace urbain du front de mer poursuivent leur expansion géographique avec la réhabilitation des quartiers *Tjuvholmen* et *Filipstad* à l'ouest et *Sørenga* à l'est, en exploitant, cette fois-ci, les aménités naturelles liées à l'eau. Dans tous ces nouveaux espaces urbains rénovés, l'automobile n'a plus la priorité sur l'espace public (Figure 3).

Le projet « centre-ville sans voiture » de 2015, présenté par ses protagonistes comme une rupture, s'intègre donc en réalité dans une morphogénèse urbaine qui fait de la modération automobile un de ses piliers depuis quinze ans déjà. De plus, il est déployé dans un centre-ville déjà délesté du trafic de transit. Au regard de cet état de fait, n'est-il pas plus la conséquence d'un effet d'opportunité que d'une véritable nouvelle politique de restriction automobile ?

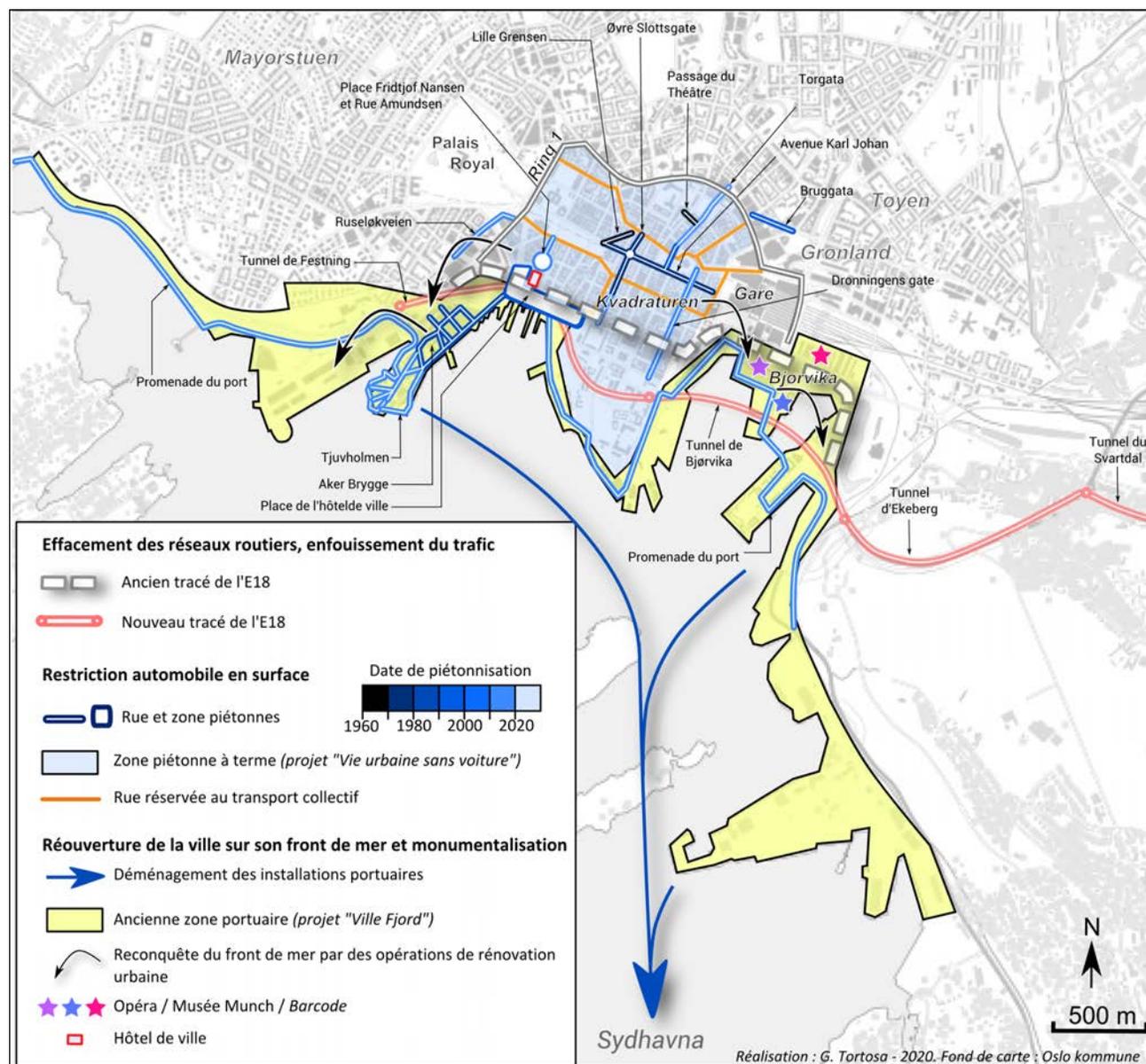
### LE PROJET « CENTRE-VILLE SANS VOITURE » DE 2015, RÉSULTAT D'UN EFFET D'AUBAINE ET D'OPPORTUNITÉ ?

#### À l'échelle du centre-ville, une transition en trompe-l'œil

La nouvelle majorité politique présente son projet « centre-ville sans voiture » comme une fracture dans la politique de mobilité et s'arroge, à travers lui, la paternité de la transition écomobile (34). Or, l'analyse chronologique et géographique de la situation nous amène à nuancer fortement cette idée, car à l'épreuve de l'analyse, ce jeu politique masque en réalité une continuité. Le projet « centre-ville sans voiture » s'est, en réalité, nourri des grands travaux d'enfouissement du réseau routier, destinés à faciliter le trafic motorisé. Ceux-ci se sont révélés être, également et indirectement, de puissants instruments de protection du cadre de vie en surface, en dégageant de nouveaux espaces publics, débarrassés du trafic et des nuisances automobiles, notamment de l'itinéraire E18 (35).

L'exemple le plus parlant est celui de la place de l'hôtel de ville. Ancien tracé de l'E18, axe de transport constitué jusque dans les années 1980 d'une deux-fois-trois-voies routières et d'une voie ferrée, isolant le centre-ville du front de mer, ce corridor est enfoui progressivement de 1990 à 2010. L'espace public libéré est ainsi rendu aux piétons et accueille une nouvelle

**Figure 3 : Le centre-ville d'Oslo : entre réouverture sur le front de mer, enfouissement des réseaux et restriction automobile**



Réalisation : G. Tortosa

ligne de tramway. En 2019, dans le cadre de son Plan d'actions, issu du projet de « centre-ville sans voiture », la municipalité d'Oslo matérialise une piste cyclable en enrobé sur cette place (Figure 4). Alors que les cyclistes ont déjà la voie libre sur cet espace depuis une trentaine d'années (36), cet équipement

est – à l'image d'un « tapis rouge » qui n'avait plus qu'à être déroulé aux cyclistes – moins un aménagement cyclable qu'un moyen pour la nouvelle équipe municipale de marquer idéologiquement et symboliquement l'espace public en inscrivant physiquement l'alternance politique sur la voirie. Le trafic

Figure 4 : Place de l'hôtel de ville d'Oslo en 2019



Source : G. Tortosa

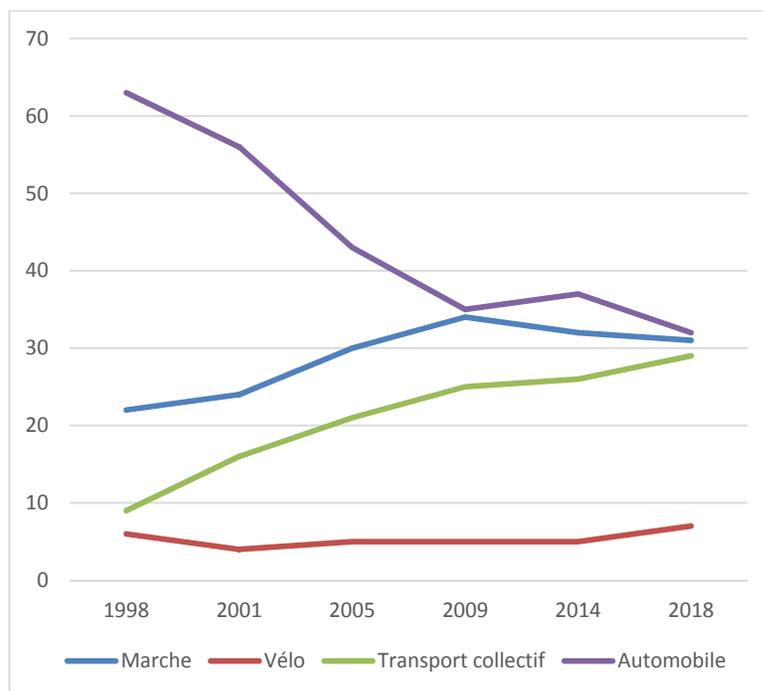
motorisé n'a pas ici disparu mais a été enfoui, depuis près de 25 ans. Il s'agit donc d'un effacement des réseaux automobiles et non d'une disparition ou d'une réduction drastique qui serait consécutive à des mesures fortes de restriction. À l'image de l'aménagement de cette piste cyclable, le projet « centre-ville sans voiture », peut être vu comme la touche finale et relativement modeste mais celle que l'on retient dans la mesure où elle parfait une réalisation, lui donne une cohérence d'ensemble et dispose d'un fort impact à une époque où la remise en cause de la voiture s'impose partout (Héran, 2020).

En tirant profit et avantage d'un projet qui ne leur était initialement pas destiné, les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun ont bénéficié d'un effet d'aubaine. En d'autres termes, c'est bien la volonté de fluidifier les flux motorisés des années 1980 et 1990 – en plein paradigme de la ville automobile – qui a permis un vaste mouvement de restriction automobile en surface à partir des années 2000 et surtout 2010 – en lien avec l'émergence du nouveau paradigme de la ville omnimodale. La convergence d'intérêts entre les différents modes de transport, *a priori* divergents, avaient été pressentis par les protagonistes dans les débats précédents la construction du tunnel. Une alliance, à première vue incongrue, s'était en

effet tissée entre le ministère des Transports, dont une partie des ingénieurs, formée aux États-Unis (37), était en quête de grands projets autoroutiers urbains (Eriksen, 2020), et celui de l'Environnement, qui cherchait à limiter la pollution atmosphérique. Le premier reprenait alors à son compte les arguments du second (38) dans la mesure où les enjeux écologiques de l'époque devenaient favorables aux travaux autoroutiers majeurs (Grønning, 2011). Ainsi, du point de vue de l'intérêt des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun, l'alternance politique de 2015 est intervenue au moment opportun, cinq ans après l'achèvement complet de l'enfouissement de l'E18, menée par les conservateurs depuis 1990. Ainsi, bien que la nouvelle majorité municipale juge sévèrement les actions de ses prédécesseurs, elle hérite, en 2015, d'un centre-ville déjà largement déchargé du trafic motorisé, qu'elle n'a alors plus qu'à requalifier. D'ailleurs, l'analyse de l'évolution des parts modales le confirme.

### À l'échelle municipale, un report modal bien antérieur à l'alternance politique de 2015

L'analyse de la distribution modale, sur la double décennie 1998-2018 (39), à l'échelle de la municipalité d'Oslo, fait état

**Figure 5 : Évolution de la distribution modale dans la municipalité d'Oslo depuis 1998**

Réalisation : G. Tortosa, selon données jusqu'en 2009 incluses : Enquêtes déplacements (reisevaneundersøkelser) de l'Institut norvégien de l'économie des transports (Transportøkonomisk institutt) ; données postérieures à 2009 : Enquêtes déplacements de l'Administration norvégienne des Routes Publiques (Statens Vegvesen)

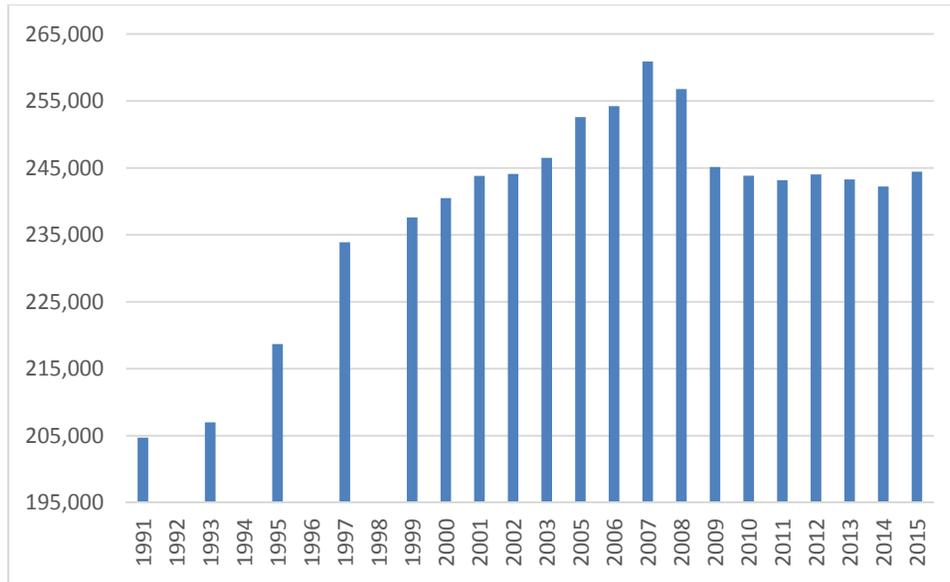
d'un réel rééquilibrage entre les différents moyens de transport (Figure 5). Alors qu'en 1998, la situation est très déséquilibrée, au bénéfice de l'automobile (63 %) et au détriment des autres modes (22 % pour la marche, 9 % pour le transport en commun et 6 % pour le vélo), vingt ans plus tard, la situation est très différente puisque l'automobile (32 %), la marche (31 %) et les transports en commun (29 %) font presque jeu égal. Ce rééquilibrage se fait au préjudice de l'automobile, inversement, les deux grands bénéficiaires sont les transports en commun et la marche. L'analyse de l'usage du vélo fait apparaître un étiage récent, avec 4 % de part modale en 2001, précédant une reprise de la pratique pour atteindre 7 % au dernier recensement. Autrement dit, le déclenchement du report modal remonte, au minimum, à la fin des années 1990.

Par ailleurs, en parallèle de cette baisse relative de l'usage de la voiture, il y a également eu une diminution en valeur absolue. Les données de trafic entrant, au niveau des barrières de péage installées depuis 1990, montrent une hausse significative et continue des flux motorisés jusqu'en 2007 (Figure 6). Le trafic automobile n'a entamé une baisse qu'ensuite, soit dix-sept

ans après l'inauguration du péage (40). Cette baisse coïncide avec la mise en œuvre des investissements dans le transport en commun inscrits au deuxième paquet urbain d'Oslo voté en 2002. Ainsi, en plus d'avoir bénéficié d'un centre-ville déjà purgé du trafic automobile de transit, la nouvelle coalition politique de 2015 hérite d'une ville où le mouvement de report modal est largement amorcé et, qui plus est, les principes urbanistiques de la ville durable déjà intégrés dans les documents de planification, depuis près de vingt ans, comme le montre la partie suivante.

### Des circonstances nationales et locales favorables

La dernière partie de cet article tente de mettre en lumière d'autres éléments de compréhension, mais également de relativisation, du projet de « centre-ville sans voiture » et, au-delà, de la politique de restriction automobile osloïte en général. Tout d'abord, la politique de mobilité locale a été soumise à une « convergence verticale imposée » (Hassenteufel, 2005) puisque comme les autres municipalités norvégiennes, Oslo a été contrainte de répondre à l'injonction nationale (41) de

**Figure 6 : Évolution du trafic automobile franchissant les barrières de péages d'Oslo de 1991 à 2015**

Réalisation : G. Tortosa, selon Lian (2004) pour les données antérieures à 2005 et selon L'Institut du Paris (2020) pour 2005 et les données postérieures.

1993, d'intégrer l'urbanisme et les transports, en validant son premier Plan Communal inspiré du modèle rhénan de la ville polycentrique dès l'an 2000 (densification autour des nœuds de transport collectif et corsetage de la zone urbaine). Ainsi, les mesures de restrictions automobiles s'inscrivent, elles-mêmes, dans un changement de paradigme urbain plus vaste, en passant du modèle de l'urbanisme moderne au projet de la ville durable (Héran, 2015). Elles se sont appuyées, par ailleurs, sur la possibilité offerte par l'État, depuis 2007, de transformer les péages urbains de financement en instrument de restriction automobile, ce qui soit dit au passage et contrairement à une idée reçue, ne fait pas d'Oslo une ville pionnière en la matière (42). De plus, le déménagement des installations portuaires a été une opportunité que les décideurs ont su saisir, en offrant une vaste emprise foncière libre dans la continuité directe du centre-ville. Or, concevoir des espaces publics où la voiture est tenue en respect depuis une table rase est moins compliqué que de transformer une ville automobile héritée (Mathon, 2008). Parallèlement, en intégrant dans l'esprit collectif un nouveau risque, les attentats terroristes du 22 juillet 2011, amorcés par l'explosion d'un véhicule piégé dans le centre-ville, ont accru la pression sur l'automobile et la question de son stationnement.

Enfin, le projet « vie urbaine sans voiture » mérite d'être relativisé. Tout d'abord, jusque 2019, il ne concerne que 1,3 km<sup>2</sup> soit 1 % de la surface urbanisée de la ville. Par ailleurs, au-delà de l'enfouissement du trafic, un second élément déterminant permet de comprendre pourquoi cette mise à distance de la voiture a fait l'objet de peu de contestations sociales. Si depuis 1967, les pouvoirs publics œuvrent au rééquilibrage du rapport emplois/habitants, le centre-ville d'Oslo reste, encore aujourd'hui, très faiblement résidentiel. Le périmètre du projet n'abrite que 1 000 habitants, soit 0,1 % de la population municipale, faisant de la question du stationnement des riverains, connue pour être « un sujet sensible intimement lié à la liberté automobile » (*ibid.*, p. 30) un enjeu limité.

## CONCLUSION

Contrairement à ce que laisse entendre l'exécutif municipal en place depuis 2015, les mesures de restriction automobiles sont bien antérieures à son arrivée au pouvoir. Si des prémices sont identifiables dès la fin des années 1960, c'est véritablement les années 1990 qui marquent le début d'un mouvement structurant suivi d'une accélération dix ans plus tard. Ces deux dates pivots correspondent respectivement au début de l'enfouissement du

trafic motorisé – qui a joué le rôle de déclencheur du mouvement – puis à la reconquête du front de mer – qui a joué le rôle d'accélérateur. Ainsi, et en réponse à la principale question posée, il apparaît que le projet politique de « centre-ville sans voiture » est, dans une large mesure, plus un mouvement de requalification de l'espace public, déjà largement débarrassé du trafic automobile, qu'un mouvement de restriction automobile à proprement parlé, qui lui, est bien antérieur.

Le projet de « centre-ville sans voiture » s'appuie sur l'enfouissement préalable du trafic motorisé, organisé par les majorités municipales précédentes – et adverses –, qui a donc joué le rôle de rouage préparatoire et essentiel. Ce projet parachève ce mouvement et lui donne unité et cohérence au moment où la remise en cause de la voiture s'impose partout. L'originalité du cas osloïte réside dans le fait que la réallocation d'espace de voirie aux modes alternatifs en surface a été précédée, et donc compensée, par le dégagement de nouveaux espaces automobiles en souterrain.

Ces trois mouvements – enfouissement du trafic, réouverture de la ville sur son fjord et mise à distance de la voiture en surface – s'interpénètrent, se nourrissent mutuellement et ne peuvent être dissociés les uns des autres. Si individuellement ces mouvements prennent naissance initialement à des moments différents, l'ensemble s'est mis en musique à partir des années 1990 créant une dynamique commune permettant de comprendre l'évolution récente d'Oslo. De ce fait, la reproductibilité à d'autres territoires de la stratégie osloïte paraît limitée dans la mesure où le projet de « centre-ville sans voiture » est directement le fruit de deux autres mouvements profondément

liés à l'histoire économique et à la configuration géographique du site d'Oslo. Par ailleurs, la transition écomobile osloïte fait état d'un rapport automobile/modes alternatifs peu frontal et concurrentiel, rappelant la recherche constante du compromis et le rejet de tout conflit, principes profondément norvégiens. Elle fait état, enfin, d'une dépendance de la trajectoire de la politique locale vis-à-vis de l'échelon national. Le rôle de l'État, que ce soit en pourvoyeur de fonds pour les travaux d'effacement des réseaux ou bien celui d'émetteur d'injonctions à la réduction du trafic automobile urbain, paraît déterminant. Alors que le périmètre du projet « centre-ville » sans voiture a récemment été étendu à l'est, aux quartiers péri-centraux populaires d'habitats collectifs (Grønland et Tøyen), au faible taux de motorisation des ménages, il sera intéressant de voir si la diffusion spatiale des mesures de restriction automobile gagne également les quartiers péri-centraux aisés de l'ouest (Mayorstuen), aux ménages motorisés et où l'espace public est encore largement voué au stationnement et à la circulation automobile.

*Praticien de l'aménagement du territoire depuis une dizaine d'années en collectivité territoriale, Grégoire Tortosa a réalisé de 2016 à 2020, en parallèle de son activité professionnelle, une thèse de doctorat en géographie relative aux enjeux de l'aménagement urbain en matière de transition écomobile en Norvège, sous la direction du Professeur Marc Galochet. Au sein du Centre de Recherche Interdisciplinaire en Sciences de la Société (CRISS) de l'Université Polytechnique Hauts-de-France, laboratoire auquel il est membre associé. Il est aujourd'hui qualifié aux fonctions de maître de conférences en Aménagement de l'espace et urbanisme.  
gregoire.tortosa@yahoo.fr*

## NOTES

(1) Le Figaro qualifie en 2016 la Norvège de « vitrine mondiale de la mobilité verte » (Allagui, 2016) ; le ministre français alors en charge des transports, Elisabeth Borne, déclare, lors des assises nationales de la mobilité en 2017 : « Il faut redonner aux usagers une nouvelle liberté avec une offre globale de transports comme à Oslo [...] » ; assises auxquelles l'ambassadeur de Norvège en France est invité à présenter les politiques de mobilité urbaine norvégienne.

(2) Excepté de 1992 à 1995, les Conservateurs et leurs alliés tenaient la municipalité d'Oslo depuis 1976.

(3) "the best pupil in the class of European cities" (Næss P., Næss T. et Strand, 2009, p. 24).

(4) Que l'on pourrait comparer, pour les plus récents, aux Plans d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) français.

(5) *Oslopakke*

(6) Ou « comté » ou « région » selon les traductions.

(7) Selon la définition de l'Institut Norvégien de la Statistique (*Statistisk sentralbyrå* ou *SSB*) pour qui une zone urbaine est une concentration d'habitations, distantes de moins de 50 m et comptant au moins 200 habitants.

(8) Source : *SSB*

(9) Chose unique en Norvège, la municipalité d'Oslo est à la fois une commune et un département. Elle dispose donc des compétences relevant de ces deux institutions.

(10) Nouveau département, créé en 2020, issu de la fusion des anciens départements d'Akershus, de Buskerud et de l'Østfold.

(11) Communes appartenant à l'ancien département d'Akershus.

(12) Plan Général pour le Grand Oslo d'Harald Hals (*Harald Hals' plan for Stor-Oslo*)

(13) *Norway's biggest juncture*" (Bjorgan, 1996).

(14) Connue sous le nom de « Premier Paquet Urbain d'Oslo » (*Oslopakke 1*).

(15) Le quotidien norvégien *Aftenposten* titre alors : "Muren rundt Oslo er på plass" (« le mur autour d'Oslo est en place ») (<https://www.obos.no/dette-er-obos/nyheter/da-bilen-eide-byen>) ; une barrière de péage en construction est dynamitée à Oslo.

(16) Seuls 20 % du budget sont alloués au transport alternatif à la voiture, en l'occurrence le transport en commun.

(17) Nom historique de la partie orientale de la région métropolitaine d'Oslo.

(18) Piétonnisation du passage couvert du théâtre populaire en 1964, de la rue Lille Grensen en 1966, de la place Egertorget et de la rue Øvre Slottsgate en 1971, de l'avenue Karl Johan (parties centrale et inférieure) entre 1975 et 1978.

(19) Accord politique et financier de 15,6 milliards de couronnes destiné à financer le système de transport en commun (extension du réseau de métro, construction d'une ligne périphérique, accroissement de la fréquence, aménagement de voies bus) (Lian, 2004).

(20) Piétonnisation de l'avenue Karl Johan (entre la place Egertorget et la rue Rosenkrantzgate), de la rue Øvre Slottsgate (vers la place Christiania torv) et d'une section des rues Ruseløkkveien et Torggata.

(21) *Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum*.

(22) "Når antallet privatbiler i sentrum reduseres, blir mulighetene til å skape et mer levende og mangfoldig bysentrum større" (cette traduction, ainsi que les suivantes, sont de l'auteur).

(23) "Omforme arealer for bil til arealer for folk."

(24) "Etter dagens kvadratmeterpriser i Oslo sentrum er én enkelt parkeringsplass verdt opp mot en million kroner. Da burde vi vel finne bedre måter å bruke plassen på enn til å parkere biler på den?"

(25) "Byens gater og byrom er mer enn transportkorridorer. De er viktige offentlige møteplasser og bylivsarenaer, for både hverdagslivet og de helt spesielle anledningene."

(26) *Nytt kjøremønster i Oslo sentrum*.

(27) En Norvège, en plus des avantages fiscaux à l'achat mis en place depuis le milieu des années 1990, les véhicules électriques bénéficient de facilitation d'usage : gratuité des péages, stationnement réservé et réduction tarifaire, autorisation de circuler sur les voies de bus et les rues réservées au tramway.

(28) Les rues Olav V, Øvre Slottsgate et Dronningens gate.

(29) "Kommunen skal vise mulighetene og handlingsrommet som vokser fram når det gis mer rom for andre aktiviteter."

(30) *Statens Vegvesen*.

(31) Les travaux débutent dès 1986.

(32) Ensemble de bâtiments hauts, d'architecture moderne, alignés et situés dans le quartier Bjørvika, dont le plan masse évoque un « code barre » et dotant Oslo d'une *skyline*.

(33) Intégrant la collection d'art de Stenersen, dont l'inauguration s'est déroulée au mois d'octobre 2021.

(34) « Les Conservateurs sont restés dix-neuf ans au pouvoir, et c'était alors le règne du tout-voiture » (Marianne Borgen, maire d'Oslo depuis 2015, in Diaio, 2017).

(35) En 2015, le trafic moyen journalier annuel de l'E18 au niveau du tunnel de Bjørvika est de 99 200 véhicules (*Vegvesen*).

(36) Le code de la route norvégien autorise les cyclistes à rouler sur les espaces piétons (trottoirs et aires piétonnes).

(37) À partir du milieu des années 1950, plusieurs ingénieurs, haut placés, de la direction des Routes Publiques reçoivent, par l'intermédiaire du Plan Marshall, des bourses d'études du gouvernement américain et de la Fédération Routière Internationale pour se former aux aménagements routiers urbains (Eriksen, 2020).

(38) "The city is suffocating" (Grønning, 2011, p. 145).

(39) Si la première enquête déplacements nationale remonte aux années 1984-1985, il n'est possible de trouver des données exploitées par zone géographique différente – et a fortiori par ville – que depuis l'enquête de 1998 (*RVU* 1998).

(40) Le trafic moyen journalier est passé de 260 898 véhicules en 2007 à 240 427 en 2015, soit une baisse de 7,8 % (*Statens Vegvesen*).

(41) Décret du 20 août 1993, valant directives nationales d'aménagement (*Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging*).

(42) À titre de comparaison Londres, Stockholm ou Milan établissent un péage de restriction respectivement en 2003, 2006 et 2007.

## BIBLIOGRAPHIE

- ALLAGUI S., 2016, En Norvège, la voiture électrique victime de son succès, *Le Figaro*, [En ligne] (consulté le 3 octobre 2016) Disponible à l'adresse : <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/2016/10/03/20002-20161003ARTFIG00006-en-norvege-la-voiture-electrique-victime-de-son-succes.php>
- ANDERSEN B., SKREDE J., 2016, Planning for a sustainable Oslo: the challenge of turning urban theory into practice, *Local environment*, Vol. 22, p. 581-594. DOI: 10.1080/13549839.2016.1236783
- ASPENBERG N.-C., 1994, *Trikker og forstadsbaner i Oslo*, Oslo: Baneforlaget.
- BASSAND M., KAUFMAN V., 2000, Mobilité spatiale et processus de métropolisation : quelles interactions ?, in : Bonnet M., Desjeux D. (sous la direction de), *Les territoires de la mobilité*, Paris : PUF, p. 129-140.
- BJØRGAN T., 1996, Tunnelenes betydning for miljøet: Oslo tunnelen, Ekeberg tunnelen og Bjørvikatunnelen, Nordic Road Association, *Via Nordica Congress*, Bergen (Norvège), 4-6 juin 1996.
- CITY OF OSLO, 2018, *Oslo's Fjord City*, Oslo: Agency for Planning and Building Services.
- DE VIBE E., 2016, *Oslo's shift towards green mobility*, Oslo: Plan-op bygningsetaten.
- DEVISME L., LUSSAULT M., 2003, Rénovation, Restauration, Réhabilitation, in : Lévy J., Lussault M. (sous la direction de), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, p. 788-790.
- DIAO A., 2017, Entretien avec Marianne Borgen, maire d'Oslo, *Vélo et territoires*, N° 49, [En ligne] (consulté le 15 décembre 2017) Disponible à l'adresse : <https://www.velo-territoires.org/actualite/2017/12/01/marianne-borgen/>
- ELMORE R., 1985, Forward and Backward Mapping: Reversible Logic in the Analysis of Public Policy, in: Hanf K., Thoonen T.A.J. (eds), *Policy implementation in Federal and Unitary Systems: Questions of Analysis and Design*, Rotterdam: Erasmus University, p. 33-70.
- EMELIANOFF C., 2001, Les villes européennes face au développement durable : une floraison d'initiatives sur fond de désengagement politique, *Cahiers du Prodes*, N° 8. [En ligne] (consulté le 15 mars 2020) Disponible à l'adresse : <http://base.d-p-h.info/fr/dossiers/dossier-2097.html>
- EMELIANOFF C., 2007, La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe, *L'Information géographique*, Vol. 71, N° 2007/3, p. 48-65. DOI : 10.3917/lig.713.0048
- ERIKSEN U., 2020, Statens bilvesen, *NRK Kronikk*, [En ligne] (consulté le 1<sup>er</sup> novembre 2020) Disponible à l'adresse : <https://www.nrk.no/ytring/statens-bilvesen-1.15198738>
- GARREAU J., 1969, Les industries navales en Norvège, *Noroi*, N° 62, p. 227-244. DOI : 10.3406/noroi.1969.1641
- GIRAULT C., 2016, L'affirmation de l'exemplarité environnementale comme stratégie de métropolisation des villes nordiques, *EchoGéo*, N° 36, DOI : 10.4000/echogeo.14574
- GRØNNING M., 2011, What is the Fjord City ?, *Territorio*, N° 56, p. 141-150.
- HASSENFEL P., 2005, De la comparaison internationale à la comparaison transnationale, Les déplacements de la construction d'objets comparatifs en matière de politiques publiques, *Revue française de science politique*, Vol. 55, N° 1, p. 113-132.
- HÉRAN F., 2011, Pour une approche systémique des nuisances liées aux transports en milieu urbain, *Les cahiers scientifiques du transport*, N° 59, p. 83-112.
- HÉRAN F., 2015, La ville durable, nouveau modèle urbain ou changement de paradigme?, *Métropolitiques*, [En ligne] (consulté le 18 mars 2016) Disponible à l'adresse : <http://www.metropolitiques.eu/La-ville-durable-nouveau-modele.html>
- HÉRAN F., 2017, Vers des politiques de déplacements urbains plus cohérentes, *Noroi*, N° 245, p. 89-100. DOI : 10.4000/noroi.6242
- HÉRAN F., 2018, La transition écomobile, Association Française d'Économie Politique (AFEP), *Huitième colloque de l'AFEP*, Reims, 3-6 juillet 2018.
- HÉRAN F., 2020, La remise en cause du tout automobile, *Flux*, Vol. 119-120, N° 1-2, p. 90-101. DOI: 10.3917/flux1.119.0090
- IEROMONACHOU I., POTTER S., WARREN J.-P., 2006, Norway's urban toll rings: Evolving towards congestion charging ?, *Transport Policy*, Vol. 13, N° 5, p. 367-378. DOI: 10.1016/j.tranpol.2006.01.003
- KLEVEN T., 2004, Between Master and Synopsis – A Short Tale of Norwegian Planning, in: Husbanken, *Building and Urban Development in Norway*, Oslo: Jens Fredrik Nystad, p. 16-19.
- L'INSTITUT DE PARIS, 2020, Oslo rethinking city fringe highways, Hovinbyen & Østre Aker vei projects, Case Study Report for the METREX *From Roads to Streets* Expert Group. [En ligne] (consulté le 15 janvier 2021) Disponible à l'adresse : [https://www.eurometrex.org/wpcontent/uploads/2020/01/Oslo\\_study\\_final\\_draft\\_V6\\_complet28\\_01.pdf](https://www.eurometrex.org/wpcontent/uploads/2020/01/Oslo_study_final_draft_V6_complet28_01.pdf)
- LE CORBUSIER, 1946 (rééd. 1963), *Manière de penser l'urbanisme*, Paris : Gonthier.
- LÉVY J., 2013, Urbanité (modèle d'), in : Lévy J., Lussault M. (sous la direction de), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, p. 1055-1060.
- LIAN J.-I., 2004, Delvis brukerbetalt utbygging av transport-systemet i Oslo og Akershus Evaluering av Oslopakke 1 og 2, *TØI rapport*, N° 714. [En ligne] (consulté le 15 mai 2021) Disponible à l'adresse : <http://hdl.handle.net/11250/190942>
- MATHON S., 2008, *Le stationnement résidentiel sur l'espace public, État des lieux, problèmes et perspectives, Une application à l'agglomération lilloise*, Thèse de doctorat en Urbanisme, sous la direction de Jean-Pierre Orfeuil, Université Paris-Créteil, Institut d'Urbanisme de Paris XII.
- NÆSS P., NÆSS T., STRAND A., 2009, The challenge of sustainable mobility in urban planning and development in Oslo Metropolitan Area, *TØI report*, N° 1029. [En ligne] (consulté le 16 janvier 2016) Disponible à l'adresse : <https://www.>

- toi.no/getfile.php/1312261-1250076499/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2009/1024-2009/1024-2009-nett.pdf
- NÆSS P., NÆSS T., STRAND A., 2011, Oslo's Farewell to Urban Sprawl, *European Planning Studies*, Vol. 19, p. 113-139. DOI: 10.1080/09654313.2011.530395
- NEWMAN P., KENWORTHY J., 1999, *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*, Washington: Island Press.
- OSLO KOMMUNE, 2005, *Fremtid med fortid Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005 – 2020, Vedlegg 1 Hovedrapport*, Oslo: Plan- og bygningsetaten. [En ligne] (consulté le 14 février 2017) Disponible à l'adresse : <https://docplayer.me/3423257-Kommunedelplan-for-byutvikling-og-bevaring-i-indre-oslo-2005-2020.html>
- OSLO KOMMUNE, 2010, *Oslo sentrum Prinsiplan for gatebruken*, Oslo: Samferdselsetaten. [En ligne] (consulté le 18 février 2017) Disponible à l'adresse : <http://docplayer.me/19140292-Oslo-sentrum-prinsiplan-for-gatebruken.html>
- OSLO KOMMUNE, 2015, *Platform for City Government cooperation between the Labour Party, the Green Party and the Socialist Left Party in Oslo 2015-2019*, Oslo: Østmarkseteren.
- OSLO KOMMUNE, 2018, *Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum 2018-2027*, Oslo: Oslo kommune, [En ligne] (consulté le 23 janvier 2019) Disponible à l'adresse : <https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/#gref>
- OSLO KOMMUNE, 2019, *Bilfritt byliv 2019, Hva er bilfritt byliv, hvorfor gjør vi det, og hva gjør vi for deg som osloborger ?*, Oslo: Plan- og bygningsetaten. [En ligne] (consulté le 9 décembre 2019) Disponible à l'adresse : <https://docplayer.me/203147551-Oslo-kommune-program-bilfritt-byliv-bilfritt-byliv-hva-er-bilfritt-byliv-hvorfor-gjor-vi-det-og-hva-gjor-vi-for-deg-som-osloborger.html>
- PAQUOT T., 2009, *L'espace public*, Paris : La Découverte.
- RAUX C., SOUCHE S., PONS D., 2009, *Trois expériences de péage urbain en Europe : évaluation et bilan socio-économique*, Rapport final pour la DRI. PREDIT. Laboratoire d'Économie des Transports, Lyon. [En ligne] (consulté le 17 mai 2021) Disponible à l'adresse : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01708246/document>
- TIIU M., NÆSS P., RISTIMÄKI M., 2020, The urban density in two Nordic capitals – comparing the development of Oslo and Helsinki metropolitan regions, *European Planning Studies*, Vol. 29, p. 1092-1112. DOI: 10.1080/09654313.2020.1817865

**Résumé – Grégoire Tortosa – L'aménagement d'un centre-ville sans voiture à Oslo : véritable politique de restriction automobile ou simple requalification de l'espace public consécutif à l'effacement du trafic motorisé ?**

L'alternance politique à la municipalité d'Oslo en 2015 a amené aux affaires une coalition travaillistes-socialistes-écologistes qui, depuis, porte l'ambition de faire du centre-ville d'Oslo le plus vaste espace piéton d'Europe. Depuis 2018, la municipalité déploie ainsi son projet de « vie urbaine sans voiture » qui vise progressivement à chasser l'automobile du centre-ville et à réattribuer une nouvelle fonction aux espaces publics reconquis. Alors que cette entreprise est présentée par ses protagonistes comme une ambitieuse mesure de restriction automobile, en rupture avec la politique de mobilité des années passées, cet article défend la thèse qu'elle constitue, en réalité, le prolongement et la dernière phase d'un long processus, entamé depuis les années 1990, d'effacement des réseaux routiers de surface, participant tout autant à fluidifier la circulation automobile qu'à rouvrir la ville sur son front de mer. Ainsi, Oslo présente l'originalité d'une situation urbaine où la quête d'accroissement des capacités routières des années 1990, a permis, 25 ans plus tard, la piétonnisation d'un centre-ville, déchargé du trafic automobile. L'approche automobile de la mobilité, propre au paradigme de la ville moderne, et celle omnimodale, propre à celui de la ville durable, ailleurs opposées et concurrentes, semblent ici former un *continuum*, la première ayant permis l'avènement de la seconde. L'espace actuellement soustrait à la voiture en surface, au profil des modes alternatifs a, en effet, été largement compensé et précédé par le creusement d'un réseau routier souterrain destiné à faciliter la circulation automobile.

Mots clés : Oslo, Norvège, mobilité urbaine, politique publique d'aménagement, restriction automobile

**Abstract – Grégoire Tortosa – The setting-up of a car-less city center in Oslo: a genuine automotive restriction policy, or a mere redevelopment of the public space following the removal of motorized traffic?**

The 2015 political turnover at the municipality of Oslo brought to power a Labour-Socialist-Green coalition which, since then, has strived to make Oslo's city centre the largest pedestrian space in Europe. Since 2018, the municipality has rolled out its "car-free urban life" project which aims at progressively chasing automobiles out of the city centre and giving a new purpose to the regained public spaces. While this endeavour is presented by its initiators as an ambitious automotive-restricting measure, and a shift from the mobility policies of the previous years, this article argues that it is, in fact, the continuation and last step of a longer process, launched in the 1990's: the removal of ground road networks, aimed at decongesting automotive traffic as well as reopening the city-centre onto its seafront. Thus, Oslo offers a very peculiar urban situation: the search for an increased road capacity in the 1990's allowed, 25 years later, the city centre being exclusively pedestrian and freed from automotive traffic. While the automotive-centred approach to mobility—specific to the modern city paradigm—and the omnimodal approach—specific to the sustainable city paradigm—are elsewhere opposed and mutually exclusive, they seem to form, in Oslo, a continuum, the former having paved the way to the latter. Indeed, the ground lost by automotive mobility in surface, at the benefits of alternative transports, was preceded and largely offset by the tunnelling of an underground road network which facilitates automotive traffic.

Keywords: Oslo, Norway, urban mobility, urban planning public policies, car restriction