



HAL
open science

Mobilité urbaine et transition écomobile dans les villes de Norvège : Oslo et Tromsø

Grégoire Tortosa

► **To cite this version:**

Grégoire Tortosa. Mobilité urbaine et transition écomobile dans les villes de Norvège : Oslo et Tromsø. Géotransports, A paraître, 2024 (21). hal-04574859

HAL Id: hal-04574859

<https://hal.science/hal-04574859>

Submitted on 14 May 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.

« POSITION DE THESE / PhD position »

19 – Grégoire TORTOSA ¹

« Mobilité urbaine et transition écomobile dans les villes de Norvège : Oslo et Tromsø » ²

Cette thèse s'intéresse aux enjeux de l'aménagement urbain en matière de transition écomobile en Norvège, c'est-à-dire au passage du paradigme de la « ville automobile » (Le Corbusier, 1946) à celui d'une approche urbaine « omnimodale », ouverte à tous les modes de transports (Héran, 2018). Ce mouvement s'inscrit lui-même dans un changement de paradigme urbain plus vaste, passant du modèle de l'urbanisme moderne au projet de la ville durable (Héran, 2015). Ce travail de recherche propose une lecture professionnelle de l'action des pouvoirs publics norvégiens et de leur portée spatiale, en matière de mobilité urbaine durable, en y apportant des perspectives réflexives plus générales dans le champ géographique, historique et socioculturel.

Méthodologie

La recherche propose une reconstitution des politiques publiques urbaines d'aménagement et de transport, au service de la transition, à l'échelle du pays et de deux de ses grandes villes, Oslo et Tromsø. Elle tente de comprendre quand et comment l'idéologie du développement durable a été traduite dans les politiques d'aménagement et de quelle manière elle est entrée en résonance avec le processus de transition écomobile. Elle revient sur les visions qui ont orienté le changement, sur les outils imaginés, sur les difficultés surmontées et sur les opportunités saisies. La thèse retrace, par ailleurs, l'évolution des pratiques de mobilité urbaine en Norvège, appréhendée à différentes échelles à travers

une étude statistique, complétée par un travail d'observation *in situ*, réalisé à Oslo et Tromsø, dont l'objectif est d'analyser la traduction spatiale de la transition, dans l'espace public.

Nous avons émis deux grandes hypothèses. Considérant qu'un degré élevé de décentralisation est favorable aux initiatives ascendantes sur lesquelles repose, volontiers, la ville durable (Emelianoff 2005, Hopkins 2010, Krauz, 2014), il semblait que la transition écomobile norvégienne relevait de démarches locales. Par ailleurs, les principes du développement durable ayant particulièrement intégré les politiques sectorielles des pays nordiques, il est donc tentant d'inscrire la transition écomobile norvégienne dans un registre environnemental.

Résultats

La restriction automobile, objet d'une centralisation

Le postulat initial a été bousculé par les principaux résultats de cette recherche. Tout d'abord, il apparaît que la baisse notable de l'usage de la voiture dans les grandes villes du pays scandinave est la conséquence d'une « convergence verticale » (Hassenteufel, 2005), c'est-à-dire d'une politique nationale imposée par l'État aux collectivités locales. Pour y parvenir, le gouvernement a déployé une stratégie d'approche systémique de la mobilité urbaine, parvenant à prendre en compte le caractère concurrentiel des différents modes de transport. Le principe de restriction automobile, assumé, s'est donc constitué en contrepartie obligatoire au financement des modes

¹ Doctorant, membre du Centre de Recherche Interdisciplinaire en Sciences de la Société (CRISS) de l'Université Polytechnique Hauts-de-France. Actuellement, Chargé de mission mobilité au Département du Pas-de-Calais, et membre associé au Laboratoire de Recherche Sociétés et Humanité (LARSH) de cette même université, gregoire.tortosa@yahoo.fr

² Thèse préparée sous la direction du Professeur Marc Galochet et soutenue le 7 décembre 2020 à Valenciennes (Université Polytechnique Hauts-de-France).

alternatifs. Par ailleurs, vis-à-vis des échelons infranationaux, l'État est progressivement passé d'une logique d'obligation de moyens à une logique d'obligation de résultats, en termes de baisse du trafic automobile.

Une « réhumanisation » de l'espace public, au service de l'europanisation des villes norvégiennes

D'autre part, le deuxième grand résultat est que la volonté d'éviction des voitures des centres-villes apparaît éloignée des préoccupations environnementales. Il s'agit, avant tout, d'un moyen pour les villes norvégiennes de s'europaniser, c'est-à-dire d'adopter les codes de l'urbanité d'Europe « continentale » – avec les pays rhénans comme modèles – pour stimuler leur intégration européenne et dépasser leur périphéricité. La mise à distance de la voiture répond ainsi avant tout à une quête d'humanisation de l'espace public, entreprise prenant une dimension particulière en Norvège, société à l'identité périphérique (Simoulin, 2000) où, culturellement, la ville et l'urbanité sont des éléments étrangers (Larsen, 1991).

La dualité centre-périphérie, frein à la diffusion spatiale de la transition

Ensuite, le troisième grand enseignement est que l'engagement de l'État a varié selon la réceptivité des municipalités. Ainsi, à Tromsø, dans la périphérie arctique du royaume, l'adoption du modèle de la ville durable s'est heurté à une résistance. La mobilisation locale contre la dynamique centralisatrice et exogène, a été suffisamment forte pour retarder les ambitions du gouvernement démontrant que la dualité centre/périphérie est encore suffisamment puissante pour contrarier l'implantation d'un nouveau modèle urbain – quand bien même il deviendrait hégémonique – y compris dans une localité d'un pays pourtant reconnu pour son modèle de durabilité (Girault, 2016).

Une automobile tenue en respect, malgré une part modale encore importante

Enfin, le dernier grand enseignement est que, si la Norvège marque encore le pas vis-à-vis des profils de mobilité nordiques (Danemark, Suède) ou rhénans (Pays-Bas, Allemagne) à la distribution modale équilibrée – la rapprochant de ceux de l'Arc atlantique (Royaume-Uni, France) – elle n'en demeure pas moins un pays aux espaces publics urbains particulièrement apaisés et inclusifs, notamment vis-à-vis des enfants,

où l'automobile est sévèrement tenue en respect, à l'échelle de tout le champ urbain, des centres-villes jusqu'aux banlieues résidentielles périphériques. Chronologiquement, c'est d'ailleurs dans ces dernières que le mouvement a débuté. À ce titre, il semblerait intéressant d'approfondir l'analyse des racines de l'apaisement de la ville norvégienne en recentrant la discussion sur les modèles urbains qui semblent l'habiter, dont le *jugendstill* et la cité-jardin.

Bibliographie

- Emelianoff C., 2005, Les agendas 21 locaux : quels apports sous quelles latitudes ? *Développement durable et territoires* 4 : <https://journals.openedition.org/developpementdurable/532>
- Girault C., 2016, L'affirmation de l'exemplarité environnementale comme stratégie de métropolisation des villes nordiques, *EchoGéo* n°36 : <http://echogeo.revues.org/14574>
- Hassenteufel 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* 55 (1) : pp.113-132
- Héran F., 2015, La ville durable, nouveau modèle urbain ou changement de paradigme ?, *Métropolitiques* : <http://www.metropolitiques.eu/La-ville-durable-nouveau-modele.html>
- Héran F., 2018, La transition écomobile, Association Française d'Économie Politique (AFEP), *Huitième colloque de l'AFEP*, Reims, 3-6 juillet 2018.
- Hopkins, R., 2010, *Manuel de transition : de la dépendance au pétrole à la résilience locale*, Montréal : Écosociété
- Krauz A., 2014, Les villes en transition, l'ambition d'une alternative urbaine. *Métropolitiques* : <https://www.metropolitiques.eu/Les-villes-en-transition-1.html>
- Larsen T., 1991, Des paysans à la ville. À la recherche d'une identité norvégienne, in Klausen A. M. (dir.), *Le savoir-être norvégien. Regards anthropologiques sur la culture norvégienne*, Paris, L'Harmattan, 288 p.
- Le Corbusier, 1946 (rééd. 1963), *Manière de penser l'urbanisme*, Paris : Gonthier.
- Simoulin V., 2000, L'Union européenne au regard des pays nordiques, *Les Études du CERI* 66

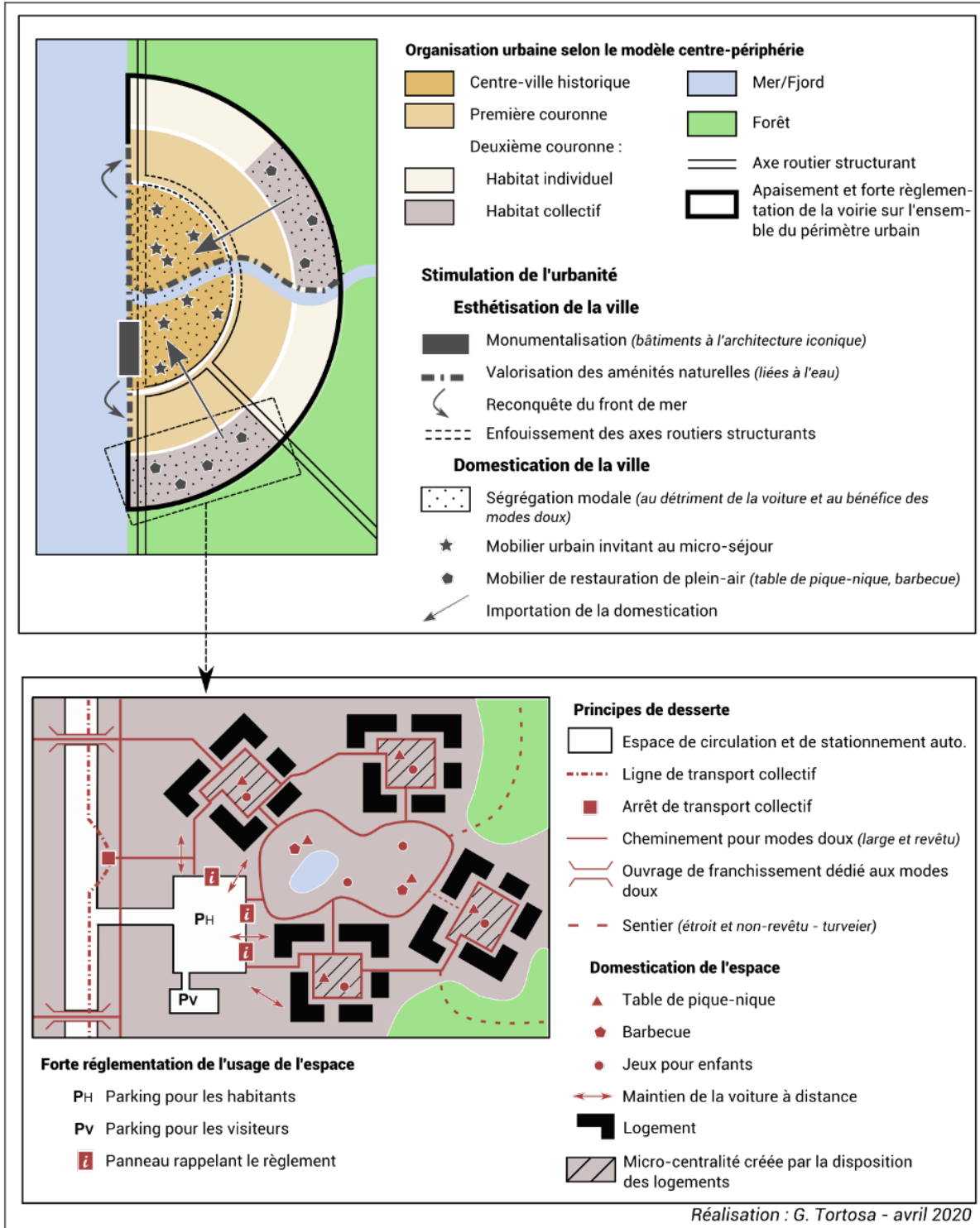


Fig.1 – Tentative de modélisation de la stratégie d'européanisation des villes norvégiennes

« POSITION DE THESE / PhD position »

19 – Grégoire TORTOSA

“Urban mobility and the ecomotive transition in Norwegian cities: Oslo and Tromsø”

This thesis looks at the urban planning issues involved in Norway's ecomotive transition, i.e. the shift from the paradigm of the 'automobile city' (Le Corbusier, 1946) to that of an 'omnimodal' urban approach, open to all modes of transport (Héran, 2018). This movement is itself part of a wider urban paradigm shift, from the model of modern urbanism to the project of the sustainable city (Héran, 2015). This research proposes a professional reading of the Norwegian public authorities' actions and their spatial scope, in terms of sustainable urban mobility, by bringing in more general reflexive perspectives in the geographical, historical and socio-cultural field.

Methodology

The research proposes a reconstruction of public urban planning and transport policies in support of the transition, at the level of the country and two of its major cities, Oslo and Tromsø. It attempts to understand when and how the ideology of sustainable development was translated into planning policies, and how it resonated with the ecomotive transition process. It looks at the visions that have guided change, the tools that have been devised, the difficulties that have been overcome and the opportunities that have been seized. The thesis also traces the evolution of urban mobility practices in Norway, apprehended at different scales through a statistical study, supplemented by *in situ* observation work carried out in Oslo and Tromsø, the aim of which is to analyse the spatial translation of the transition in public space.

We put forward two main hypotheses. Considering that a high degree of decentralisation is conducive to the bottom-up initiatives on which sustainable cities are often based (Emelianoff 2005, Hopkins 2010, Krauz, 2014), it seemed that the Norwegian ecomotive transition was the result of local initiatives. Moreover, since the principles of sustainable development have been particularly integrated into the sectoral policies of

the Nordic countries, it is tempting to place the Norwegian ecomotive transition in an environmental register.

Results

Car restrictions centralised

The initial assumption has been overturned by the main findings of this research. Firstly, it appears that the significant decline in car use in Norway's major cities is the result of "vertical convergence" (Hassenteufel, 2005), i.e. a national policy imposed by the State on local authorities. To achieve this, the government has deployed a strategy based on a systemic approach to urban mobility, taking into account the competitive nature of the different modes of transport. The principle of car restriction, which has been accepted, has therefore become an obligatory counterpart to the funding of alternative modes of transport. Furthermore, with regard to sub-national levels, the State has gradually shifted from an obligation of means to an obligation of results, in terms of reducing car traffic.

The 'rehumanisation' of public space, serving the Europeanisation of Norwegian cities

On the other hand, the second major finding is that the desire to keep cars out of city centres appears to be far removed from environmental concerns. Above all, it is a way for Norwegian cities to become Europeanised, i.e. to adopt the codes of 'continental' European urbanity - with the Rhineland countries as models - to stimulate their European integration and overcome their peripherality. Putting the car at a distance is above all a response to a quest to humanise public space, an undertaking that takes on a particular dimension in Norway, a society with a peripheral identity (Simoulin, 2000) where the city and urbanity are culturally foreign elements (Larsen, 1991).

The centre-periphery duality, a brake on the spatial spread of transition

The third major lesson is that the commitment of the State has varied according to the receptiveness of the municipalities. For example, in Tromsø, in the Arctic periphery of the Kingdom, the adoption of the sustainable city model met with resistance. Local mobilisation against the centralising and exogenous dynamic was strong enough to delay the government's ambitions, demonstrating that the centre/periphery duality is still powerful enough to thwart the implementation of a new urban model - even if it becomes hegemonic - even in a locality in a country that is recognised for its model of sustainability (Girault, 2016).

Cars kept in check, despite a still high modal share

The final major lesson is that, while Norway is still lagging behind the Nordic (Denmark, Sweden) or Rhine (Netherlands, Germany) mobility profiles with their balanced modal distribution - bringing it closer to those of the Atlantic Arc (United Kingdom, France) - it is nonetheless a country with particularly peaceful and inclusive urban public spaces, particularly for children, where the car is severely held in contempt, throughout the entire urban area, from city centres to outlying residential suburbs. Chronologically, it is in the latter that the movement began. In this respect, it would seem interesting to analyse in greater depth the roots of the appeasement of the Norwegian city by refocusing the discussion on the urban models that seem to inhabit it, including the *jugendstil* and the garden city.