

Université Libre de Bruxelles
Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire
Faculté des Sciences
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement

L'automobile comme structure aliénante

Le cas de la journée sans voiture à Bruxelles

Mémoire de fin d'Études présenté par
JACQUEMIN Clémentine
en vue de l'obtention du grade académique de
Master en Sciences et Gestion de l'Environnement
Finalité Gestion de l'Environnement
M-ENVIG
Année Académique : 2020 – 2021

Directeur : Prof. Frédéric DOBRUSZKES

REMERCIEMENTS

Je remercie toutes les personnes qui ont accepté de me consacrer de leur temps et de partager leurs connaissances en réalisant un entretien pour répondre à mes questions, sans qui je n'aurais pas pu élaborer cette enquête.

Je remercie mon promoteur, Frédéric Dobruszkes, pour sa disponibilité, son soutien et ses précieux conseils.

Je remercie enfin toutes les personnes qui, de près ou de loin, m'ont aidée à percevoir la lumière dans cette période particulière de ma vie, et à garder la tête froide pour terminer la rédaction de ce mémoire.

RÉSUMÉ

Ce mémoire porte sur les enjeux d'une potentielle multiplication de la journée sans voiture en Région de Bruxelles-Capitale au regard des politiques publiques de restriction de l'usage de l'automobile actuellement mises en œuvre.

Partant du postulat que l'automobile est un objet politique qui structure et façonne nos villes et nos modes de vie quotidiens, il démontre que la remise en question de la place de celle-ci constitue un phénomène global et complexe qui va bien au-delà de la réduction de la présence d'un simple moyen de déplacement.

Au moyen d'une enquête qualitative auprès des personnes travaillant dans le secteur de la mobilité à Bruxelles, il est montré que la question du "sans voiture" est un enjeu de taille actuellement, qui ne semble pas encore institutionnalisé dans une visée à plus long terme. Les discours analysés révèlent des sentiers de dépendance face à l'usage de l'automobile et la difficulté de remettre sa place en question, directement inhérente à la structuration de nos sociétés contemporaines qui s'est construite en même temps que l'émergence de l'automobile.

L'analyse de nos entretiens révèle finalement la tension qui existe entre la visée de restriction de l'usage de l'automobile et le maintien de son utilisation au sein de la capitale. Les discours révèlent à la fois une nécessité de transition et de transfert modal tout en assurant la continuité de l'hégémonie automobile. En ce sens, nous supposons que tant que la place structurante de l'automobile ne sera pas prise en compte dans les politiques publiques, un changement radical ne pourra s'opérer par rapport à place.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	1
RÉSUMÉ	2
TABLE DES MATIÈRES	3
INTRODUCTION	5
I. ETAT DE L'ART	8
L'automobile qui fait système	8
1.1. Culture automobile	8
1.2. Société mobile	9
2. L'automobile mise à l'agenda politique	11
2.1. Effets de l'usage de l'automobile	11
2.2. Politiques de restriction de l'automobile et leurs impacts	12
3. L'automobile et Bruxelles	15
3.1. Contexte métropolitain	15
3.2. L'émergence de la question automobile	16
3.3. Politiques publiques en matière de mobilité	17
3.4. La journée sans voiture	18
II. MÉTHODOLOGIE	21
Problématique et question de recherche	21
2. Méthode de récolte des données : les entretiens semi-directifs	22
3. Profil des répondants	23
III. RESULTATS DE L'ENQUETE	25
1. Perception de la journée sans voiture	25
1.1. Un événement symbolique et de sensibilisation	25
1.2. Un événement agréable	28
1.3. ... mais qui manque d'envergure	28
1.4. Un événement déconnecté de la thématique de la mobilité	30
2. Les freins	33
2.1. D'un point de vue des pouvoirs organisateurs	33
2.1.1. Un argument économique : le coût de l'organisation	33
La gratuité des transports en commun	34
Mobilisation de personnel au sein de la police et des communes	35
2.1.2. Une offre de transports publics saturée	38
2.1.3. Contraintes d'une métropole économique	39
2.1.4. Un manque d'intérêt	41
2.2. En ce qui concerne les usagers	43
2.2.1. Difficultés pragmatiques	43
2.2.2. Des citoyens réfractaires : privation de confort et de liberté	45

3. Les leviers	46
3.1. Contextualiser et accompagner la journée sans voiture	46
3.2. L'influence de la population	50
3.3. Développement du réseau de transports publics	51
3.4. Un changement de perspective	53
4. La question des alternatives	55
4.1. Des plans de mobilité novateurs	55
4.2. Des artères sans voitures	57
5. Un événement dépassé ?	60
IV. DISCUSSION	62
1. Conclusions sur les résultats de l'enquête	62
2. Biais et limites	67
3. Pistes de développement	68
CONCLUSION	69
BIBLIOGRAPHIE	71
ANNEXES	75

INTRODUCTION

Malgré ses externalités négatives et les critiques qui lui sont attribuées, l'automobile a une place importante au sein de notre société. D'un point de vue des transports, elle a une place prépondérante, dans le sens où elle augmente la mobilité et la commodité, mais aussi l'emploi, les avancées technologiques et la prospérité économique (Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016).

L'usage de la voiture ne cesse d'ailleurs d'augmenter, et plus spécifiquement dans les pays à économie émergente (HEI, 2010, cité dans Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016). Selon Sperling et Gordon (2008), deux milliards de véhicules recouvriront la planète à l'horizon 2030. Ces tendances sont problématiques étant donné que selon Nieuwenhuijsen et Khreis (2016), l'hégémonie automobile est vectrice de multiples impacts sur la santé : mortalité liée aux accidents de voiture, inactivité physique mais aussi expositions environnementales relatives à la circulation incluant la pollution de l'air, le bruit, la réduction des espaces verts et l'augmentation de la température.

En Europe, le premier facteur de risque sanitaire environnemental est la pollution atmosphérique (EEA, 2017). La cause principale de cette mortalité prématurée s'explique principalement par l'impact des émissions de particules fines (PM2.5), de dioxyde d'azote (NO₂) avec pour conséquence la formation d'ozone troposphérique (O₃) (EEA, 2017). En Belgique, cela concerne près de 12.000 décès prématurés par an (EEA, 2017).

Bien que de nombreuses contraintes se dessinent, notre système économique, qui valorise la propriété privée, contribue à perpétuer l'usage de l'automobile individuel. Cette préférence s'inscrit de manière culturelle, et permet de cristalliser l'hégémonie de l'automobile en tant que moyen de transport prépondérant (Geels, 2012, cité dans Hopkins, 2017). L'attachement intense des usagers à l'automobile s'explique selon Beudet (2018) par certaines de ses composantes qui peuvent être perçues comme des avantages : rapidité, indépendance, reflet de la modernité et confort.

Imaginer un monde sans voitures semble dès lors compliqué ; de nombreuses villes tentent toutefois de sortir du modèle de l'automobile individuelle afin de trouver des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement et basées sur les moyens des citoyens (Cathkart-Keays, 2015). Ainsi, de nombreux plans sont mis en œuvre : espaces restreints à l'automobile au sein des villes, journées sans voiture, investissement dans les infrastructures pour les cyclistes, développement de zones pédestres, mais aussi réduction de l'espace dédié aux parkings et augmentation du nombre de transports en commun (Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016).

A Bruxelles, les initiatives en termes de réduction de l'automobile ont émergé ces dernières années. Le plan régional de mobilité Good Move prévoit d'ailleurs un objectif de report modal¹ de l'automobile, en passant de 33% à 25%, dans le but de redéfinir la place de la voiture au sein de la capitale (Good Move, 2019). La journée sans voiture, événement annuel de sensibilisation, est un exemple d'initiative qui permet d'appréhender la ville sans la majorité de ses automobiles en son sein. Toutefois, son caractère unique par année mais aussi festif voire folklorique semble être en contradiction avec les enjeux liés aux changements climatiques contemporains. Cette tension entre ces deux aspects nous a semblé intéressante à explorer dans le cadre de cette recherche.

En partant du constat de la place prépondérante de l'automobile au sein de nos sociétés et de l'impact négatif de ses externalités, nous avons souhaité nous intéresser aux initiatives qui remettent en question sa place actuelle. Bien davantage qu'une politique restrictive, la journée sans voiture illustre un cas (isolé) d'interdiction de l'usage de l'automobile. C'est ce caractère particulier qui nous a donné envie de nous y intéresser de plus près. Dans cette recherche, nous voulons nous intéresser à la portée de cet événement et comment celui-ci s'inscrit par rapport aux politiques restrictives de l'usage automobile (individuel). Nous partons du postulat que la journée sans voiture se réduit à un événement de sensibilisation et de communication, alors que sa portée en termes d'impacts positifs pourrait avoir des effets à plus long terme. L'envie est dès lors pour nous de tenter de comprendre la portée de cette journée, et les enjeux qui pourraient déterminer ou non une augmentation de son occurrence.

Dans le cadre de ce mémoire, nous tenterons donc de répondre à notre question de recherche que nous avons formulée comme suit : *“quels sont les freins et les leviers à une multiplication de la journée sans voiture en région bruxelloise ?”*

Afin d'analyser notre objet de recherche, nous avons élaboré une méthodologie de collecte de données : nous avons dans un premier temps fait état de la littérature sur le sujet et nous avons ensuite effectué une recherche empirique au moyen d'entretiens semi-directifs menés avec des personnes compétentes en matière de mobilité à Bruxelles. Les discours reflètent différentes positions au sein de la société : pouvoirs politiques, organismes régionaux et locaux, représentants des opérateurs publics, des usagers ou encore des acteurs socio-économiques, ce qui nous permet d'avoir un point de vue global sur la thématique étudiée.

¹Selon Bruxelles Mobilité (2014), les différents moyens de transports sont connus sous le nom de mode ; en ce sens, le transfert ou report modal signifie le passage d'une partie des déplacements à un autre.

Dans un premier temps, nous tenterons de circonscrire l'objet de notre recherche afin de comprendre les enjeux et les mécanismes qui façonnent l'usage de l'automobile dans notre société. Nous nous intéresserons à la place prépondérante de l'automobile, en tant qu'objet politique structurant aussi bien la ville que nos interactions sociales et nos imaginaires. Ensuite, nous nous intéresserons à la mise à l'agenda politique de la question de l'automobile et à l'émergence des politiques de restriction de celle-ci. Enfin, nous nous attarderons sur Bruxelles et ses politiques publiques en matière de mobilité, en tentant de comprendre la place mais aussi la portée de la journée sans voiture. La seconde partie de ce mémoire exposera notre méthodologie de recherche en développant d'abord notre problématique de recherche, puis en spécifiant notre méthode de récolte de données pour mener à bien notre enquête. Enfin, nous présenterons les personnes sollicitées avec qui nous avons mené nos entretiens pour tenter de répondre à notre question de recherche. Dans la troisième partie, nous explorerons les résultats récoltés lors de notre enquête, en tentant de faire émerger une lecture plus globale des enjeux liés à la multiplication de la journée sans voiture. Finalement, la dernière partie de ce mémoire nous permettra d'analyser plus en profondeur les éléments retenus pour répondre à notre question de recherche et voir comment ils s'articulent entre eux, mais aussi d'un point de vue plus systémique à l'échelle de la société.

I. ETAT DE L'ART

1. L'automobile qui fait système

Dans ce premier point, nous nous intéressons à l'émergence de l'automobile dans nos sociétés ainsi qu'à sa place structurante au sein de nos villes et de notre quotidien, permettant de saisir sa place prépondérante, qu'il est difficile de remettre en cause.

1.1. Culture automobile

Au 19ème siècle, le transport ferroviaire révolutionne la mobilité, mais un siècle plus tard, l'émergence de l'automobile bouleverse encore davantage les pratiques (Beaudet, 2018). D'abord réservée à une élite sociale et largement critiquée, l'automobile gagne du terrain en devenant populaire après la Seconde Guerre mondiale, notamment en Europe (Demoli et Lannoy, 2019). Son avènement s'inscrit en tant que phénomène culturel, qui change les rapports au monde et sous-tend les imaginaires : l'automobile devient un objet indispensable, attractif et banal, dans un processus de naturalisation notamment, comme le décrit Barthes (1957). Devenu le mode de transport privilégié, l'usage de l'automobile parvient à s'ancrer dans les modes de vie (Beaudet, 2018). Ce passage au "tout automobile" ébranle toute l'organisation structurelle de la société : adaptation des voiries, des infrastructures, organisation des villes en fonction de l'automobile, la vie s'organisant dès lors presque exclusivement autour de celle-ci (Beaudet, 2018). Très vite rattrapée par son succès, l'automobile s'impose largement comme moyen de déplacement individuel, causant une diminution de la vitesse moyenne des déplacements ainsi que des problèmes de congestion sur les axes principaux (Beaudet, 2018).

Alors que pour certains auteurs, le succès de l'automobile serait lié à un choix délibéré des citoyens, d'autres montrent le lien entre liberté et automobile, en tant que représentation de nos sociétés libérales et de son idéologie individualiste, sur laquelle reposent les structures du pouvoir (Demoli et Lannoy, 2019 : 72). En ce sens, selon Yonnet (1985), cité dans Demoli et Lannoy (2019), "choisir" l'automobile serait une manière d'exister politiquement en correspondant à une idéologie de consommation propre à notre économie de marché. Dans cette optique, l'individu jouit d'un droit individuel à circuler librement dans l'espace, soulignant l'importance du choix individuel, mais aussi le caractère inviolable de la "bulle" personnelle de chacun.

L'automobile revêt donc des aspects bien plus étendus que les rouages mécaniques qu'elle constitue. D'un point de vue social, elle définit notre rapport au monde et notre être social, notamment en termes

de différenciation à travers le choix de la couleur, de la marque, du modèle, etc. En outre, l'automobile ne s'est pas imposée du jour au lendemain par hasard, elle est le fruit d'influences politiques, notamment les groupes pétroliers, pour qui l'intérêt était grand de faire émerger cette nouvelle technologie (Fresso, 2018). L'émergence de ce nouveau transport correspond à un "complexe automobile" (Ogburn et Nimkoff, 1940 : 860, cité dans Lannoy et Demoli, 2019) qui comprend aussi bien la voiture, que les routes et la station essence. L'automobile devient dès lors le transport le plus privilégié, favorisé par la périurbanisation, la mobilité individualisée et l'atomisation des ménages.

L'automobile reflète ainsi une révolution qui s'inscrit d'un point de vue industriel, mais également d'un point de vue social, culturel et politique. Ses impacts s'étendent jusque dans les consciences des individus, mais aussi dans l'organisation spatiale et la structuration des villes.

1.2. Société mobile

La révolution industrielle marque un profond changement, notamment en matière de temps social, qui s'accélère. Les machines comme les moyens de transport transforment les vitesses de déplacement des matières comme des individus. En ce sens, Urry (2005) affirme que l'Etat en tant qu'objet structurant la société et délimité par des frontières n'aurait plus lieu d'être : la société actuelle est composée de mouvements, de flux. La mobilité serait le nouveau principe structurant de la société : en comprenant les déplacements en son sein, nous pouvons mettre en lumière les mécanismes qui s'y jouent. L'auteur avance que les sociétés n'ont plus de frontières en tant que telles, l'Etat est face à des flux mondiaux.

La mobilité n'est donc pas une pratique autonome et isolée : Urry (2005) démontre que l'individu évolue conjointement avec des objets et des technologies, son pouvoir d'action étant rarement d'origine exclusivement humaine. Cela s'opère également d'un point de vue de la mobilité : les nouvelles technologies de déplacement et de communication ont un impact sur la structuration de la vie sociale (Urry, 2005).

En outre, Cluzet (2010) met en exergue le lien entre la société néolibérale et l'étalement urbain des pays industrialisés. Cette idéologie, hors de contrôle des planifications politiques, crée un nouvel agencement de l'espace matériel. Les activités de loisir, les infrastructures et des services se développent hors agglomération et du réseau de transports publics. En conséquence, les distances deviennent plus longues, nécessitant d'autres moyens de transport pour les parcourir. Selon l'auteur, sans limiter cet étalement, il est impossible de vouloir réduire les déplacements automobiles, étant donné que les usagers en deviennent progressivement dépendants.

Selon Illich (1973) et Urry (2005), la mobilité est également un enjeu de pouvoir. Pour Illich (1973), pour tout système, à partir d'un certain seuil, l'usage massif de quantités d'énergie permettant une plus grande vitesse de déplacement impactera intrinsèquement les structures sociales, en créant des inégalités. Selon l'auteur, davantage d'énergie permet davantage de vitesse, mais se déplacer plus rapidement induit que les distances augmentent, et que nous nous éloignons de nos lieux de destination, nous rendant dépendants de l'usage de l'automobile. L'auteur avance que cette puissance de la vitesse finalement nous aliène, en nous rendant asservis à nos propres transports.

La mobilité définit à la fois la capacité effective à se mouvoir, mais aussi une aptitude à se déplacer qui s'inscrit dans des rapports de pouvoir de l'idéologie capitaliste, où la liberté et la sécurité ne prédominent plus, mais ont été remplacées par les notions de flexibilité et de mobilité (Boltanski et Chiapello, 1999). Dans cette perspective, l'individu qui se voit exclu, est responsable de sa condition, n'ayant pas réussi à s'adapter. Illich (1973) démontre toutefois que cette impuissance ne s'impose pas à tout un chacun de la même manière : la mobilité s'inscrit dans un rapport capitaliste de la vitesse, soulignant les rapports de classes. En ce sens, si une minorité peut se permettre de se mouvoir (rapidement), c'est au prix de la lenteur, voire de l'immobilité des autres, marquant profondément l'inégalité des structures du système (Illich, 1973).

Par ailleurs, la mobilité se comprend également comme un droit, qui va de pair avec une potentielle exclusion sociale. Comme le souligne Orfeuil (2010), afin d'accéder à un certain nombre d'activités, il s'agit avant tout d'être capable de mobilité, qui peut pleinement se réaliser grâce à la possession et l'usage individuel d'un véhicule. Urry (2008) et Kaufmann (2002) montrent notamment que la mobilité est un moyen nécessaire pour accéder aux biens et services, ainsi qu'aux relations sociales : elle constitue dès lors un pilier à l'intégration ainsi qu'aux activités économiques et d'échanges. En outre, les décisions publiques se basent sur le présupposé implicite que chacun est disposé à être mobile et que l'utilisation personnelle d'une voiture est à la portée de tous, sans tenir compte des disparités au niveau de l'accessibilité socio-économique, culturelle mais aussi physique et psychique (Orfeuil, 2010). En ce sens, les difficultés liées à la mobilité peuvent limiter l'accessibilité à un ensemble d'interactions qui structurent la vie quotidienne, renforçant ou générant de l'exclusion dans une société où la mobilité est élevée et attendue de tous (Cass et al., 2005).

Finalement, la mobilité et les problèmes qui y sont liés doivent se comprendre au-delà de leurs considérations pratiques. Les formes d'accessibilité ne sont pas égales pour tous les individus et s'imposent de manière variable selon les groupes sociaux. En ce sens, selon Fol (2009), la mobilité est

un discriminant social, qui redéfinit les catégories d'individus inclus et exclus de la sphère sociale (Urry, 2008).

Sans nous étendre davantage, nous retiendrons ici que l'usage de l'automobile se comprend comme un phénomène social et culturel, mais également technologique et politique, qui s'inscrit dans une logique capitaliste. Nous pouvons également retenir que la mobilité se pense comme un phénomène global et complexe, qui touche à toutes les sphères de la société. En ce sens, nous retenons que la mobilité ne se comprend pas de manière univoque mais bien de manière plurielle. Dans ce contexte, nous comprenons que développer des politiques publiques ayant pour but de restreindre son usage est quelque chose de potentiellement délicat étant donné sa place privilégiée.

2. L'automobile mise à l'agenda politique

Comme nous venons de le voir, la culture de l'automobile est bien ancrée dans nos sociétés et celle-ci structure en grande partie nos interactions quotidiennes. Outre ses dimensions aliénantes, l'usage de l'automobile a de nombreux impacts, notamment en termes de santé publique et d'environnement. Dans cette partie, nous analyserons dans un premier temps les impacts de l'usage de l'automobile. Nous nous intéresserons ensuite aux politiques publiques de restriction de son usage qui ont émergé en Europe et nous évaluerons finalement les impacts actuels et potentiels de ces initiatives.

2.1. Effets de l'usage de l'automobile

Sans nous étendre dans les détails et toute la complexité du sujet, nous explorons les plus grands impacts de l'usage de l'automobile documentés dans la littérature, qui justifient principalement la nécessité de réduire son utilisation. Nous faisons donc fi des impacts environnementaux liés à la production de l'automobile ainsi que de ses externalités sur les aménités urbaines.

Les transports routiers représentent environ trois quarts de la consommation d'hydrocarbures, le CO₂ étant le principal gaz à effet de serre émis par la combustion d'hydrocarbures, qui implique des changements climatiques (Dobruszkes, 2020). En ce qui concerne les principales émissions de polluants dans l'atmosphère, celui-ci en est responsable en moyenne en Europe dans ces proportions : 18% de CO, 29% de Black carbon, 28% de NO_x, 8% de PM₁₀ et 10% de PM_{2.5} (EEA, 2017).

En Belgique, le parc automobile contient environ un demi-million de voitures. Pour une voiture immatriculée en Région bruxelloise, les émissions de CO₂ seraient en moyenne de 143 g/km (Bruxelles Environnement, 2018). 38% des émissions de particules fines de PM₁₀ primaires

proviennent du secteur du transport routier à Bruxelles et sont causées par la combustion des carburants (Bruxelles Environnement, 2018). En 2015, le transport routier était responsable de 69% des émissions d'oxyde d'azote (NOx) en région bruxelloise (Good Move, 2019).

D'un point de vue de la santé publique, les effets sont multiples. Le trafic automobile cause environ 1,3 million de décès dans le monde et au moins 78 millions de blessés à la suite des accidents de la route annuellement (Bhalla et al., 2014, cité dans Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016). Bien qu'il existe une grande variabilité entre les différentes régions, les taux d'accidents les plus élevés dans les villes concernent généralement les navetteurs à moto, suivis par les piétons et les cyclistes, puis les usagers des transports en commun et enfin les automobilistes (Rojas-Rueda et al., 2012, cité dans Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016).

En outre, l'analyse de Nieuwenhuijsen et Khreis (2016) se base sur de nombreuses études qui montrent l'effet de l'exposition à la pollution atmosphérique principalement liée au trafic routier comprenant entre autres : cancer du poumon (Raaschou-Nielsen et al., 2013), augmentation du risque de maladie cardiovasculaire (Cesaroni et al., 2014), diminution de la fonction pulmonaire chez les enfants (Gehring et al., 2013 ; Eeftens et al., 2014), infections respiratoires (MacIntyre et al., 2014) et faible poids à la naissance (Pedersen et al., 2013).

Par ailleurs, à Bruxelles, d'un point de vue des nuisances sonores causées par les transports, le trafic routier se positionne à la première place, affectant le plus grand nombre de personnes, tandis que le trafic ferroviaire constitue celui qui en affecte le moins (Bruxelles Environnement, 2018). Près d'un habitant sur dix serait exposé à des niveaux bruyants voire très bruyants, en raison du seul trafic routier (Bruxelles Environnement, 2018). Ces nuisances sonores peuvent causer une gêne auditive à près de 43% des habitants. Les effets du bruit sur la santé sont par conséquent de plus en plus reconnus et peuvent contribuer à un taux de mortalité qui peut être comparable à celui de la pollution atmosphérique (Hänninen et al., 2014, cité dans Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016).

L'usage de l'automobile a donc des effets négatifs importants sur l'environnement et la santé publique principalement. Ces éléments contribuent à une remise en question de la place qu'elle occupe actuellement au sein de nos sociétés, du moins partiellement.

2.2. Politiques de restriction de l'automobile et leurs impacts

Nous souhaitons ici nous intéresser à l'émergence de ces restrictions, et le contexte dans lesquelles elles s'inscrivent. Comme nous l'avons vu, étant donné sa prépondérance parmi les moyens de

déplacement contemporains, la remise en question de son usage est un choix politique mais également symbolique, qui explique selon nous en partie le peu de politiques restrictives et donc le peu d'études d'impacts à ce sujet.

L'usage de l'automobile au sein des villes est aujourd'hui remis en question et constitue le débat le plus important des politiques de mobilité actuelles étant donné ses impacts négatifs (Debrie et al., 2020). L'objectif consiste à réduire la mobilité automobile individuelle, notamment en luttant contre la dépendance automobile (Dupuy, 1999 ; Dupuy et Dresner, 2011, cité dans Debrie et al., 2020).

Les années 1990 marquent un changement dans les politiques de mobilité, incluant une accentuation des préoccupations environnementales (Gallez, 2015). En ce sens, l'attention est désormais focalisée sur les modes de déplacement alternatifs à la voiture, modifiant sur le long terme les référentiels de l'action publique, en passant au paradigme de la mobilité dite durable (Giorgi, 2003 ; Beaudet et Wolff, 2012 ; Bourdages et Champagne, 2012, cité dans Debrie et al., 2020). Dès lors, de nombreuses villes à travers le monde commencent à remettre en question la circulation motorisée individuelle, dans un but affiché de réduire les émissions de gaz à effet de serre mais aussi d'améliorer le bien-être et la santé des citoyens (Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016). Ces changements de référentiels se développent en même temps qu'une pluralité d'outils de politiques publiques tels que des restrictions de son usage, une accentuation de l'intermodalité, une décarbonation des véhicules, etc (Debrie et al., 2020). Mais aussi par l'investissement dans les infrastructures cyclables et la piétonnisation, la restriction des places de stationnement mais aussi l'augmentation considérable de l'offre de transports publics (Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016).

Nieuwenhuijsen et Khreis (2016) se sont intéressés aux initiatives qui visent à réduire l'usage de l'automobile en zones urbaines en rassemblant les études sur le sujet, notamment les impacts de celles-ci. Ceux-ci concluent que ces initiatives implémentées ces dernières décennies en Europe entraînent globalement des impacts positifs en termes d'environnement et de santé publique notamment, mais qu'il y a peu d'études sur le sujet, et qu'il est donc difficile de tirer de grandes conclusions. Les effets sont plus ou moins mitigés en fonction des villes et surtout des zones étudiées. Nous proposons toutefois de retenir quelques éléments qui émanent de ces initiatives.

Selon Nieuwenhuijsen et Khreis (2016), si de telles initiatives sont entreprises à une échelle suffisamment élevée, elles peuvent entraîner des effets positifs sur l'atténuation du changement climatique, notamment grâce à des réductions de CO₂ et autres réductions de gaz à effet de serre comme le Black carbon (Woodcock et al., 2009, cité dans Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016). Les

niveaux de NO₂ peuvent être réduits jusqu'à 40% durant les journées sans voiture (Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016).

D'un point de vue de la santé publique, Nieuwenhuijsen et Khreis (2016) montrent qu'une réduction du trafic motorisé devrait entraîner une réduction des accidents. Par exemple, Green et al. (2014) ont examiné un nombre décroissant mensuel d'accidents de la route, sur la base des décomptes signalés à la police dans le centre de Londres avant et après le péage urbain. L'effet du péage urbain était de l'ordre d'une réduction de 34 accidents par mois par rapport aux autres villes. En outre, un certain nombre d'études ont montré qu'une réduction de la pollution de l'air peut conduire à une réduction de la mortalité et de la morbidité (Pope et al., 2009, Giles et al., 2011 cité dans Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016), mais le nombre d'études est faible et il n'y a pas d'études sur les villes sans voiture.

Par ailleurs, restreindre l'usage de l'automobile permet de réduire son nombre, et donc de réduire le besoin de places de parking et d'espace routier. Cela permet d'augmenter les espaces verts dans les villes, ce qui peut à son tour conduire à de nombreux effets bénéfiques sur la santé bien que peu d'études soient consacrées à ce sujet (Hartig et al., 2014). Mueller et al. (2016) ont d'ailleurs montré que l'inactivité physique contemporaine et l'augmentation de l'exposition à la pollution de l'air, au bruit, à la chaleur et au manque d'espace vert étaient responsables d'environ 20 % des mortalités toutes causes confondues.

Enfin, restreindre l'usage de l'automobile est synonyme de report modal dans les déplacements des individus, ou en tout cas permet l'inter-modalité, en favorisant les modes actifs. Cela a donc pour effet d'augmenter l'activité physique des individus, du moins pour ceux ayant la possibilité de se déplacer. L'augmentation de l'activité physique a ainsi été corrélée à une réduction d'un certain nombre de maladies, notamment les maladies cardiovasculaires, la démence, le diabète de type 2, le cancer du sein ou le cancer du côlon (Rojas Rueda et al., 2013).

D'un point de vue des effets sur le comportement des usagers, l'impact de ces restrictions automobiles peut notamment mener à davantage de cohésion sociale. Les déplacements pourraient fournir des moyens d'intégrer des modèles d'activité physique dans les routines quotidiennes. En ce sens, développer des pratiques urbanistiques telles que du mobilier urbain, des environnements urbains sécuritaires et des aménagements adaptés aux piétons et aux cyclistes pourraient favoriser des modèles d'activité physique positifs et les développer dans les routines quotidiennes (Scheepers et al., 2014 ; Heinen et al., 2010). L'espace libéré par les voitures peut en outre être consacré à des alternatives telles que les espaces verts, les places publiques, les marchés, magasins ou d'autres

installations pour rendre le changement plus faisable, plus attrayant et surtout plus acceptable par le public. Toutefois, de tels dispositifs doivent être soigneusement planifiés en tenant compte de leur emplacement afin que l'étalement urbain ne soit pas renforcé et que les villes ne soient pas davantage fragmentées (Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016).

Currie et Stanley (2008) soutiennent que l'utilisation des transports publics peut renforcer le capital social permettant notamment d'avoir des interactions sociales avec d'autres utilisateurs pendant les voyages. Les personnes vivant dans des rues à fort trafic ont en outre en moyenne moins d'un quart du nombre d'amis et d'interactions sociales que les personnes vivant dans les rues à faible trafic (Appleyard, 1982 ; Hart et Parkhurst, 2011).

En conclusion, ces expériences de restriction de l'automobile restent globalement restreintes et peuvent offrir des résultats positifs comme des effets contre-intuitifs dans de nombreuses situations (Nieuwenhuijsen et Khreis, 2016). Dans le cadre de notre travail, il nous semblait important de souligner ces éléments pour deux raisons précises : d'une part, mettre en exergue les potentiels avantages de la restriction de l'usage de l'automobile au sein des villes, tout en prenant en compte le manque de certitude de ces impacts ainsi que la nuance à apporter face à la complexité des zones étudiées ; d'autre part, montrer que les mesures de restriction d'usage de l'automobile sont récentes et émergentes, et qu'en conséquence, peu d'études sont consacrées à ce sujet, nous montrant dès lors par la même occasion l'importance politique et symbolique de l'automobile au sein de nos sociétés contemporaines.

La prochaine partie de cette contextualisation se focalise sur Bruxelles, qui est notre terrain d'étude dans le cadre de cette enquête. Nous nous intéresserons plus particulièrement aux politiques publiques en matière de mobilité au sein de la capitale, en nous attardant sur les plans actuels de restriction de l'usage de l'automobile. Nous nous intéresserons ensuite à la journée sans voiture et à sa portée actuelle.

3. L'automobile et Bruxelles

3.1. Contexte métropolitain

L'aire métropolitaine de Bruxelles comporte dix-neuf communes, incluant la ville de Bruxelles, et rassemblait à peu près 1 205 309 habitants en 2018 (Debrie et al., 2020). La ville compte environ 700 000 emplois, avec environ la moitié de ceux-ci occupés par des personnes qui habitent à l'extérieur de la région. Sa population croît de manière continue depuis 1996, aussi bien en périphéries flamande et

wallonne. Bien que les emplois et les activités soient principalement concentrés au centre de la capitale, les activités se développent tout de même au sein des périphéries, augmentant dès lors les déplacements (Debrie et al., 2020).

Les années 2000 marquent un changement dans les pratiques de mobilité à Bruxelles : l'usage des transports en commun en termes de parts modales passe de 14,7% en 1999 à 25,9% en 2010, l'utilisation du vélo a augmenté, la marche devient le principal mode de déplacement à l'intérieur de la région, soit 37% en 2010, tandis que l'usage de la voiture a diminué, passant de 49,9 % à 32 % en comptant le total des déplacements à l'intérieur de la région (Debrie et al., 2020). L'automobile est globalement utilisée à l'intérieur de la capitale, mais son usage est en augmentation dans les régions alentour et en périphérie, marquant une différenciation dans son utilisation (Debrie et al., 2020).

3.2. L'émergence de la question automobile

Suite à l'exposition universelle de 1958, Bruxelles s'est construite autour de cette idée de « tout à l'automobile », développant un important réseau routier, en donnant à la ville une image de progrès et de modernité (Hubert, 2008). Dans cette optique, la capitale bruxelloise se voulait tournée vers le futur, devenant le carrefour d'un réseau de déplacements internationaux, dans une logique de construction européenne (Hubert, 2008).

Pourtant, le début des années 1970 marque le début des contestations des impacts négatifs de l'automobile, accompagné d'un désir de réappropriation de l'espace public. Les transports publics seront relancés dans les années 1980 en réponse aux problèmes de congestion principalement (Debrie et al., 2020). Dans cette optique, les politiques publiques tentent de favoriser les modes de déplacement alternatifs à l'automobile en opérant sur l'offre et la demande. En ce sens, de nouvelles lignes sont développées pour les transports publics, tout en améliorant le réseau déjà présent ; des aménagements sont développés afin de promouvoir l'usage du vélo et la pratique de la marche. Certains outils vont toucher à l'utilisation de l'automobile plus spécifiquement en termes d'infrastructures et d'usage : zone de basse émission, piétonnisation, tarification pour la circulation des marchandises, etc. Toutefois, selon les auteurs, ces actions ont une visée davantage incitative que restrictive. Selon les auteurs, cela témoigne d'une tension au sein de l'action publique entre la régulation de l'automobile au sein de certaines artères, et le désir de maintenir, voire de faciliter les modalités de la circulation automobile. Nous y reviendrons plus loin dans ce mémoire.

Depuis 1990, la consommation d'énergie liée aux transports publics et privés a augmenté en région bruxelloise, représentant un peu plus du cinquième d'énergie finale des consommations à Bruxelles (Good Move, 2019). En effet, d'un point de vue environnemental, la réduction des émissions durant les années écoulées reste globalement insuffisante, et plus spécifiquement par rapport aux concentrations des particules fines comme le PM_{2,5} et le Black carbon. Par ailleurs, depuis 2010, la Région est en infraction par rapport aux concentrations en dioxyde d'azote (NO₂), qui dépassent les taux indiqués des normes européennes (Good Move, 2019).

Dès lors, des normes effectives aux niveaux bruxellois, mais aussi belge et européen ont été mises en place dans le but de réguler les émissions des secteurs responsables. Cela signifie que le secteur du transport devrait idéalement réduire de manière drastique ses émissions. Pour ce faire, il s'agit d'agir à la fois sur les types de véhicules, la part modale de l'automobile mais aussi en réduisant le nombre et la longueur des déplacements (Good Move, 2019).

3.3. Politiques publiques en matière de mobilité

En matière de mobilité à Bruxelles, la question de la gouvernance s'opère sur le plan technique par Bruxelles Mobilité (Debrie et al., 2020). D'un point de vue plus politique, un ministère se charge de ces questions depuis 2009. L'ordonnance de 2013 marque un changement considérable en augmentant d'une part la valeur prescriptive du Plan régional de mobilité et en permettant de consolider les compétences de la Région d'autre part (Debrie et al., 2020). La Région subventionne des projets communaux, mais les communes ont également certaines compétences, tout en devant s'adapter aux plans de mobilité de la Région (Debrie et al., 2020). La STIB est également un acteur dont dépend la Région au moyen d'un contrat de gestion d'une durée de cinq ans. Enfin, d'autres acteurs interviennent comme les opérateurs de mobilité, l'Etat fédéral, les régions limitrophes et les grands gestionnaires d'infrastructures (Debrie et al., 2020).

Des plans régionaux de mobilité voient le jour à Bruxelles à partir des années 1990, marquant un tournant dans les politiques urbaines qui soulignent l'importance de la réduction des impacts négatifs de l'automobile ainsi que l'intérêt de favoriser les mobilités alternatives. En 1993, le plan régional de déplacement IRIS 1 est mis en place : nouveaux axes de transports en commun, projet de RER mais aussi des mesures afin de restreindre la circulation. Cependant, ce n'est qu'en 2010, lors de la consécration du plan IRIS 2, que les aspirations en termes de réduction de la circulation automobile se concrétisent (Debrie et al., 2020). Entre 2001 et 2018, plusieurs réalisations telles que le réaménagement de places, la mise en place de zones 30, ou encore la destruction de viaducs voient le

jour. Toutefois, le manque de financements et de portée juridique restreignent la mise en œuvre de ces projets.

En 2016, grâce à la concertation pour l'élaboration du plan régional, le plan "Good Move" est lancé et la Région insiste sur l'importance d'une vision globale de la mobilité qui concerne autant les mesures qui agissent sur la demande, que sur les processus (Debrie et al., 2020). Contrairement aux précédents plans, Good Move associe plus étroitement les communes (consultation au préalable et ateliers), des acteurs publics et privés du secteur de la mobilité, des associations et des habitants. Cette démarche sert à la fois aux enjeux d'amélioration du plan et aux 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). Celui-ci est adopté en avril 2019 en première lecture, avec un objectif de rééquilibrage modal en diminuant le nombre de déplacements automobiles (Debrie et al., 2020).

Ces éléments nous ont permis de réaliser un bref tour d'horizon de l'émergence des plans de mobilité régionaux et de leurs portées actuelles. Cette contextualisation permet de rendre compte des objectifs de report modal et de décarbonation inhérents à ces politiques. Le plan Good Move marque notamment un changement, avec la visée plus précise de réduire davantage la place de l'automobile au sein de la ville. Dans cette lignée, nous pouvons dès lors nous intéresser de plus près à notre sujet de recherche, en relevant la portée et les impacts de cette journée sans voiture.

3.4. La journée sans voiture

Le principe d'une journée sans voiture est simple : durant un horaire précis et sur des artères délimitées, la circulation motorisée est interdite au sein de la ville en question, sauf exceptions définies au préalable. Les premières journées sans voiture ont eu lieu pour des raisons économiques en Suisse durant l'hiver 1974 en réaction à la crise pétrolière (Badiozamani, 2003). Au début des années 1990, la journée sans voiture change de signification et devient une manière de réévaluer les comportements et les pratiques de mobilité au sein des villes. En juin 1996, Reykjavik organise une journée sans voiture qui devient le déclencheur d'une série d'événements similaires : en 1997, c'est au tour du Royaume-Uni, et ensuite de la ville de Lyon et d'Amsterdam. En 1998, le ministère français de l'Environnement organise une journée nationale sans voiture à laquelle 34 villes participent, et sera rejoint par l'Italie l'année suivante (Badiozamani, 2003).

Le 22 septembre 2000, la journée "En ville, sans ma voiture !" voit le jour dans pas moins de 800 villes européennes (Fangeat et al., 2001). Cette initiative découle du constat que les citoyens sont

sensibles aux questions de mobilité urbaine et de pollution (Bruxelles Environnement, 2018). Les plaintes concernant l'automobile sont nombreuses : congestion, nuisances sonores, pollution de l'air, etc, alors même que le parc automobile ne cesse de s'agrandir. Dans cet esprit, la journée sans voiture permet de conscientiser la population à l'importance d'agir concrètement par rapport à tous ces types de nuisances, afin d'améliorer la qualité de vie en ville ainsi que d'étendre l'idée de mobilité durable (Bruxelles Environnement, 2018). L'objectif est double : il permet donc d'une part aux publics de conscientiser les problématiques liées à la circulation automobile et d'autre part de permettre de tester des pratiques de mobilité différentes (Fangeat et al., 2001).

A Bruxelles, cette journée se déroule actuellement durant le dimanche de la semaine européenne de la mobilité, lui conférant le nom de "dimanche sans voiture". Lors de cette journée, la circulation automobile est interdite de 9h30 à 19h sur tout le territoire régional, exception faite aux transports publics, aux taxis, aux services de secours, aux cars de voyage, aux forces de l'ordre et aux personnes en possession d'un laissez-passer. Seuls ces véhicules peuvent circuler à une vitesse ne dépassant pas 30 km/h (Ville de Bruxelles, 2021). Retenons donc que la journée sans voiture n'est pas entièrement débarrassée de toutes les automobiles ; la circulation motorisée est énormément restreinte, mais certains déplacements sont toujours autorisés.

En termes d'impacts, les effets de la journée sans voiture à Bruxelles sont limités étant donné son caractère unique et le peu d'études d'impacts consacrées à ce sujet en conséquence. Nous retenons ici quelques éléments généraux.

Bruxelles Environnement (2014) relève dans ses rapports des niveaux de bruit diminués de manière significative lors des journées sans voitures bien que le trafic ne soit pas totalement nul. Les niveaux de bruit sont généralement inférieurs lors de cet événement, et varient de manière plus importante si le volume de trafic aux alentours est habituellement élevé. A proximité de ces voiries, les diminutions de niveau de bruit peuvent aller jusqu'à 20 dB(A), modifiant intensément l'ambiance du quartier, qui devient plus calme. Cela concerne également les axes où le trafic est plus local ou modéré : les différences sont certes moins importantes mais restent notoires et apaisent en conséquence globalement les quartiers concernés (Bruxelles Environnement, 2014). D'un point de vue de la qualité de l'air, Bruxelles Environnement évalue également la baisse de niveau de concentration de plusieurs polluants lors de cette journée en comparant par rapport à un dimanche moyen ou un jour de semaine moyen. Par exemple, le 19 septembre 2021, les taux de monoxyde d'azote (NO) ont chuté entre 43 à 82% par rapport à un dimanche moyen, et entre 70 à 92 % par rapport à un jour de semaine moyen. Les chutes de dioxyde d'azote (NO₂) sont également importantes, pouvant aller jusqu'à une réduction

de 90% par rapport à un jour de semaine moyen ; les concentrations de Black carbon peuvent diminuer quant à elles jusqu'à 61% (Bruxelles Environnement, 2021).

Comme nous l'avons exploré précédemment, ces effets peuvent avoir des impacts importants sur la santé des citoyens et l'environnement. Partant de ce constat, nous souhaitons nous intéresser à la vision politique concernant la portée de cette journée. Nous l'avons vu, sa portée initiale est plutôt de l'ordre du symbolique en cherchant à sensibiliser la population principalement aux enjeux d'impacts environnementaux et de pratiques de mobilité alternatives à l'automobile. Etant donné les impacts positifs que la récurrence de cette journée pourrait avoir, nous avons souhaité comprendre s'il existait une volonté politique de multiplier ce type d'initiative. Nous partons donc du postulat que cette journée multipliée pourrait avoir des effets positifs davantage importants à plus long terme. Dans le cadre de notre enquête, nous nous intéresserons dès lors aux potentiels obstacles et leviers à une multiplication de ce type d'initiative.

Cette dernière partie de cette contextualisation nous a finalement permis de nous concentrer plus spécifiquement sur l'objet de notre recherche en définissant le contexte politique en matière de mobilité en région bruxelloise. Nous avons montré les données actuelles sur la thématique de la journée sans voiture et mis en exergue son côté symbolique et de sensibilisation en perspective avec les effets délétères de l'automobile sur la santé et l'environnement entre autres. Au terme de ces constats, nous pouvons nous concentrer sur les résultats de notre enquête en développant au préalable la méthodologie retenue dans le cadre de ce mémoire.

II. MÉTHODOLOGIE

Ce présent chapitre détaille en premier lieu notre problématique et notre question de recherche. Nous développons ensuite la méthodologie retenue pour mener à bien notre enquête. Enfin, nous présentons les différents répondants qui ont participé à celle-ci.

1. Problématique et question de recherche

L'automobile a aujourd'hui une place prépondérante au sein de nos sociétés. Étant donné ses externalités négatives, des politiques de restriction de son usage émergent peu à peu. Dans cette optique, nous avons souhaité nous intéresser aux initiatives qui remettent en question sa place actuelle. La journée sans voiture nous a paru être une analyse de cas intéressante étant donné qu'elle illustre un cas (isolé) d'interdiction de l'usage de l'automobile, dépassant le côté purement restrictif.

Nous sommes partis du postulat que la journée sans voiture est un événement récréatif, ludique, qui ne permet pas de modifier les pratiques de mobilité des individus à plus long terme. En ce sens, sa visée de communication voire de marketing en termes d'image semble l'éloigner de sa substance initiale. Nous partons de l'hypothèse qu'au vu des potentiels impacts positifs sur la santé publique et l'environnement que pourraient générer une multiplication de journées sans voiture, elle est largement sous-estimée, notamment en termes de favorisation de report modal de l'automobile à plus long terme. Nous partons du postulat que la journée sans voiture se réduit à un événement de sensibilisation et de communication, alors que sa portée en termes d'impacts positifs pourrait avoir des effets à plus long terme. L'envie est dès lors pour nous de tenter de comprendre la portée de cette journée, et les enjeux qui pourraient déterminer ou non une augmentation de son occurrence.

Au vu de son caractère unique par année, nous souhaitons dès lors comprendre les potentiels obstacles et leviers à une multiplication de son occurrence. En ce sens, nous avons délimité notre question de recherche de la manière suivante : *“quels sont les freins et les leviers à une multiplication de la journée sans voiture en région bruxelloise ?”*.

Dans cette optique, nous espérons au terme de notre recherche pouvoir mettre en lumière les potentielles difficultés pragmatiques liées à l'organisation de cette journée, mais également, d'un point de vue plus structurel, les mécanismes qui déterminent sa portée symbolique en termes de sensibilisation plutôt que son aspect réellement moteur d'un changement de pratiques sur le long terme.

2. Méthode de récolte des données : les entretiens semi-directifs

L'enquête a été réalisée dans une démarche de recherche qualitative, au moyen d'entretiens semi-directifs. Il s'agissait avant tout pour nous de cibler les personnes expertes en matière de mobilité à Bruxelles et d'approfondir le sujet avec eux. Dans un premier temps, nous avons pensé réaliser une enquête quantitative en ligne en espérant toucher un maximum de la population par rapport à son avis sur la journée sans voiture, mais cela semblait compliqué à réaliser dans la pratique en termes de représentativité et de temps. Par ailleurs, il nous semblait que le sujet pourrait très vite être circonscrit en interrogeant les citoyens : en caricaturant un peu, nous pourrions imaginer les convaincus d'un côté et de l'autre ceux qui défendent l'utilisation d'un véhicule motorisé pour diverses raisons.

Il nous a donc paru intéressant de creuser du côté des politiques et des organismes publics et privés qui organisent cette journée afin de comprendre en profondeur les raisons explicites et implicites qui justifient la multiplication ou non de la journée sans voiture à Bruxelles. En ce sens, l'envie était également de chercher à connaître la culture, les croyances inscrites dans les discours des potentiels décideurs et organisateurs.

L'objectif était donc d'interroger un nombre limité de personnes mais de manière approfondie, jusqu'à arriver à saturation des entretiens. Les personnes interrogées représentent aussi bien les pouvoirs politiques, les organismes régionaux, que les pouvoirs locaux et les opérateurs publics ainsi que les usagers et les acteurs socio-économiques. La quasi-totalité des répondants font partie de la Commission régionale de la Mobilité (CRM). Dans cette optique, nous espérons englober un regard pluriel sur l'événement de la journée sans voiture et mêler des discours différents et nuancés. Nous sommes toutefois conscients que chaque discours est évidemment un parti pris et constitue un regard institutionnel à part entière.

Nous avons réalisé nos entretiens du 28 juin 2021 au 8 novembre 2021. Ceux-ci se sont déroulés principalement en distanciel via l'application Teams ou via un appel téléphonique étant donné le contexte sanitaire et les mesures de télé-travail qui tendent à se normaliser aujourd'hui.

Afin de mener à bien les entretiens, nous avons construit un canevas de questions ouvertes, englobant la thématique de manière large. Suivant les principes de l'entretien semi-directif, nous laissons place à l'improvisation en fonction des réponses de la personne interrogée. En ce sens, la structure du guide de l'entretien est relativement souple et l'ordre des questions peut être adapté au discours de la

personne interrogée (Quivy et Van Campenhoudt, 2006). Notre objectif consiste à laisser la personne interrogée s'exprimer de manière libre tout en respectant le cadre élaboré au préalable, ce qui permet de faire évoluer nos hypothèses, soit en les reformulant, soit en les affinant ou en les abandonnant (Sauvayre, 2013).

Notre guide de l'entretien est élaboré sur base de nos hypothèses de recherche, elles-mêmes traduites en question, ce qui nous permet de collecter les informations nécessaires permettant d'infirmer ou de confirmer ces hypothèses. Par ailleurs, nos questions sont volontairement larges afin de laisser place à l'interlocuteur, et de faire émerger des informations ou des questionnements nouveaux, qui peuvent déconstruire nos hypothèses. L'envie était avant tout de se rapprocher le plus possible d'une démarche inductive, en laissant émerger ce que les récits et les discours révèlent sur la journée sans voiture. En ce sens, dans ce mémoire, nous retranscrivons le plus fidèlement possible les paroles de nos interlocuteurs. Tous les éléments entre guillemets et en italique dans notre analyse sont des extraits des entretiens que nous avons menés, qui reflètent les représentations des différents membres.

3. Profil des répondants

Nous avons réalisé 16 entretiens d'une durée de 30 minutes à 1 heure avec différentes personnes compétentes en matière de mobilité à Bruxelles et en Wallonie, qui représentent différentes voix au sein de la société. Les personnes viennent de secteurs assez variés et permettent d'englober des discours relativement différents, bien qu'un certain consensus soit perceptible à travers les informations récoltées. Nous pouvons les répartir comme suit :

a) représentant les pouvoirs politiques

Cabinet du ministre Alain Maron de l'Environnement : Lucas Demuelenaere, conseiller

Cabinet de la ministre de la Mobilité Elke Van den Brandt : Marie Thibaut de Maisières, porte-parole

b) représentant les organismes régionaux

Bruxelles Mobilité du Service public régional de Bruxelles : Camille Thiry, porte-parole

Bruxelles Environnement, cellule Mobilité : Sarah Hollander (informations échangées par courrier électronique, pas d'entretien en tant que tel)

c) représentant les pouvoirs locaux

Brulocalis (Association de la Ville et des Communes de la RBC) : Nina Ramos

Echevin à la commune d'Ixelles : Yves Rouyet

Cellule mobilité de la ville de Bruxelles : Jeroen Verhoeven

d) représentant les opérateurs publics

Société des Transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) : Jean-Michel Mary

e) représentant les usagers

l'ASBL Walk.brussels : Emilie Herssens

l'ASBL Tous à Pied : Rémy Huon

l'ASBL GRACQ - Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes quotidiens : Florine Cuignet

l'ASBL Inter Environnement Bruxelles (IEB) : Olivier Fourneau

l'ASBL Inter Environnement Wallonie (IEW) : Pierre Courbe

l'ASBL Ligue des Familles : Alexandra Woelfle

l'ASBL Gezinsbond : Ria Kaatee

f) représentant les acteurs socio-économiques

-l'Union des Entreprises de Bruxelles (BECI) : Ischa Lambrechts

-l'Union des classes moyennes (UCM) : Sophie Guillet

III. RESULTATS DE L'ENQUETE

Dans ce chapitre, nous exposons les résultats de notre enquête au terme des entretiens que nous avons menés avec les personnes compétentes en matière de mobilité à Bruxelles, en leur donnant une première portée d'analyse. Dans un premier temps, nous identifierons la perception de la journée sans voiture pour nos répondants, puis nous nous intéresserons aux leviers et aux freins à la multiplication de celle-ci ainsi qu'à leur signification. Enfin, nous explorerons les alternatives à la journée sans voiture proposées par les personnes interrogées et leur portée dans la gestion des politiques publiques en matière de mobilité notamment. Nous développerons finalement plus en profondeur les analyses que nous pouvons retirer de ces éléments dans la partie suivante de notre mémoire, réservée à la discussion de nos résultats.

1. Perception de la journée sans voiture

1.1. Un événement symbolique et de sensibilisation

Pour Lucas Demuelenaere, conseiller du ministre de l'environnement Alain Maron, la journée sans voiture consiste à sensibiliser la population aux enjeux environnementaux et de santé publique :

“La journée sans voiture, à la fin de la semaine de la mobilité, c'est un peu l'apothéose pour montrer que voilà, une ville, il n'y a pas nécessairement besoin d'une voiture pour se déplacer dedans, et donc on interdit la circulation aux voitures et on regarde ce qui se passe. [...] L'idée est de montrer que énormément de trajets peuvent se faire en ville sans voiture, [...] ce que notre administration fait, c'est qu'elle va mesurer l'impact sur la pollution de l'air pendant la journée sans voiture et donc ce qui est intéressant, c'est que tu vois que régulièrement, on enregistre des niveaux de pollution qui sont inférieurs, très très fort, à une journée normale... -70% ou -80% de dioxyde d'azote, un polluant très, très problématique à Bruxelles, qui diminue... C'est l'occasion de montrer que l'impact, il est clair, il n'y a plus de bruit, de pollution : -93% de Nox, -90% de bruit, or ce sont deux problèmes en ville environnementaux extrêmement graves. On estime en ville qu'il y a environ 900 décès prématurés qui sont liés à la pollution de l'air chaque année à Bruxelles. On sait qu'il y a aussi une très, très grosse partie de la population bruxelloise qui se plaint du bruit, qui est exposée à des niveaux de bruit qui sont très importants, et le bruit ça cause aussi énormément de problèmes de santé : stress, d'un point de vue cardiaque, des gens qui ne savent pas bien dormir etc... donc c'est l'occasion aussi de rappeler tout ça.”

Pour Yves Rouyet, échevin de la mobilité à la commune d’Ixelles, la journée sans voiture, dès ses prémises, est un événement qui permet de sensibiliser les citoyens aux enjeux d’une ville sans automobiles, en se réappropriant l’espace public notamment :

“[...] On a été pionniers à Ixelles, c’était pas la journée sans voiture mais “En ville, sans ma voiture !”, en 2001. La première année, la première expérience, l’objectif... faire quelque chose pour limiter la place de la voiture et favoriser les alternatives. Ce jour-là, la chaussée d’Ixelles est fermée et les quelques rues attenantes, c’est déjà une révolution. Il y a des mesures de contrôle de bruit avec Bruxelles Environnement, qui montre qu’il avait diminué... C’était une belle expérience, ça a permis aux gens de juste s’approprier la chaussée d’Ixelles sous forme de piétonnier. Aujourd’hui, c’est le cas, mais il a fallu attendre 20 ans. [...] Pour faire réfléchir les gens, tenter des expériences, la journée sans voiture, c’est très chouette. L’année suivante, en 2002, ça tombait un dimanche et les autorités ont pris l’initiative de créer un événement qui existait dans les années 70 qui était la journée sans voiture. Ça a permis d’organiser plein d’autres activités : brocantes, fêtes de quartiers, ... Depuis plusieurs années, c’est aussi la journée du patrimoine, avec des parcours d’artistes : il se passe beaucoup de choses ce jour-là au profit de la ville débarrassée des voitures.”

Pour Jean-Michel Mary, directeur des relations institutionnelles de la STIB, cet événement permet de pousser les citoyens à réfléchir à leurs pratiques de mobilité :

“L’initiative ne date pas d’hier, ça fait quand même un certain nombre d’années qu’on la pratique, je dirais qu’historiquement d’ailleurs les premières journées sans voiture, on a un peu oublié... C’était dans les années 70, avec la crise pétrolière, on a eu l’idée d’interdire aux gens de rouler en voiture le dimanche pour économiser la consommation de carburant : c’était ça l’idée à l’époque et je pense que ceux qui ont connu ça en ont gardé un certain souvenir en se disant : *“tiens, c’était quand même original une journée sans voiture, pas de bruit...”*. On changeait ses habitudes etc, donc finalement ça avait été vécu à moitié négativement : on avait déjà trouvé à l’époque le côté positif et sympa de faire l’exercice de se passer de sa voiture pendant une journée, même si à l’époque c’était un peu sous la contrainte à cause des pénuries d’essence. Le sens donné à la journée sans voiture depuis qu’elle a été établie en région bruxelloise depuis quelques années est un peu différent, ce n’est plus pour économiser l’essence mais pour créer une sorte d’électrochoc par rapport aux habitudes de mobilité des citoyens et les amener à se déplacer différemment pendant une journée.”

Pour Florine Cuignet, cette journée peut avoir un impact en termes de sensibilisation à la pratique du vélo :

“C’est un appel à se mettre en selle dans de bonnes conditions... En reproduisant ça de manière régulière, ça pourrait inciter les gens à pratiquer et à ne pas ranger leur vélo. [...] C’est justement l’occasion de faire réfléchir les gens : *“si vous voulez continuer à faire du vélo demain, n’hésitez pas à venir”* et donc de faire connaître par la même occasion les offres en Région bruxelloise.”

Pour Olivier Fourneau, qui travaille au sein du pôle-mobilité chez Inter-Environnement Bruxelles, la journée sans voiture est avant tout un événement à caractère festif, qui permet d'aborder la question de la mobilité :

“D’un point de vue du Bruxellois que je suis, c’est devenu un event, un event festif, qui draine du tourisme, des gens dans la rue, c’est la meilleure semaine pour les magasins de vélos... Pas sûr que ce soit une si bonne promotion de la ville sans voiture étant donné le comportement des usagers... Ça revête plutôt un caractère festif, au nombre de familles qui sont dans la rue, mais ça reste une occasion pour parler de mobilité ou de sujets plus complexes.”

Quant à Camille Thiry, porte-parole et responsable de la communication chez Bruxelles Mobilité, pour elle, la journée sans voiture a eu à ses débuts un aspect militant, qui visait “à *frapper les esprits*” et revête aujourd’hui un caractère symbolique par rapport à une nouvelle vision de la mobilité grâce à un changement dans les mentalités :

“[...] C’est une journée qui a été institutionnalisée : au départ, au début des années 2000, c’était plus un acte “*militant*”, son statut était légèrement différent... Ça reste une journée qui se veut assez frappante au niveau de l’imaginaire collectif mais qui l’était effectivement plus au début des années 2000 où ce type d’initiative était beaucoup plus rare en tout cas au niveau européen et parfois décrié. Au début, certaines associations de commerçants par exemple dans le centre-ville, étaient très, très négatifs par rapport à ce type d’initiative alors que maintenant c’est plutôt l’inverse [...]. Disons que les mentalités ont changé par rapport à cette journée, comme finalement elles ont changé par rapport à la mobilité en général. On est beaucoup plus ouverts aujourd’hui de manière mainstream à une mobilité douce, une multi-modalité et plus uniquement une mobilité voiture domicile-travail ou domicile-école. On est plus aujourd’hui dans l’ère de la multi-modalité, avec des chaînes de déplacement et différents modes de transport, d’utiliser des trottinettes, le vélo ou aller à pied donc il y a vraiment une évolution des mentalités au niveau de la mobilité qu’on retrouve aussi au niveau du dimanche sans voitures. Aujourd’hui, c’est une journée institutionnalisée qui devient une sorte d’événement, c’est plus comme les 20 km de Bruxelles, un event qui permet de redécouvrir la ville autrement et qui continue à être un peu le symbole d’une mobilité plus durable. [...] Maintenant, c’est une journée qui est davantage vue comme événementiel, qui sert à la mise en valeur de Bruxelles, à la promotion de son image, et aussi de découverte : ça reste le fer de lance de la semaine de la mobilité, et donc découverte d’autres modes de transports... Mais l’idée aujourd’hui, c’est plus de valoriser l’ensemble de la semaine de la mobilité et de montrer que pendant le reste de la semaine -et pas juste un jour un durant le week-end-, on peut utiliser d’autres modes de transport pour aller au travail ou à l’école et dans son quotidien. C’est pour ça qu’on valorise maintenant plus aussi le reste de la semaine de la mobilité et en général toutes les initiatives qui visent à promouvoir les modes de transports plus durables au niveau de sa vie quotidienne. [...] La journée sans voiture, c’est un symbole qui permet aussi à des personnes qui n’habitent pas nécessairement Bruxelles de venir faire le test d’une ville sans voiture. Pendant tout un

temps, on a aussi été cités en “exemple” à Bruxelles avant que Paris se mette aussi à faire des périmètres sans voiture... On a eu des personnes de Chine, de Helsinki, des Etats-Unis qui venaient voir comment est-ce qu'on organisait ça, comment est-ce que les différentes municipalités se mettent d'accord pour collaborer etc. Et pendant tout un temps c'était vu comme quelque chose d'assez novateur, maintenant c'est devenu du quotidien.”

Ces extraits nous montrent déjà plusieurs idées que nous développerons au fur et à mesure de notre analyse et qui nous permettent de réaliser une entrée en la matière : pour les personnes interrogées, la journée sans voiture est l'occasion de sensibiliser les citoyens à la ville quasiment entièrement débarrassée de ses voitures, en leur permettant de profiter de ces avantages en termes d'agrément (qualité de l'air, diminution des niveaux de bruit, réappropriation de l'espace public) et en les sensibilisant aux impacts environnementaux (externalités négatives de l'automobile) de manière festive ; d'un autre côté, celle-ci se résume à une seule journée, lui conférant un caractère symbolique, une volonté d'image et de visibilité de la ville d'un point de vue extérieur, montrant toute la tension entre une volonté de changement et en même temps une réduction à une visibilité de celui-ci.

1.2. Un événement agréable

Pour Alexandra Woelfle, chargée d'études sur la mobilité à la Ligue des familles, la journée sans voiture est un événement attractif pour les familles de manière générale :

“[...] Tout à fait pour, c'est très agréable pour les familles d'avoir une journée pour profiter de la ville sans voitures, et sans surveiller constamment les enfants... Ça permet plus de libertés, on voit davantage de familles qui sortent ce jour-là et qui circulent, c'est bien pour les familles.”

Pour Nina Ramos, conseillère en mobilité au service ville durable chez Brulocalis:

“[...] Très chouette événement, je vois ça comme quelque chose de festif, qui va jouer sur la sensibilisation. Aujourd'hui, c'est rentré dans les mœurs car ça fait dix ans, et c'est attendu de la part de tous les Bruxellois, je trouve ça assez chouette. Un chouette moment.”

1.3. ... mais qui manque d'envergure

Toujours selon Alexandra Woelfle, cette journée a sans aucun doute perdu son impact initial :

“Mon avis personnel c'est que ça a un impact positif et que ça a permis, permet de changer les mentalités, ... voir tout l'espace que la voiture prend en temps normal et que là on peut récupérer ou qu'on arrête de lui donner tout cet espace... Permet d'être moins stressé, de moins surveiller ses

enfants, ça permet d'envisager ce qu'est une ville sans voitures... Est-ce que ça a vraiment encore un tel impact après autant d'années ? Je me pose la question..."

Pour Florine Cuignet, chargée de politiques bruxelloises au Gracq², la journée sans voiture est un événement important mais n'a pas beaucoup d'impacts étant donné son caractère unique par année :

"C'est une excellente initiative, de grande ampleur, car à l'échelle régionale. Excellente occasion pour les gens de redécouvrir la ville d'une autre manière, c'est un dimanche, donc les gens ont davantage le temps pour expérimenter la ville autrement. C'est une manière de se réapproprier l'espace public différemment. C'est aussi l'occasion d'organiser pas mal d'activités. [...] Mais à double tranchant car ça peut tourner à une grosse foire au boudin, avec beaucoup de gens de l'extérieur et c'est un peu une parenthèse : c'est déconnecté de la réalité de pas mal de gens, et donc c'est un côté très festif, ça pourrait être un reproche qu'on fait à la journée sans voiture même si elle a toujours un énorme intérêt : il y a quand même deux, trois points qui font que ça reste un one shot et que les gens ne poussent pas plus loin la réflexion... À 19h01 le dimanche, tout le monde ouvre les vannes et le lundi matin tout reprend comme avant. Donc en termes de report modal, ça n'a pas beaucoup d'impact mais ça reste très important de pouvoir expérimenter ce qu'est un moment où la voiture ne domine plus la ville."

Selon Emilie Herssens, coordinatrice de la plateforme Walk³, cet événement a eu et a une portée intéressante mais pourrait avoir davantage d'impact concret à l'heure actuelle :

"[...] Très bonne démarche, ça joue un rôle dans les mentalités et dans les habitudes des Bruxellois et des visiteurs... Sa définition, je me demande si elle est bien définie au départ par ceux qui l'organisent ... Je sais que c'est Bruxelles Mobilité qui l'organise et si j'ai bien suivi, ce qu'ils font eux, c'est une campagne de sensibilisation, de communication mais tout ce qui est en termes d'activités etc, c'est plutôt des externes qui l'organisent ou des particuliers qui se greffent, ou des sociétés privées qui profitent de la journée pour en faire quelque chose. Du coup, je me demande s'il y a vraiment une vision stratégique de programmation. Ce que j'en pense, c'est qu'historiquement elle est née dans les années 2000, elle a eu le mérite d'exister il y a 20 ans, ça a fait le buzz... Et là je me dis : ça fait 20 ans, et si ce ne serait pas intéressant de justement questionner comment on se l'approprie... Qu'est-ce qu'on en fait ? Parce qu'au niveau du code de la route, l'environnement il est là, mais j'ai pas l'impression qu'il y a un grand cadre, un accompagnement de cette journée spécifiquement."

Pour Pierre Courbe, l'événement est insuffisant en termes d'impacts sur les mentalités des citoyens notamment :

² Association qui représente les usagers cyclistes en Belgique francophone

³ Plateforme où est rassemblée une série d'initiatives et d'acteurs autour de la dynamique piétonne

“Un événement qui arrive une fois par an comme ça... C’est qu’effectivement on va voir un petit effort une fois par an puis *“ouf, c’est passé”*, c’est derrière nous et on s’en fout le reste de l’année. Et chez certaines personnes, ça va induire le sentiment qu’ils ont fait ce qu’il fallait pour sauver la planète et puis le reste de l’année, ils peuvent faire un petit peu ce qu’ils veulent donc c’est pour moi complètement insuffisant... C’est vraiment un événement certes très sympathique en soi mais qui dans le cadre d’une politique de mobilité n’a aucune utilité.”

Pour Sophie Guillet, chargée de relation chez UCM :

“La journée sans voiture a du sens par rapport à l’environnement et à la mobilité bruxelloise, qui est un sujet hyper sensible. Et donc la Région sensibilise, informe et fait participer énormément les citoyens par rapport à cette journée-là. Par rapport aux petits commerçants et indépendants, c’est pas hyper significatif pour eux, parce que cette journée s’organise le dimanche, et donc ça ne concerne que peu de commerçants parce qu’ils ne sont pas ouverts et donc ils ne sont pas hyper impactés.”

Les personnes interrogées soulignent le caractère agréable de cette journée et l’appréciation des usagers à cet égard. Toutefois, nombre d’entre eux pointent la nécessité de penser à nouveau sa portée actuelle. En effet, sa portée en termes d’impacts sur un changement de pratique de mobilité pourrait être plus importante, et inclure davantage d’acteurs. Sophie Guillet souligne d’ailleurs tout l’enjeu de penser la communication d’un point de vue plus global dans la portée du “sans voiture”, que nous développerons plus loin. Ces personnes soulignent finalement le manque d’encadrement concret par rapport à la symbolique de cette journée, que nous développons plus en profondeur dans le prochain point.

1.4. Un événement déconnecté de la thématique de la mobilité

Selon Jeroen Verhoeven, ce qu’il ressort des discussions politiques par rapport à la journée sans voiture telle qu’elle est organisée de nos jours, c’est son caractère festif plutôt qu’un marqueur des consciences, en lien avec les problématiques environnementales :

“[...] Le paradoxe dans les discussions ici à Bruxelles c’est, quand on parle de la journée sans voiture, c’est notamment l’argument que ça n’a plus rien à voir avec la mobilité en fait, c’est plutôt ludique, événementiel, etc, ... Puis c’est dangereux parce que les cyclistes roulent n’importe comment, les gens ils pensent que c’est sans voiture, mais il y a quand même des voitures qui roulent... Mais aussi que ça ne change rien dans le comportement des gens, parce que c’est qu’une seule fois... C’est juste assez pour que les gens se rendent compte, quelque part, qu’il n’y a plus de bruit... Comme c’est un dimanche, les gens ne sont pas contraints à chercher comment se déplacer différemment. Il y a des gens qui partent juste avant ou qui disent *“aujourd’hui, on ne bouge pas”* ou alors *“on va faire une petite balade récréative en vélo”*, mais ça n’est pas au quotidien un changement. [...] La journée sans voiture

aura plus d'impacts si ça a un impact sur le quotidien et pas un dimanche car là c'est du loisir... Si c'est lié à un événement de pics de pollution par exemple, l'impact sur le comportement des gens sera plus important car ils pourront faire plus le lien avec la pollution : *“aujourd'hui, je dois trouver un autre moyen pour aller au boulot”*, et dans ce cas changer les mœurs petit à petit.”

Yves Rouyet, échevin à la commune d'Ixelles, partage également cet avis :

“La multiplication des journées sans voiture, je n'y suis pas favorable parce que je pense que le principal intérêt de la journée sans voiture, c'est de faire la fête... C'est plus tellement une expérience, elle a été menée, d'autres sont menées en termes de mobilité... C'est se mettre en selle pour certaines personnes, ça permet aux gens de tester des environnements plus friendly, les moyens de transport alternatifs à la voiture, bien que les conditions ne soient pas si friendly que ça : il y a tellement de cyclistes qui roulent tellement n'importe comment car ce ne sont pas des cyclistes, mais des automobilistes qui tentent l'expérience une fois par an, les gens brûlent les feux, etc.”

Pour Olivier Fourneau, cette journée sert davantage à assurer une image de marque de Bruxelles, sans remettre les pratiques de mobilité en cause :

“Pour moi, on est dans un rapport événementiel, un rapport de communication, c'est une très belle affiche mais c'est pas des éléments structurants qui vont transformer la mobilité... [...] Il y a eu une vraie réduction sur 20 ans de l'usage de l'automobile, maintenant, je ne pense pas que ce soit la journée sans voiture qui ait fait ça, mais ça s'est intégré dans un mécanisme, dans des outils de sensibilisation. Je pense que la création de pistes cyclables a été plus décisif que la journée sans voiture dans les transformations des transports.”

Pour Pierre Courbe, qui travaille chez Inter-Environnement Wallonie, et plus spécifiquement sur la thématique des transports routiers, la journée sans voiture a perdu son objectif initial de sensibilisation et de moteur à des changements de pratiques de mobilité :

“Sous la forme actuelle, elle semble assez éloignée de son objectif initial tel qu'elle avait été lancée il y a une vingtaine d'années : à l'époque, la journée sans voiture était à date fixe -donc changement de jour-, ça permettait de montrer qu'il est possible tous les jours de la semaine de se passer de voiture. En l'organisant un dimanche, l'effet week-end joue... Se passer de voiture devient quelque chose qu'on fait uniquement en week-end et donc là, on loupe la cible initiale. C'est devenu quelque part un truc très joyeux, une sorte de kermesse et c'est très bien mais on est loin de l'objectif initial. [...] Le but premier c'était de démontrer qu'il est possible de sortir de la routine quotidienne dans laquelle nous sommes prisonniers [...], tout en sachant que certaines personnes ont besoin d'un véhicule, comme un vitrier, il y a donc des exceptions... Mais pour une bonne partie de la population, il est tout à fait nécessaire de s'interroger sur ces routines, et donc une multiplication des journées et sur différents jours de la semaine, pour moi c'est vraiment quelque chose de très, très important.”

Pour Ischa Lambrechts, coordinateur chez BECI⁴, la journée sans voiture n'a plus vraiment lieu d'être en tant que telle aujourd'hui au vu de la sensibilisation déjà réalisée au sein de la population :

“Le symbolisme d'un dimanche sans voiture, je pense aujourd'hui, la grande majorité des Bruxellois est convaincue du symbolisme et que ça a aidé les dernières années pour développer la condition et l'esprit qu'une ville comme Bruxelles n'est pas seulement une ville à utiliser pour les navetteurs ou les emplois... Ce n'est pas seulement une ville pour la consommation, mais c'est aussi une ville où les gens habitent et donc aussi la qualité de vie est importante. Dans ce sens, le dimanche sans voiture était très utile.”

Par ailleurs, pour Emilie Herssens (Walk), la question de qui est consulté lors de l'organisation de la journée sans voiture se pose, notamment car peu de budgets sont alloués pour les associations qui prônent les modes actifs alternatifs :

“L'enjeu c'est dépasser le budget communicationnel et réaliser des actions de terrain supplémentaires. Oui, il y a un dialogue, mais il est encore fort limité, et je pense que c'est parce que à Bruxelles Mobilité, il n'y a pas de manager piétons, il n'y a pas quelqu'un qui a en tête la stratégie piétonne et donc c'est difficile d'avoir un interlocuteur pour réfléchir stratégie sur le long terme... J'ai été en contact avec quelqu'un de la communication pour gérer la journée sans voiture mais après j'ai quelqu'un qui est dans la stratégie qui avait le volet réglementaire de tout ce qui est piétons mais ça, je pense que ça pourrait s'améliorer en fonction des prises de contact de Bruxelles Mobilité ou de leur vision de ce qu'ils entendent par la journée sans voiture. [...] Nous, c'est notre première année et on avait demandé beaucoup en termes de subvention et finalement on n'a pas reçu grand chose, donc on a dû faire des choix... Donc, pour la journée sans voiture, on n'avait pas beaucoup de marge de manœuvre... Je pense que l'année prochaine il y a de très fortes chances que ça reste la marche comme thématique et donc là on attend, enfin on est qu'en novembre mais...”

Ces extraits montrent finalement le paradoxe qui existe par rapport à cet événement : l'idée de sensibiliser les citoyens à des pratiques de mobilité dites durables, bien que celle-ci soit déjà faite depuis longtemps selon certains, et le fait que celui-ci n'ait quasiment aucun impact en termes de réflexion par rapport à un report modal à plus long terme. En ce sens, ces personnes soulignent le fait, que même la portée symbolique et de communication en termes de mobilité est insuffisante, voire vouée à l'échec. Cette première partie nous permet donc de montrer l'ambivalence qui encadre cette journée, entre le désir de la cantonner à un événement de sensibilisation, qui n'aurait plus lieu d'être

⁴ Brussels Enterprises Commerce & Industry, qui est issue du partenariat entre la Chambre de Commerce et l'Union des Entreprises de Bruxelles

pour certains interrogés, et la nécessité de la penser autrement pour qu'elle ait un réel impact en termes de sensibilisation notamment.

Partant de ce constat, nous pouvons déjà noter la divergence d'opinions par rapport à la thématique de la journée sans voiture, ainsi que la complexité du sujet. Nous comprenons que cet événement en tant que tel ne fait pas l'unanimité du point de vue des experts interrogés, ce qui laisse entrevoir en partie certains obstacles à une multiplication de cette journée.

2. Les freins

Les principaux obstacles à la multiplication de la journée sans voiture évoqués par les personnes interrogées sont globalement similaires. Nous proposons ici de présenter ces motifs multi-factoriels en analysant leur signification. Les freins évoqués montrent à la fois les difficultés d'un point de vue des organisateurs mais aussi les potentielles difficultés que peuvent rencontrer les usagers par le biais des organismes qui les représentent.

2.1. D'un point de vue des pouvoirs organisateurs

La journée sans voiture est un événement organisé par les différentes communes de Bruxelles, et plus spécifiquement l'association de la ville et des communes, Brulocalis. La communication est quant à elle assurée par Bruxelles Mobilité. Comme nous l'avons déjà présenté, la journée sans voiture se déroule chaque année depuis une vingtaine d'années le dimanche de la semaine européenne de la mobilité en tant que point culminant de celle-ci. Concrètement, de 9h30 à 19h, la circulation est coupée au trafic des véhicules thermiques sauf motif exceptionnel sur base d'une dérogation, qui permet de se déplacer à une vitesse maximale de 30 km/h. Cela nécessite un travail administratif de grande ampleur, mais aussi une mobilisation de personnel importante, notamment pour assurer la gratuité des transports en commun, ce qui coûterait beaucoup d'argent selon les personnes interrogées. L'offre de transports publics saturée, mais aussi les enjeux économiques de la capitale constituent d'autres éléments mis en exergue. Nous développons ces éléments ci-dessous.

2.1.1. Un argument économique : le coût de l'organisation

Intéressons-nous de plus près à l'organisation d'une journée sans voiture. Un des principaux obstacles selon les personnes interrogées, c'est le coût de mise en œuvre de cette journée. Comme Ischa Lambrechts (BECI) me l'explique :

“Le coût d'un dimanche sans voitures, c'est plus ou moins 1 million d'euros. 200000 euros est seulement utilisé pour la fermeture des tunnels et des grands axes... Et donc la question se pose aussi :

est-ce qu'on veut multiplier ce coût ? Et donc ça veut dire plus ou moins, pour chaque journée sans voiture, on doit libérer 1 million d'euros dans le budget.”

Ces propos sont également soulignés par Jeroen Verhoeven :

“La question de la journée sans voiture, ça revient souvent, ça a été beaucoup discuté à la Commission Régionale de Mobilité et les éléments qui en ressortaient, de pourquoi ne pas en faire plus d'une fois par an, ben c'est le coût notamment. Ce qui coûte le plus cher, c'est la police et le fait qu'on fait les transports en commun gratuits lors de la journée sans voiture. Deux tiers des coûts c'est ça, en fait. Les autres coûts qui sont importants, ce sont tous les événements qui sont organisés autour et aussi toute la gestion des laissez-passers, c'est toute une opération logistique en fait.”

Plusieurs aspects sont donc à prendre en compte dans ces chiffres. Concentrons-nous dans un premier temps sur les coûts pour la police et pour la STIB en rendant les transports en commun gratuits pour tout le monde ce jour-là.

a) La gratuité des transports en commun

Yves Rouyet m'explique que *“d'un point de vue de la STIB, au niveau des dépenses, faut pas oublier qu'il faut mettre beaucoup de véhicules supplémentaires et donc également beaucoup de chauffeurs : le coût aussi du côté de la STIB est très important”*.

Jean-Michel Mary, directeur des relations institutionnelles de la STIB, me confirme ces propos :

“Si on fait ce choix-là, il y aura une recette moindre dans les caisses de la STIB, donc il faut que cette recette soit compensée : il n'y a pas de miracles, on n'a pas de coffres forts remplis de billets de banque dans les caves de la STIB... Il faut payer le personnel à chaque fin de mois et si une partie des recettes ne rentrent pas car on a rendu les transports en commun gratuits, il faut que l'autorité compense par un subside complémentaire et cet argent doit venir de quelque part. Donc, si tout le monde est d'accord de payer plus d'impôts pour rendre les transports en commun gratuits, moi ça m'est égal, du moment que c'est payé. Il faut savoir s'il existe un consensus public pour que les gens payent plus d'impôts et que les transports en commun soient gratuits.”

La question de la gratuité des transports en commun est donc plurielle : étant donné que davantage de personnes les utilisent, il est nécessaire de permettre une offre supplémentaire en conséquence. Par ailleurs, cette gratuité doit se compenser dans les caisses de la STIB, notamment en ayant la capacité de payer le personnel supplémentaire mobilisé un dimanche qui compte double.

b) Mobilisation de personnel au sein de la police et des communes

Yves Rouyet, échevin à la commune d'Ixelles, n'est pas favorable à la multiplication de la journée sans voiture. Pour lui, une deuxième journée sans voiture pourrait être organisée mais pas spécialement une fois par mois car cela coûte trop cher et mobilise beaucoup de personnes. Cela ajoute également une charge de travail non négligeable au personnel administratif :

“Ça mobilise énormément de monde, c'est ça le problème. La vraie question, c'est : le jeu en vaut-il la chandelle ? Qu'est-ce que ça va nous apporter en plus au regard de ce que ça nous coûte ? Car ça nous coûte énormément d'argent : de mobilisation, de personnel de police mais aussi du personnel administratif, communal, qui doit gérer des dérogations et ce genre de choses ou qui est mobilisé le dimanche : soit ils coûtent cher, soit ils doivent récupérer. Ce sont des jours qui ne peuvent pas être prestés pour autre chose. [...] Par exemple, le service mobilité de la commune d'Ixelles, c'est deux personnes et demi, qui doivent gérer tout : le plan de stationnement, le plan cyclable, tous les travaux publics, les aménagements de voirie, la question des bornes électriques, etc. Tout ça, c'est géré par deux personnes et demi. [...] Puis, il y a le système de dérogation : énormément de gens demandent des dérogations, ça consiste en des milliers de personnes, pour pouvoir quand même rouler. Il faut donc pouvoir analyser les demandes et délivrer les attestations qui sont personnalisées. [...] Et donc, leur donner en plus toute cette charge de travail de gérer une deuxième journée sans voiture -par exemple, une journée mensuelle comme ça a déjà été évoqué- je serais plutôt adversaire... Sauf s'il y a une main céleste qui donne du personnel supplémentaire aux communes mais ça, ça n'arrivera pas. [...] C'est une très, très grosse machine à mettre en œuvre et donc est-ce que ça vaut la peine de le faire plus souvent ? Voilà, c'est à évaluer.”

Pour Camille Thiry, il y a également *“toute la rigueur administrative pour pouvoir organiser cette journée en termes de base légale, d'arrêtés, de pouvoir mobiliser les personnes dans les communes pour pouvoir délivrer les dérogations etc, etc”*. Elle évoque également la gratuité de la STIB, la mise en place de balisage et de signalisation, une présence policière renforcée. C'est pourquoi, pour Sarah Hollander, qui travaille chez Bruxelles Environnement, *“la mesure demande donc pas mal d'énergie et de budget, mais avec peu de garanties d'effets sur la réduction de l'usage de la voiture sur le long terme.”* C'est pourquoi, selon sa lecture, *“il n'y a pas de raison au sein de la Région d'augmenter le nombre de journées sans voiture.”*

Toujours selon Yves Rouyet, le plus compliqué, c'est de fermer les frontières de la Région bruxelloise à la circulation automobile : ce sont les policiers qui s'en chargent. *“Mais aussi intra muros : il faut contrôler car les gens font n'importe quoi... Si on ne contrôle pas, les gens vont utiliser leur voiture, et donc il faut contrôler, arrêter, verbaliser etc, et donc ça aussi, ça va mobiliser beaucoup de monde, qu'il faut pouvoir payer.”*

Pour ces personnes interrogées, multiplier la journée sans voiture signifierait donc augmenter les coûts liés au personnel mobilisé au sein de la police et des organes administratifs. Selon elles, le manque de budgets et de personnel ne permet pas de multiplier l'occurrence de cet événement sans créer un déficit. D'un autre côté, plusieurs enquêtés nuancent ces propos, notamment en partant du postulat que la multiplication de cette journée pourrait restreindre certains coûts à plus long terme.

C'est l'avis de Florine Cuignet, qui travaille au GRACQ :

“Finalement, par rapport à la question des coûts, la régularité peut justement avoir quelque chose de très positif. Par exemple, Cyclovía à Bogota, c'est un parcours tous les mois ou semaines où une ou deux bandes de circulation sont délimitées par des cônes, donc ça n'est pas énorme comme dispositif. Mais les gens peuvent circuler à pied, à vélo sur cet espace qui fait tout un parcours dans la ville. Et le fait que ce soit très récurrent dans l'organisation, c'est de plus en plus simple, car les gens sont de plus en plus rôdés et les gens sont plus habitués en ville : ils savent que c'est le jour où il y a une partie de la route qui est déviée et réservée aux vélos et donc dans l'esprit des gens, c'est plus vite intégré et donc finalement ça nécessite peut-être un peu moins de contrôle. Et donc peut-être une certaine forme de récurrence peut limiter in fine les coûts de mise en œuvre.”

Emilie Herssens (Walk), partage également cet avis :

“La question des coûts de l'organisation [...] c'est un choix politique, je pense que quand on accueille Trump à Bruxelles, ça coûte hyper cher et où tout Bruxelles se veut être une ville d'accueil de grands événements, capitale européenne, organisation internationale qui organise des événements, donc ça crée des adaptations de la ville au niveau administratif, de la police etc, et je crois que ça aussi, ça coûte de l'argent... Après, faut voir le ratio dépenses et recettes... Et c'est vrai que pour les recettes, il faut peut-être aussi changer sa manière de voir les choses... C'est sur le long terme... Par exemple, au niveau santé, ça peut faire la différence si après deux ans on voit un shift modal de ceux qui utilisaient la voiture, ou de ceux qui ne se déplacent pas en ville, c'est de se dire que c'est des frais de santé en moins sur le long terme, c'est voir le court terme et le long terme à la fois. Et c'est prendre dans la boucle peut-être d'autres chiffres qui sont moins perçus en première ligne en termes de coûts. [...] Je crois que c'est de l'ordre du choix politique, des valeurs du social... Après, c'est mon avis, je ne gère pas non plus le trafic et la logistique.”

C'est aussi l'opinion de Pierre Courbe (IEW), pour qui la question des coûts doit être analysée avec précaution :

“Je suis toujours très, très prudent sur les coûts économiques et les modélisations de quoi que ce soit parce qu'en fait, je veux dire, une monétarisation, ce n'est jamais qu'une image des hypothèses de

calculs qu'on adopte, donc je suis tout de même très, très prudent par rapport à ces arguments, dans le sens où il y a moyen de faire des calculs qui se démontent mutuellement en fonction des hypothèses retenues et donc voilà... Moi je suis relativement dubitatif quant au coût économique d'une telle journée parce qu'en fait, on peut très bien pointer du doigt par exemple, que, en diminuant la pollution, on va aussi générer un bénéfice économique avec moins d'admissions dans les hôpitaux pour des crises d'asthme et des choses de style-là, donc voilà... Quelle est la balance réelle ? C'est une chose qui pour moi est quasiment impossible à quantifier de manière objective, rationnelle et admissible par tous... Je suis très, très dubitatif sur cette approche."

Ces extraits permettent de mettre en exergue deux types d'approche qui se jouxtent et coexistent : alors que d'un côté, la vision à court terme et plus isolée démontre l'incapacité à multiplier ce type d'initiative étant donné la mobilisation de personnel supplémentaire au sein des communes, de la STIB et de la police qui coûterait beaucoup d'argent, d'autres enquêtés montrent la possibilité de dépasser cet argument économique, en ayant une vision à long terme et plus complexe. Par ailleurs, pour certains d'entre eux, cet argument camoufle en réalité une volonté politique de ne pas investir dans davantage d'initiatives de ce type.

Toutefois, pour Camille Thiry, en multipliant cette journée, nous pouvons réduire certains coûts mais cela n'aurait pas un impact important :

"Il y aurait peut-être une partie des coûts, des problèmes administratifs qui seraient résolus mais on ferait pas d'énormes économies d'échelle, parce que si vous devez maintenant avoir plusieurs journées et que vous demandez une dérogation pour chaque journée individuelle ou l'ensemble des journées, on aurait beaucoup plus de demandes de dérogations à gérer".

Par ailleurs, selon Ischa Lambrechts, le contexte de la crise Covid-19 remet en question les priorités budgétaires :

"[...] Ce coût d'un million d'euros, c'est à la fois un grand budget et en même temps non, car le budget actuel du gouvernement, c'est plus ou moins 6 milliards d'euros. La dette du gouvernement aujourd'hui, suite à la crise Covid, est de 6 milliards d'euros... On a exactement la même dette que le budget habituel, donc c'est pas très génial... Donc, chaque million d'euros qui est utilisé pour quelque chose, je pense qu'on doit bien définir les priorités."

Ces éléments montrent également la manière dont l'événement est institutionnalisé dans une vision à court terme et l'intérêt de maintenir le statu quo par rapport à cet événement : l'initiative est symbolique et intégrée dans une visée de sensibilisation, mais n'est pas portée à être pensée de manière plus globale et à plus long terme. Les obstacles rencontrés semblent également être des

éléments trop radicaux. Ces discours soulignent finalement les mécanismes institutionnels qui structurent les prises de décision politique, et dont il semble compliqué de se défaire. Nous y reviendrons plus loin.

2.1.2. Une offre de transports publics saturée

La question des transports publics est un autre frein évoqué par certains répondants. Durant le week-end, il est possible de développer une offre supplémentaire. En semaine, ceux-ci sont généralement bondés et peu de perspectives d'ouverture sont possibles actuellement.

Pour Yves Rouyet, échevin à la commune d'Ixelles, réaliser la journée sans voiture en semaine serait *“aventurier”* :

“Un jour de semaine, ce serait intéressant, il faudrait l'évaluer mais je ne suis pas certain que les opérateurs de transports publics seraient capables d'absorber le flux durant un jour de semaine. C'est déjà hard un dimanche sans voiture, avec énormément de monde dans les bus, de cyclistes sur les pistes cyclables... Je ne suis pas sûr que le réseau de trams et de métros peut absorber tous les navetteurs... Il y a quand même 300000 navetteurs... Mais ce serait une belle expérience en tout cas.”

En effet, comme le confirme Jean-Michel Mary, le réseau de la STIB est actuellement saturé aux heures de pointes :

“Maintenant, la question de savoir pourquoi on ne le fait pas en semaine et qu'on le limite au dimanche, en fait par rapport aux transports en commun, il faut quand même bien comprendre que la capacité pour le réseau de transports en commun de Bruxelles d'augmenter son offre, elle a ses limites. Quand on fait une activité du type journée sans voiture un dimanche, il est possible d'augmenter -et c'est ce qu'on fait- la capacité habituelle du réseau en mettant une offre supplémentaire sur nos lignes par rapport à un dimanche classique. Parce que traditionnellement, un dimanche sans voiture, il y a pas seulement des gens qui se déplacent à vélo ou en trottinettes, il y a aussi des gens qui prennent les transports en commun, d'autant plus que ces jours-là, on leur donne la gratuité en prime. Donc, le dimanche on a la capacité d'augmenter notre offre par rapport à l'offre habituelle d'un dimanche, par contre en semaine, ça n'est pas possible. [...] Faut jamais oublier qu'en semaine, le réseau de la STIB fonctionne à pleine capacité à l'heure de pointe, y a de la marge évidemment en heures creuses, mais en heure de pointe, quand le réseau fonctionne en pleine capacité, il n'y a pas de réserve de trams, de bus ou de métros cachés dans un coin et les conducteurs qui attendent sagement chez eux... Non, en semaine, en heures de pointe, on est au maximum de la capacité.”

Selon lui, *“il n'y a pas de marge de manœuvre”*, car même si le service était renforcé aux heures creuses, *“il faudrait avoir des conducteurs”*, et si ceux-ci sont sollicités en plus durant ce type de

journée, ils auront des heures à récupérer. *“On n’a pas un stock de chauffeurs comme ça, donc forcément, le lendemain ou le surlendemain de la journée sans voiture où on aurait pu augmenter l’offre en heures creuses, on aura moins de conducteurs et on n’aura pas d’autres solutions que de diminuer l’offre un autre jour de la semaine.”* Cela aurait pour effet selon lui de rendre le réseau totalement congestionné, avec énormément de personnes qui ne pourraient pas accéder aux transports en communs. *“En fait, on donnerait à la journée sans voiture une image négative là où en fait le week-end, on a réussi à conserver une image globalement positive de l’initiative, c’est festif, etc. En semaine, ce serait pas festif du tout, ce serait juste contraindre les gens à être dans des transports en commun bondés ou les “contraindre” au télé-travail...”*. Pour Jean-Michel Mary, finalement, le frein principal à la multiplication de la journée sans voiture, c’est *“l’inexistence d’une capacité suffisante pour faire face à la demande de mobilité alternative en semaine.”*

Ischa Lambrechts nuance toutefois ce discours en parlant de l’impact du télé-travail :

“[...] Je pense que le plus grand problème, c’est parce que le message ne peut pas être “vous n’êtes pas bienvenus à Bruxelles”. Le message, c’est : “vous êtes bienvenus à Bruxelles, mais pas en voiture, et on vous invite à utiliser d’autres moyens de transport”. Maintenant, si la STIB dit que c’est juste pas possible de créer des places nécessaires sur notre réseau, voilà, je pense que l’histoire s’arrête un peu là... Maintenant, je pense qu’on peut dire -et je laisse au milieu la réponse- je donne juste les deux côtés... Peut-être que maintenant, on peut dire : “oui mais bon, la situation a complètement changé parce que ce chiffre que la STIB a calculé -le 1 million de places extra- ça date de 2017, 2018 dans la conviction qu’on ne peut pas aller en télé-travail”. Alors qu’on a constaté aujourd’hui qu’on peut le faire... Donc, ce chiffre d’un million d’euros n’est peut-être plus actuel, [...] peut-être c’est devenu de moitié, peut-être c’est seulement 100000 places, mais donc voilà, peut-être que c’est quand même possible de créer 100 000 places extra parce que le télé-travail est possible mais voilà... L’autre côté de l’argument c’est de dire “oui mais bon est-ce que la journée sans voiture est-elle encore nécessaire si on reste trois jours par semaine en télé-travail?”

La saturation des transports publics est un obstacle important dans la multiplication de ces journées, principalement si elles se déroulent en semaine. Ces discours montrent à nouveau l’enjeu de la perception du “sans voiture” en tant que phénomène global et non pas occasionnel, à certaines périodes délimitées au préalable.

2.1.3. Contraintes d’une métropole économique

Pour Jean-Michel Mary (STIB), la multiplication de la journée sans voiture aurait des effets contraignants d’un point de vue économique :

“En week-end, ça va. En semaine, ce serait inévitablement très contraignant et ça aurait probablement des effets économiques importants aussi, il ne faut quand même pas oublier que Bruxelles a besoin d’une économie pour vivre. [...] On voit bien ce qu’il s’est passé avec la crise Covid et le télé-travail : tous les commerces et restaurants qui ont fermé leurs portes dans tous les quartiers administratifs, c’est pas dû au hasard, c’est parce que les gens ne venaient plus. Si vous faites une journée sans voiture en semaine et que les gens qui viennent d’en dehors de Bruxelles ne viennent pas... Les commerces et les restaurants, ils n’auront pas de recettes ce jour-là non plus.”

Olivier Fourneau (IEB) souligne quant à lui le manque d’intérêt économique pour prendre cette mesure :

“Quand on voit les discours des lobbies économiques ou Touring, ils sont quand même partagés sur le sujet, ... Ils disent quand même que c’est un peu le bon sens de moins utiliser leur voiture mais quand même, ils en ont besoin pour le commerce, tu vois. Et Bruxelles est quand même une ville qui est en compétition avec la Région flamande et la Région wallonne pour garder ses entreprises... Je pense qu’en termes de compétition et de concurrence, je suis pas si sûr que la Région a intérêt à faire ça. Ou en tout cas ne veut pas faire ça.”

C’est également ce que m’explique Emilie Herssens (Walk), même si ce n’est pas un argument qu’elle retient personnellement :

“Un autre frein j’imagine -ce que moi je ne considère pas- mais qui reviendrait facilement, c’est le frein économique, qu’on pourrait créer une ville non économique alors que ça je pense qu’on a tort. Ce n’est pas parce que c’est une journée sans voiture que les magasins sont fermés : il y a des études qui montrent que les modes actifs permettent de justement activer des commerces de proximité beaucoup plus facilement qu’avec une voiture vu qu’on ne s’arrête pas à loisir.”

Un autre point essentiel à prendre en compte est le report des livraisons. Comme le souligne Ischa Lambrechts (BECI) :

“[...] 6% de tous les transports à Bruxelles quotidiennement, ce sont des marchandises. Si on bloque le transport de marchandises pendant une journée parce qu’il y a une journée sans voiture, l’effet sera que le transport de marchandises qu’on n’a pas fait pendant une journée, doit être fait un jour après ou le jour avant et donc ça veut dire que le transport de marchandises va se multiplier sur les autres jours. Donc, peut-être pendant une journée, on va éviter des camionnettes et des camions à Bruxelles, mais l’effet sera que le jour avant ou le jour après, ce transport de marchandises doit quand même faire ce trajet à Bruxelles, donc l’utilité n’est pas vraiment pour ça.”

Cependant, toujours selon Emilie Herssens (Walk), ce frein pourrait se résoudre en fonctionnant différemment :

“Il y a d’autres alternatives qui pourraient être mises en place pour justement tester les livraisons en circuit-court à la fin, une fois qu’elles sont au bord de Bruxelles, dans des dépôts, et que le reste se fasse par d’autres modes que la voiture ou les camions.”

Multiplier le nombre de journées sans voiture pourrait avoir un effet contraignant d’un point de vue économique pour les personnes interrogées : pertes du chiffre d’affaires pour les restaurants et les commerces, perte de concurrence par rapport aux autres Régions d’un point de vue économique, et impact sur les livraisons, qui devraient être reportées à un autre jour.

Ces extraits montrent donc une vision de l’automobile comme symbole d’une économie néo-libérale fonctionnelle. La voiture n’est pas perçue uniquement comme un moyen de se déplacer mais comme un moyen de répondre à une participation à la société consumériste. D’autres personnes interrogées, comme Emilie Herssens, nous montrent un point de vue plus micro et circulaire, compatible avec le monde marchand. Ces aspects montrent finalement la tension qui existe entre la question d’introduire la gestion environnementale dans les décisions politiques et la nécessité de maintenir les structures économiques actuelles.

2.1.4. Un manque d’intérêt

Pour Yves Rouyet, multiplier la journée sans voiture n’aurait pas d’impact supplémentaire :

“[...] Je ne suis pas sûr que ça rentrerait dans les mœurs car ce qui se passe, c’est que la grande majorité de la population n’a pas de voiture : à Ixelles, 64% des familles et des ménages n’ont pas de voiture. Finalement, il n’y a que 35% des ménages qui sont concernés : parmi ceux-là, sûrement une grande partie sont sans doute favorables à la journée sans voiture mais il restera toujours 20% des gens qui sont des irréductibles adversaires qu’on leur restreigne le droit de rouler. Il y aura toujours un besoin de contrôle... Finalement, les convaincus sont déjà convaincus qu’on les multiplie. L’impact pour ces familles qui n’ont pas de voiture, il est nul : évidemment rien ne change, ils continuent à prendre le tram, à la limite il y a encore un peu plus de monde dans leur tram, mais c’est tout.”

Pour Ischa Lambrechts (BECI), le contexte actuel n’est pas favorable à une demande d’efforts supplémentaires de la part de la population :

“Aujourd’hui, si on décide que tous les jeudis ou une fois par mois on fait la journée sans voiture, je pense que ce sera plutôt vu comme un obstacle plutôt que comme une facilitation du changement de comportement... [...] Et certainement dans la psychologie, on se trouve dans une situation un peu

particulière, ... Les réactions qu'on va recevoir... On est juste sortis de la crise Covid, les commerces, les restaurants, les cafés, les petits commerces, les magasins ont déjà pas mal de difficultés d'attirer des navetteurs à Bruxelles, et maintenant on va encore une fois instaurer une journée sans voiture...".

Pour Olivier Fourneau (IEB), multiplier les journées sans voiture pourrait avoir des effets contre-productifs :

“Je trouve que c'est même une mauvaise pub en fait. Je suis cycliste depuis 15 ans à Bruxelles, je ne fais pas de vélo pendant la journée sans voiture, je pars. Tu ne peux pas utiliser les rues, justement... L'absence de voitures, ça ne veut pas dire que les rues vont devenir dysfonctionnelles, ça veut dire que l'espace public va être utilisé autrement, que peut-être on va développer de nouveaux codes de sécurité routière mais la vision sans voitures pourrait être utilisée par certains détracteurs pour justement dire... Pour avoir un discours paternaliste, pour développer l'idée que, sans la voiture, la ville n'est pas fonctionnelle, ce genre de truc-là... [...] C'est une décision purement politique en fait, faudrait qu'il y ait une majorité de politiciens qui soient pour plusieurs journées sans voiture par année... Mais en fait, qui défend ça ? Écolo peut-être ? Je suis même pas sûr...”.

Selon ces personnes, la multiplication de cette journée n'aurait pas d'intérêt dans le sens où elle n'aurait pas d'impact supplémentaire par rapport à ce qu'elle signifie actuellement : les convaincus sont déjà sensibilisés tandis que les autres ne changeront pas d'avis, étant donné le contexte de la crise Covid-19 qui a déjà demandé des efforts considérables à la population, ou encore le fait que cette journée n'a pas d'impact positif en termes de mobilité, montrant le caractère presque obsolète de cette initiative.

Cette partie consacrée aux obstacles à la multiplication de la journée sans voiture d'un point de vue des pouvoirs organisateurs nous permet de retenir quelques éléments : le coût de la mise en place de cet événement en incluant les communes, la police et la STIB ainsi que la saturation des transports publics aux heures de pointe constituent les freins principaux d'un point de vue pragmatique. D'un point de vue plus symbolique, ces extraits nous montrent d'une part à quel point l'automobile est indissociable de la société capitaliste et des ses enjeux concurrentiels et, d'autre part, comment le “sans voiture” propre à cette journée, traversé par ses enjeux, semble être utilisé dans l'argumentaire comme une remise en question radicale de l'automobile au quotidien, plutôt que des efforts récurrents de restriction à cet égard.

2.2. En ce qui concerne les usagers

2.2.1. Difficultés pragmatiques

Lucas Demuelenaere évoque la question du confort pour que tout le monde puisse participer à ce type de journée :

“Moi je pense que ce serait faisable, que ce serait une bonne chose pour montrer aux gens que Bruxelles peut être vécue différemment mais voilà il faut une réflexion sur combien, j’ai pas d’avis sur combien de fois par semaine, ou combien de fois par mois, mais oui je pense que ça pourrait avoir lieu plusieurs fois par an, ça c’est sûr. Mais l’idée c’est aussi de faire attention à quand tu le fais parce que si tu fais ça en décembre et que personne ne peut se déplacer parce qu’il fait trop froid, ça n’a pas de sens”.

Du point de vue de la Ligue des familles, Alexandra m’explique :

“A la Ligue, ce qu’on pense de la journée sans voiture, c’est qu’un dimanche, c’est ok, mais un autre jour c’est vraiment très compliqué pour les familles. Le souci pour les familles, c’est qu’elles utilisent plus la voiture en général que ceux qui n’ont pas d’enfants pour des raisons de confort, de sécurité. Il est notamment plus facile de s’occuper de ses enfants dans la voiture plutôt que sur un quai de gare ou de tram. Il y a aussi la question de l’enchaînement des trajets : à la crèche, à l’école, au boulot, puis enchaîner avec les courses etc. C’est difficilement faisable en fonction de où on habite, des horaires de la crèche, des écoles ou même d’un point de vue de la fatigue, de tout enchaîner à vélo ou en transports en commun. Ça peut être aussi très fatigant si les familles sont seules à s’occuper de leurs enfants, et encore plus pour les familles qui n’habitent pas à Bruxelles. Il y a également beaucoup de navetteurs, et donc c’est difficile aussi si ces journées sans voiture se déroulent en semaine ; cela pose problème pour les navetteurs qui se rendent à Bruxelles car les garderies terminent à 18h et si on finit à 17h, on ne sait pas faire ça en transports en commun à temps. Par ailleurs, pour certaines familles, l’emploi du temps actuel est déjà très tendu dans le sens où ils vont de tel à tel endroit dans un temps imparti et ils réussissent à caser toute la journée et celle de leurs enfants en 9h, donc ils ne savent pas se passer de voiture. Si on met la journée sans voiture un autre jour, ça complexifie énormément leur vie car il faut trouver une baby-sitter ou un grand-parent pour s’occuper des enfants etc.”

Pour Pierre Courbe (IEW), la difficulté réside dans le fondement même de notre système de mobilité :

“Pour les personnes qui travaillent quotidiennement en voiture, il est important pour elles de voir concrètement comment elles peuvent s’organiser si elles ne peuvent plus l’utiliser, étant donné que tout le système de mobilité est pensé depuis des dizaines d’années sur la base d’une hypothèse d’un taux de possession de voiture très, très important. Notre modèle de mobilité a évolué vers un modèle centré sur

l'automobile : en sortir du jour au lendemain, ça peut être très, très difficile pour certaines personnes, c'est un frein tout à fait objectif."

Par ailleurs, pour Rémy Huon, qui travaille au sein de l'asbl "Tous à pieds", l'espace public n'est pas suffisamment aménagé pour accueillir toutes les pratiques de mobilité en même temps :

"Il existe aussi des conflits entre les usagers actifs... plus de conflits que d'habitude, des vitesses qui sont différentes, des circulations qui sont anarchiques et donc du coup, alors qu'on insiste bien lors de la journée sans voiture sur le respect des règles de circulation réglementaires, mais voilà ça pose problème."

Olivier Fourneau, quant à lui, souligne la dépendance objective des usagers à l'automobile comme frein principal à modifier leurs pratiques de mobilité :

"Si tu travailles à 4h30 à Bruxelles et que t'habites à Clabecq, objectivement, t'es obligé de prendre une voiture... T'as aucune alternative pour le faire... Où on peut arriver à faire changer les comportements de mobilité, c'est aux gens qui ont une dépendance subjective, ceux qui considèrent qu'ils ne peuvent pas aller autrement à un endroit qu'en utilisant la voiture, typiquement le cas de l'habitant de Waterloo qui a pris l'habitude de faire la navette tous les jours en voiture alors qu'il y a un train tous les jours qui fait la navette en 15 minutes... Sur cette fraction de la population qui a une dépendance subjective à l'automobile, la journée sans voiture pourrait avoir un effet à la marge sur leur comportement... Sur les gens qui ont une dépendance objective, ça ne va rien changer."

Jean-Michel Mary (STIB) illustre d'ailleurs ces aspects :

"On sait tous un peu d'expérience que quand on va dans un centre commercial pour faire ses courses, on revient rarement chargés comme des baudets... Aller les faire en transport en commun ou à vélo est souvent possible. Il y a donc un changement d'habitude à donner ici. Mais par contre, tout n'est pas possible, si on doit aller acheter quelque chose de pesant, il n'y a rien à faire, si vous n'êtes pas équipés d'un back fiets, vous ne saurez pas le faire, et tout le monde n'a pas de vélo cargo dans sa cave."

Les extraits ci-dessus montrent la tension qui se joue entre le fait que la ville soit structurée et pensée principalement à travers l'automobile, et qu'imaginer ses déplacements en dehors de celle-ci n'est pas chose aisée pour tout le monde au vu des structures urbaines actuelles. Ces difficultés liées à la dépendance objective par rapport à l'automobile sont contraignantes actuellement par rapport à une multiplication d'événements sans voiture. Toutefois, les personnes interrogées distinguent ces difficultés de la question du confort : là où le changement peut s'opérer, c'est dans les habitudes ancrées liées à une dépendance subjective par rapport à l'automobile. C'est ce que nous allons explorer dans le prochain point.

2.2.2. Des citoyens réfractaires : privation de confort et de liberté

Pour Olivier Fourneau, qui travaille chez Inter-Environnement Bruxelles :

“Soyons très honnêtes, il y a quand même un monde qui défend très fort l’utilisation de l’automobile en ville, tu vas sur « L’automobiliste en a marre ! »⁵, t’as 42000 personnes qui réclament, et qui trouvent que c’est une privation de liberté injuste qu’on les empêche d’utiliser leur voiture. Faut vraiment se méfier de faire ça.”

Pierre Courbe (IEW) va encore plus loin dans l’argumentaire :

“Un frein à la multiplication de la journée sans voiture, pour moi c’est le côté culturel, émotionnel. La voiture, c’est la liberté, ça c’est encore très fort présent dans les mentalités. Quand on parle “d’interdire” la voiture aux personnes, ils prennent ça vraiment comme une attaque par rapport à ce qu’ils ressentent comme une liberté fondamentale, et ça se sent très, très fort. Chaque année, à l’occasion de la journée sans voiture, même chez Inter Environnement Wallonie, même si ça se passe à Bruxelles, on reçoit des mails haineux. Des personnes qui ne supportent pas qu’on leur interdise de rouler en voiture, et c’est souvent très, très violent comme messages et donc il y a un frein. Les décideurs sont tout à fait conscients de cette opposition populaire et donc rentrer dans une logique de multiplication de la journée sans voiture alors qu’il y a déjà beaucoup d’autres chantiers qui sont relativement impopulaires auprès d’une certaine frange de la population : zone 30km/h, piétonisation et compagnie. Je veux dire... Le gouvernement bruxellois a déjà beaucoup d’opposants potentiels face aux mesures de mobilité, donc je comprends qu’ils puissent être éventuellement un peu prudents sur ce plan-là.”

Par ailleurs, pour Emilie Herssens, qui coordonne la plateforme Walk, les mentalités et les habitudes des gens pourraient constituer un frein à la multiplication de journées sans voiture sur le court terme :

“[...] On vit dans un rythme effréné où on fonctionne toujours de la même manière : sur le court terme, ce serait compliqué de se dire “il y a ça” mais du fait que ça s’organise une fois par mois, ça créerait une certaine autre habitude, donc ça a un côté positif, du moins ça pourrait évoluer positivement.”

Toujours selon Pierre Courbe (IEW), il est important de saisir la portée symbolique de l’automobile dans le quotidien des citoyens :

⁵ Groupe sur le réseau social « Facebook » rassemblant des personnes réfractaires aux restrictions de l’usage de l’automobile

“Ça dépend fort des personnes évidemment mais beaucoup de personnes font la réflexion suivante : j’ai acheté une voiture, je m’en sers, c’est pas pour la laisser dans le garage et donc la possession de la voiture est vraiment un élément tout à fait déterminant. Quand on en a une, on a tendance à s’en servir et de manière parfois un peu irrationnelle. Et par ailleurs, je pense que cette idée d’alternatives confortables, il faut en sortir... La voiture, c’est un moyen de transport extraordinaire : je vais d’un point A à un point B en rentrant dans un véhicule et en sortant de mon véhicule une fois arrivé. L’alternative à la voiture... c’est la voiture, le vélo pour les personnes qui sont physiquement aptes à faire du vélo... Mais je crois que pour beaucoup de personnes, il n’y a pas d’alternatives aussi performantes et confortables que la voiture donc de mon point de vue, c’est qu’il faut faire son deuil de ça. Il y a des raisons qui le justifient pleinement : le problème climatique, la sécurité routière, la pollution, tout ça justifie qu’on sorte de ce modèle, mais le problème c’est qu’on a développé un moyen de mobilité qui est performant et confortable et il faut de mon point de vue en faire son deuil et c’est ça qui est difficile.”

Ces privations de confort et de liberté pour les usagers semblent être des obstacles importants pour les interviewés étant donné qu’il s’agirait de remettre en question les modes de vie habituels. La portée symbolique de l’automobile est ici importante, en tant qu’objet qui structure les aspects de notre vie quotidienne. Remettre en question son usage signifierait donc également remettre en question nos manières de vivre, et un changement dans les mentalités. Ces aspects constituent les derniers freins évoqués par nos répondants. Dans le prochain point, nous nous intéresserons aux leviers qui permettraient de multiplier l’occurrence de journée sans voiture.

3. Les leviers

3.1. Contextualiser et accompagner la journée sans voiture

Certains répondants ont souligné l’importance d’organiser la journée sans voiture en la contextualisant : autrement dit, que la communication soit axée sur la sensibilisation aux impacts positifs environnementaux et sanitaires, mais également que les citoyens puissent être conscients des avantages d’une ville sans voiture, plutôt que de vivre cet événement comme une privation de liberté.

Pour Florine Cuignet, en multipliant cette initiative, la sensibilisation pourrait être accrue :

“Si c’est un one shot, c’est moins évident mais je crois que c’est une très bonne approche pour montrer les avantages d’une ville sans bruit, qui est aussi un enjeu de santé hyper important. Moins de pollution, au niveau de la qualité de l’air, donc aussi un enjeu de santé publique. Parler de la question environnementale, je crois que les gens sont aussi sensibles pour le moment.”

Selon Emilie Herssens, multiplier les journées sans voiture serait intéressant, mais elle les organiserait différemment :

“[...] Montrer les exemples au niveau international qui marcheraient dans ce sens-là et les chiffres, les recettes que pourrait générer une journée sans voiture régulière et pourquoi pas offrir du budget aux associations de modes actifs pour offrir des activités durant la journée sans voiture. Je pense que c’est ça, c’est comme fermer une rue et ne rien proposer, ça risque... Si on ne fait pas de rendez-vous, surtout au début, ou une animation sur cette rue, les gens qui n’étaient pas convaincus vont peut-être dire *“bah ça a servi à rien, il s’est rien passé”* et donc il faut pas l’un sans l’autre, il ne faut pas juste enlever les voitures, c’est pas que ça.”

Pour Rémy Huon, qui travaille chez “Tous à pied”, la communication devrait être différente :

“D’un point de vue de la communication, c’est positif d’un point de vue symbolique, ... C’est remettre vraiment au cœur des préoccupations et des espaces publics à la fois les piétons... [...] Il y a sans doute aussi la réduction des émissions de pollution atmosphérique, avec aussi des possibilités accrues si c’est récurrent, de comparaison avec les jours normaux et surtout en semaine. C’est pour ça aussi que ce serait bien que ça se déroule au moins une fois sur l’année en semaine, pour pouvoir comparer la pollution atmosphérique les jours normaux avec les jours sans voitures, parce qu’avec un dimanche, on peut pas vraiment comparer. [...] L’idée de la multiplier, c’est à un moment qui est représentatif du quotidien et pas un moment de loisir ou de détente... [...] Ça pourrait même s’appeler autrement parce que là, on a déjà le *“sans”* et donc c’est vu comme une restriction quelque part... Je pense que la communication devrait être un peu plus positive... Je ne sais pas comment on pourrait l’appeler, *“journée de l’alter-mobilité”*, quelque chose qui parle au grand public en tout cas... Je pense que le terme mobilité, ça ne parle pas, mais voilà... une communication plus positive, pas *“sans”* quelque chose mais *“avec”* quelque chose d’autre.”

Pour Jeroen Verhoeven, ce serait intéressant d’inclure la journée sans voiture dans un contexte bien précis, afin que les citoyens puissent faire le lien entre la pollution et leurs pratiques de mobilité notamment :

“Ce que je trouve intéressant comme lien à faire, c’est entre la journée sans voiture et la politique dans le cadre des pics de pollution, parce que ça rend plus proactif : on ne peut pas prédire, c’est en fonction d’un contexte, on peut moins prédire. [...] Ça fait aussi que, comme quelque part c’est plus imprévisible, que les gens doivent tenir compte et doivent prévoir des alternatives, qui peuvent après devenir plus structurelles aussi. Ça nécessite aussi des mesures plus structurelles, car si c’est une fois par mois, ça ne nécessite pas vraiment de lien avec toute la mobilité en général.”

Pour Nina Ramos, la communication doit pouvoir être axée en sortant d'une "*ancienne vision de la ville, organisée autour de l'automobile*" :

“Une question que je me disais par rapport à la journée sans voiture, même de manière symbolique, c’est intéressant, mais je me demande parfois si ce n’est pas un peu une ancienne vision de la ville, parce que vraiment, c’est donner encore beaucoup d’espace symbolique à la voiture vu que c’est dire : on supprime la voiture et que tant qu’elle est pas là, ben du coup les autres moyens de transport ont toute leur place, au lieu de se dire plutôt, ben en fait l’idée c’est qu’on a des voitures dans la ville et c’est compliqué de les couper complètement, mais c’est chouette de pouvoir cohabiter avec les voitures et les autres moyens de transport quoi... [...] Si on dit : “*la voiture n’est pas là, regardez comme c’est chouette*”, c’est encore... tout est centré autour de la voiture finalement, de l’absence de la voiture, au niveau symbolique, c’est de nouveau un peu lui donner beaucoup d’importance.”

Quant à Pierre Courbe, il faudrait selon lui axer la communication sur les avantages d’une ville sans voitures, en montrant notamment “*que ces centres urbains ont retrouvé leur convivialité, leur qualité de l’air, que c’est quelque chose de fantastique*” :

“La voiture, pour beaucoup de personnes, y a pas d’alternatives, et de mon point de vue, ce serait montrer les avantages d’un monde sans voitures... Dire bonjour à quelqu’un dans la campagne me tient à cœur, mais il y a d’autres avantages qui ne sont pas en concurrence directe, mais qui sont tout aussi formidables : vivre dans une ville sans voitures, c’est aussi formidable. Pouvoir se mouvoir dans l’espace public, rencontrer des personnes, taper la papote n’importe où, respirer un air sain, c’est aussi des qualités. Et je pense que le problème, c’est que bien souvent, on essaye d’argumenter sur le champ où la voiture est la meilleure : monter dans ma voiture, j’habite à Bruxelles, et aller voir quelqu’un qui habite à 30 km, ça me prend 30 minutes en voiture ou ça me prend 2 heures en transport en commun, je peux argumenter tant que je veux là-dessus, je ne vais pas convaincre les personnes. Mais si je leur présente au contraire les avantages d’un monde sans voitures qui n’ont rien à voir avec leurs trajets spécifiques, là peut-être, effectivement qu’ils vont se rendre compte que ces avantages peuvent éventuellement effacer les avantages avec voiture du monde actuel, et là j’ai l’impression qu’il y a vraiment un travail chez nous-mêmes à faire : ce n’est pas tant comparer les modes de performance de transport entre eux qu’il faut comparer mais c’est comparer un monde sans voiture avec un monde avec voiture, pour pouvoir montrer les avantages et les inconvénients de l’un et de l’autre.”

Ces extraits témoignent de l’importance de faire le lien dans la communication entre cet événement et les impacts positifs sur l’environnement, la santé publique et l’expérience de la ville en termes d’agrément. En d’autres termes, de reconnecter la journée sans voiture à sa portée initiale. Dans ce cas, pour ces personnes, il serait intéressant de la multiplier car celles-ci participeraient à une prise de conscience et à un potentiel changement dans les mentalités et les pratiques de mobilité.

En outre, les répondants soulignent l'importance d'accompagner cette sensibilisation par des actions concrètes. Toujours selon Florine Cuignet (GRACQ), offrir un regard nouveau sur la ville en ayant la possibilité de se réapproprier l'espace public semble être un levier important :

“La journée sans voiture tombe toujours en même temps que la journée du patrimoine et de l'urbanisme : je crois qu'il y a des gens qui redécouvrent leur ville sans être focus sur la route. On redécouvre plein de choses, on remarque des bâtiments etc. [...] Il y a aussi l'apprentissage du vélo... On ne sait pas toujours où en faire et apprendre : ça permet aux gens de disposer vraiment d'espaces sûrs et c'est donc aussi important d'un point de vue de la sécurité routière.”

Rémy Huon (Tous à pied) montre l'intérêt de pouvoir tester davantage de pratiques de mobilité différentes :

“La possibilité de tester les transports en commun pour les usagers, donc gratuitement. Si je ne me trompe lors de la journée sans voiture, ils sont gratuits, donc voilà ça serait intéressant aussi, ça donne l'opportunité de les tester, de se dire *“bah tiens, c'est vrai qu'en transport en commun, je peux y aller facilement”* mais si c'est encore une fois un dimanche, ça marche pas trop. Si c'est pour aller au parc, par exemple, je prenais ma voiture pour aller au parc pour faire mon jogging, ben je remarque qu'en fait en transports en commun, je mets pas beaucoup plus de temps, voilà. [...] Une possibilité de réappropriation de l'espace public par les modes actifs et ce de manière, en toute *“sécurité”*. [...] Une prise de conscience de la consommation de l'espace par la voiture.”

Pour Camille Thiry (Bruxelles Mobilité), multiplier les initiatives qui permettent de se rencontrer et de se réapproprier l'espace public différemment serait un levier intéressant :

“[...] En tant que Région, on subventionne toute une série d'initiatives citoyennes et d'ASBL, comme GRACQ, Pro Vélo, qui reçoivent des subventions... On a aussi des appels à projet... Par exemple, on parle d'avoir plus d'espace sans voiture et autres mais par exemple cet été, on avait fait un appel à projet qui s'adressait à tout un chacun, à tous les citoyens... de pouvoir proposer des petits projets qui permettraient de retrouver de la convivialité en ville sur cette problématique de passer l'été en ville suite au Covid etc. Il y avait toute une série de petits projets qui visaient à se réapproprier des places de parking pour faire des endroits de rencontre, des mini-potagers, des rues de jeux pour enfants... Ça, c'est effectivement des leviers pour rencontrer les mêmes objectifs que le dimanche sans voiture mais à plus petite échelle. Y a eu un appel à projet pour cet été 2021, un appel pour l'été 2020 et c'est clairement des initiatives qui vont dans le même sens.”

Les éléments mis en avant ici montrent l'importance de redonner du sens à la journée sans voiture. Si multiplication il y a, il s'agit avant tout de pouvoir accompagner ces journées pour qu'elles aient un réel impact en termes de sensibilisation, de conscientisation mais aussi en termes de changements de

mentalités et de pratiques de mobilité, afin de dépasser son caractère festif qui semble être déconnecté de la question de la mobilité en général.

3.2. L'influence de la population

Pour Florine Cuignet, les politiques ont un rôle à jouer par rapport à la demande des citoyens :

“La plupart des Bruxellois sont demandeurs : plus de la moitié des ménages n’ont pas de voiture. On a aussi un trafic important qui provient des autres régions ; le Bruxellois subit aussi la circulation qui vient d'ailleurs et est demandeur de lieux de vie plus apaisés et plus sûrs au niveau de la sécurité routière.”

D’un autre côté, pour Marie Thibaut de Maisières, porte-parole de la ministre Elke Van den Brandt, ce sont les citoyens, voire les communes, qui ont un rôle à jouer en faisant pression sur les pouvoirs décisionnels :

“Que les citoyens fassent une pétition, ça mettrait la pression... Mais les communes pourraient faire des journées sans voiture ou certains quartiers, comme des rues à jeux à Forest, à St Gilles, des rues qui sont coupées pendant le week-end durant la belle saison et ça marche très, très bien. C’est juste une demande à la commune, les gens se rencontrent, ça crée des liens, de la cohésion sociale, et il faut que ça parte des citoyens.”

Par ailleurs, pour Jeroen Verhoeven, un changement dans la vie des citoyens, pourrait être également un moteur de modification des pratiques de mobilité :

“La mobilité, en grande partie, c’est une habitude : le moment-clef pour agir dans les habitudes des gens... Les études montrent qu’il faut un changement dans leur vie tel qu’un déménagement, la zone basses émissions... Ils sont contraints à se débarrasser de leur voiture : ce sont les moments où tu peux agir sur ça et donner l’expérience de changer l’habitude, ouvrir une opportunité pour qu’ils essaient autre chose et si ça leur plaît qu’ils adoptent.”

Pour Ria Kaatee (Gezinsbond), en changeant les mentalités, les pratiques pourraient évoluer également :

“Si on veut arriver à un changement, il faut que ce soit un autre jour, en semaine et en même temps qu’il y ait une éducation autre ; arriver à ce que les gens comprennent que c’est pas seulement le climat qui nous pousse à le faire mais parce qu’on comprend nous-mêmes ce que ça peut nous apporter comme qualité de vie : on se rencontre, on se parle [...] Il faut commencer avec les enfants, c’est une

question d'éducation : venir à pied à l'école... Il faudrait presque faire une action avec les écoles et les parents qui ont des enfants, même les tout petits, là on pourrait arriver à une autre mentalité.”

Les acteurs publics et privés pourraient également être une influence dans la balance. Pour Emilie Herssens, *“les commerces, les écoles et les entreprises inclus dans la boucle créeraient un grand levier parce que si eux se l'approprient et voient du potentiel, ils peuvent influencer là-dessus.”*

Sophie Guillet (UCM) confirme ces propos :

“Il faut leur donner un rôle si on veut que les petits commerçants soient impactés positivement, ou en tout cas une visibilité. Au moins donner la possibilité à des commerçants qui sont groupés en noyaux de commerçants d'avoir une animation, d'avoir une communication de la part des communes ou des associations de commerçants, ce serait déjà un premier bon et chouette pas... Parce qu'actuellement, quitte à faire une journée sans voiture et à faire des animations sur des places, par exemple communales, bah autant donner un peu de visibilité aux commerçants de la place communale... [...] Ils doivent y voir leur intérêt... Ces journées sont un peu off pour le moment car ça a lieu un dimanche... Et donc ça doit leur être profitable, et si on veut que la sphère économique soit développée dans le programme de la journée sans voiture, il faut développer quelque chose avec eux.”

Les éléments mis en avant montrent ici deux choses : d'une part, l'importance de donner du pouvoir aux usagers en les incitant à faire part de leur demande en matière de report modal, d'autre part, l'importance d'inclure la population dans ces processus de sensibilisation, qui ne se limitent pas à une communication durant une seule journée mais bien à plus long terme et de manière plus globale, en incluant la diversité des personnes concernées.

3.3. Développement du réseau de transports publics

Pour Jean-Michel Mary (STIB), un levier important serait de *“rendre les infrastructures capables de faire face à cette évolution de la mobilité”* mais cela constituerait à nouveau un problème de financement :

“Pour l'instant, on ne peut pas dire que les comptes régionaux soient dans le vert... La crise Covid a coûté beaucoup d'argent et donc c'est un véritable problème... et un vrai défi pour les autorités de pouvoir faire face aux besoins structurels d'investissement. Et donc c'est une des raisons pour lesquelles la STIB, en tant qu'exploitant, n'a jamais plaidé pour la gratuité des transports en commun parce qu'on sait très bien les difficultés auxquelles les autorités sont confrontées quand elles établissent leur budget... et s'il faut trouver des budgets complémentaires pour payer simplement le personnel et l'exploitation, ça risque de se faire au détriment des investissements, et il est important de continuer à poursuivre une politique d'investissements de manière à rendre le réseau de transports en commun capable de faire face à une augmentation de la demande.”

Pour Rémy Huon (TAP), davantage de transports efficaces et l'expérience de leur gratuité pourrait être un levier important :

“Si ça se fait aussi pendant la semaine, surtout, là ça pourrait éventuellement changer les pratiques modales des individus, il faut leur donner l'opportunité de tester les transports en commun gratuitement, surtout pendant la semaine parce que ce qui cadre fortement le choix modal d'un individu, c'est quand même le temps de parcours, la perception qu'il a du temps de parcours, et donc si on l'oblige à faire autrement, peut-être qu'il va se rendre compte que le temps de parcours n'est pas si important que ça par rapport au temps de parcours en voiture, et là je pense que c'est pas gagné d'avance, mais c'est déjà un très grand pas.”

Pour Sophie Guillet (UCM) :

“Il faudrait beaucoup plus de communication sur les déplacements multi-modaux. Imaginons que le commerce soit ouvert, en plus de ça, il faudrait que les campagnes de communication par rapport à la journée sans voiture favorisent et communiquent vraiment sur les déplacements multi-modaux parce qu'on sait que c'est une journée sans voiture, qu'il y a plein d'animations prévues, on sait que la STIB est gratuite mais on trouve qu'il n'y a pas énormément de moyens de locomotion alternatifs à la voiture qu'on peut prendre, et que ce ne soit pas que la STIB. [...] On se rend bien compte aussi qu'ils ouvriront uniquement le dimanche s'ils sentent qu'autour d'eux, ça bouge aussi. S'ils sentent que les pouvoirs communaux et locaux s'y mettent aussi, qu'ils proposent une animation, un tour découverte, etc, ça poussera beaucoup plus le commerce indépendant à se dire : *“ah bah oui, je vais ouvrir”*, parce que je vois que la commune prévoit quelque chose, parce que je vois qu'au niveau régional, on explique pas mal et on informe sur les transports multi-modaux...”

Ces éléments montrent l'importance pour les interviewés d'offrir un report modal tout aussi confortable pour les citoyens, et de les informer par rapport à la diversité de ceux-ci car les transports en commun ne constituent pas la seule alternative à l'automobile comme le souligne Sophie Guillet (UCM). En ce sens, multiplier la journée sans voiture pourrait permettre à la population d'expérimenter d'autres manières de se déplacer. Toutefois, cela montre tout le paradoxe intrinsèque à cette journée sans voiture qui est un événement avec une visée de sensibilisation aux changements de pratiques de mobilité, alors que les structures urbaines actuelles ne permettent pas actuellement -du moins en partie- d'expérimenter réellement un report modal de l'automobile en toute sécurité.

3.4. Un changement de perspective

Pour Olivier Fourneau (IEB), la restriction voire l'usage de l'automobile ne peut pas se penser indépendamment des structures urbaines actuelles, qui conditionnent largement les pratiques de mobilité :

“Des alternatives concrètes à l'usage de l'automobile...oui, mais pas que... Il y a aussi le problème d'aménagement du territoire : on ne peut pas vouloir transformer les pratiques de mobilité en faisant fi de la planification urbaine de ces 40 dernières années. Bruxelles est comparable aux Etats-Unis dans sa conception de la ville suburbaine donc on a urbanisé la périphérie depuis 50 ans, il y a des parties de l'agglomération bruxelloise qui ne font pas partie de la Région bruxelloise, qui ne bénéficient pas des transports en commun. Et là, il y a très peu d'alternatives qui sont mises en place pour accéder à la ville... C'est pas pour rien qu'on voit une telle distinction dans les comportements entre les habitants de la Région bruxelloise en matière de transport en commun ou un habitant de Linkebeek, où déjà la proportion à prendre la voiture est déjà plus importante... Moi je pense qu'on ne pourra pas résoudre cette histoire sans ramener les gens dans la ville et éviter cette tendance qui est toujours très présente à urbaniser la périphérie. Et puis, des alternatives, je pense qu'il y en a : je peux avoir un regard compréhensif sur la dépendance subjective ou objective. En soi, techniquement ... Tout le monde habite à 15 km d'une gare, tout le monde pourrait prendre un vélo et aller dans une gare. [...] Il y a un discours dominant qui dit : *“on ne peut rien changer parce que vous voyez, à Paris, ils font des choses pour diminuer les voitures mais ils ont 19 lignes de métro, eux, donc ils peuvent le faire”*... Ça me dérange car on a quand même un système de transport en commun à Bruxelles pour une petite ville moyenne qui est pas si mauvais en soi... Moi je pense qu'il y a une possibilité de mobilité pour les gens qui ont une dépendance subjective. C'est toute cette idée de dépendance subjective qui me semble importante, tous les gens qui disent : *“on ne sait pas faire des courses sans la voiture”*, tous les gens qui disent : *“on ne sait pas amener les gens sans la voiture”*... Par contre, il faut avoir un raisonnement sur quand est-ce qu'on a besoin d'une voiture et quand est-ce qu'on en n'a pas besoin... Toute une partie de classes sociales qui en ont besoin, y a toute une partie de professions qui en ont besoin, et le débat sur les transformations de mobilité ne peut se faire qu'en intégrant cette complexité à mon sens.”

Selon Emilie Herssens, il est important de sortir d'anciens schémas et de comprendre que le changement peut aussi se créer avec le temps et l'habitude :

“Je pense que c'est en vivant une expérience, en testant et parfois le fait... Il y a deux théories, y a celle par l'obligation, c'est comme du jour au lendemain on a été obligés de rester chez soi avec le confinement, ben du coup on a pu se tester à d'autres techniques et donc la marche et le vélo ont grimpé en flèche... Et donc je pense qu'une certaine forme de contrainte... Les gens s'adaptent, y a quand même... L'être humain s'adapte en fonction des contraintes, mais pour que ce soit perçu de manière positive, et ça je crois que c'est important, ce serait de proposer des activités dedans. Donc oui,

moi je crois au changement d'attitude avec ce mode. C'est faire découvrir les déplacements autrement, surtout à pied ou à vélo."

Pour Rémy Huon (Tous à pied), les freins potentiels pourraient s'atténuer à plus long terme, grâce à une perception nouvelle de l'espace public notamment :

"[...] C'est bien pour dire que la voiture consomme énormément d'espace aujourd'hui à Bruxelles, là c'est le moment de s'en rendre compte en fait... Et donc, qu'est-ce qu'on fait de cet espace ? Comment on peut l'utiliser ? L'occuper ? Je pense que si c'était plus récurrent, il y aurait aussi une appropriation plus efficace quelque part de l'espace au fur et mesure du temps, avec peut-être des rituels qui vont s'installer, des fêtes temporaires qui vont avoir lieu lors des journées sans voiture ou des terrasses de cafés qui vont s'élargir ou que sais-je, plein de choses."

Pour Jean-Michel Mary (STIB), le report modal de l'automobile ne peut se réaliser qu'à la condition que des infrastructures plus durables soient disponibles :

"On voit très bien que, quand on met à disposition à Bruxelles de nouvelles infrastructures cyclables de meilleure qualité, bah tout à coup, il y a une augmentation significative de cyclistes, tout simplement parce que celui qui se déplaçait autrement avant, tout à coup, va trouver que tout compte fait, c'est pratique, c'est rapide, c'est pas si dur que ça de se déplacer à vélo et surtout, c'est plus sécurisé parce qu'il y a des infrastructures de meilleure qualité. [...] Ça veut dire que les gens, ils ont pas tilté et ils ont pas changé structurellement leur mode de déplacement, il y a eu des effets ponctuels, conjoncturels mais si on veut un changement structurel, il n'y a rien à faire, il faut que de manière durable, les équipements, les nouvelles infrastructures fournissent une nouvelle offre de transports publics ou d'aménagement cyclables pour amener un changement durable."

Pour Ria Kaatee (Gezinsbond), les politiques ont également un rôle à jouer dans les mesures incitatives qui faciliteraient le report modal de l'automobile :

"Il faudrait aussi augmenter le prix des parkings... La carte riverain ici à Ixelles, tu payes 15 euros, le parking à vélo c'est 60 euros par an... En changeant ça, je peux déjà relativiser que c'est le prix du taxi, de l'abonnement des transports ... Si les gens ne veulent pas prendre l'initiative par eux-mêmes, il faut créer le changement par l'argent."

Les leviers évoqués montrent avant tout l'importance de contextualiser cet événement afin de faciliter l'appropriation par les citoyens, mais aussi les acteurs publics et privés, pour permettre un quelconque changement. Cependant, certains freins, comme la saturation des transports en commun, constituent un problème perçu comme irrésolvable actuellement.

Ces éléments par rapport à un changement de perspective montrent finalement l'importance pour les enquêtés de percevoir l'automobile non pas comme un objet isolé qui sert uniquement à se déplacer, mais comme un objet politique qui structure la ville et conditionne notre quotidien. En ce sens, le report modal de l'automobile ne peut s'opérer qu'en prenant conscience que les infrastructures urbaines pensées à travers celle-ci doivent être modifiées en parallèle.

En ce sens, la multiplication de la journée sans voiture ne semble pas être une initiative globalement perçue comme un événement qui permettrait d'être un moteur de changement de pratiques et de mentalités en termes de mobilité parmi les interviewés. Les informations récoltées lors des entretiens montrent davantage l'intérêt de penser la transition modale à plus long terme, en agissant sur des artères plus localisées notamment.

4. La question des alternatives

4.1. Des plans de mobilité novateurs

Globalement, la journée sans voiture, dans sa forme actuelle, n'est pas toujours perçue d'un bon œil par les personnes interrogées. Celle-ci ne permettrait pas d'aborder la complexité du problème, ou au contraire remettrait trop d'éléments en question. Agir concrètement en termes de mobilité dite durable signifie bien souvent pour les répondants d'agir de manière plus localisée et à plus long terme à l'échelle des quartiers.

Pour Yves Rouyet, échevin à la commune d'Ixelles :

“[...] Maintenant, il faut agir concrètement sur le terrain pour structurellement réduire l'impact de la voiture dans l'espace public et donc ça, ça veut dire réaliser des aménagements. Et moi je préfère que les agents communaux ou régionaux consacrent leur énergie à ça... Rendre la chaussée d'Ixelles définitivement piétonnière, c'est plus intéressant que juste l'avoir fait un jour. Multiplier les aménagements définitifs, c'est ça qu'il faut, je dirais même qu'il y a urgence.”

Pour Ischa Lambrechts (BECI), la journée sans voiture et sa multiplication ne constituent pas la solution adéquate :

“Je pense qu'en soi, la journée sans voiture, c'est pas la solution... La solution, c'est de diminuer quotidiennement les trajets en voiture... Le grand problème à Bruxelles, c'est l'auto-solisme : je pense que Bruxelles a tout à fait raison de diminuer l'auto-solisme... Pour ça, le gouvernement a déjà pris pas mal de mesures comme la création de pistes cyclables, la création de lignes de tram et métro, multiplier

les places sur le transport public... On a aussi la création des parkings de transit qui est quand même selon nous une condition sine qua non pour convaincre les navetteurs de laisser leur voiture aux frontières bruxelloises, c'est toujours une histoire de push and pull, c'est de, en premier lieu, influencer le comportement des Bruxellois et des navetteurs et deuxièmement aussi une histoire d'infrastructures : on va essayer de pousser un certain comportement, et aussi mettre en place des infrastructures pour faciliter ce changement de comportement."

Pour Florine Cuignet (GRACQ), organiser des événements plus récurrents qui permettent de réellement faire réfléchir les citoyens à leurs pratiques de mobilité serait une alternative intéressante :

"On pourrait travailler sur des événements plus récurrents, j'ai pas de formule toute faite, beaucoup d'idées qui cohabitent à l'assoc' mais ce qui ressort toujours, c'est d'organiser quelque chose de plus récurrent, et surtout avoir quelque chose qui soit un peu déconnecté de cet événement purement festif qu'est la journée sans voiture, c'est plus la fête qu'autre chose car c'est un dimanche et les gens ne réfléchissent donc pas à leurs pratiques de mobilité au quotidien... Et c'est pour ça que des choses plus récurrentes ou sur plusieurs jours pourraient impacter certains publics."

Nous l'avons vu, la journée sans voiture est appréciée en tant qu'événement annuel mais est plus ou moins critiquée dans sa multiplication sous sa forme actuelle, ne correspondant pas aux objectifs fixés en termes de mobilité plus durable. A ce sujet, Jeroen Verhoeven m'explique :

"Aujourd'hui à l'heure actuelle, les objectifs en termes de mobilité durable, c'est le plan Good Move, apaiser les quartiers... Ce ne sont pas de nouveaux objectifs, mais la communication est un peu différente : moins de trafic de transit sur les axes principaux et moins dans les quartiers et donc uniquement le trafic de destination. Il y a plus de volonté politique pour laisser plus de place aux cyclistes, aux piétons et moins aux automobiles."

L'idée est donc selon lui de *"changer les choses structurellement"*, *"c'est de faire petit à petit, de manière plus pérenne, que d'organiser dix fois par an des journées sans voiture, mais après ça, que tu n'oses pas les autres jours emmener ton gamin à l'école car rien n'est mis en place."*

Pour Marie Thibaut de Maisières, porte-parole de la ministre Elke Van den Brandt :

"Il s'agit avant tout d'opérer des changements pérennes à l'échelle des quartiers, à certains moments de l'année... Il y a plusieurs initiatives qui ont été prises pour récupérer l'espace consacré à la voiture notamment en supprimant le stationnement de la voirie, en se basant sur le principe STOP, en essayant de rendre la circulation plus fluide, que la ville soit plus agréable, plus verte. [...] Il y a aussi le plan Good Move, avec les zones à 30km/h, les mailles apaisées qui permettent de couper le trafic dans les quartiers, que la vitesse soit plus adaptée et que la voiture prenne moins de place dans l'espace public,

qu'il y ait beaucoup moins de trafic. [...] Tous ces plans ont pour visée que la voiture soit seulement pour ceux qui n'ont pas d'alternatives, qu'on l'utilise seulement dans les cas où on en a réellement besoin, et donc pas dans une optique de loisir."

Les répondants évoquent les nombreux plans actuels qui permettront sur le long terme de restreindre l'usage de l'automobile. En ce sens, l'événement de la journée sans voiture est assez isolé dans les politiques actuelles et ne semble pas voué à être multiplié. Comme Sarah Hollander (Bruxelles Environnement) me l'explique, *"le plan régional de mobilité, Good Move, prévoit toute une série d'autres mesures pour réduire l'usage de la voiture, donc également des mesures de sensibilisation : campagnes de communication, les plans de déplacements d'entreprises et scolaires, formation à la conduite à vélo en ville, etc qui visent à agir sur les déplacements quotidiens."* D'un point de vue plus structurel pour améliorer la qualité de l'air, elle évoque la zone à basse émission (LEZ), la sortie des véhicules thermiques et aussi une tarification kilométrique en région bruxelloise (SmartMove). Ces mesures ayant pour visée de diminuer l'usage de l'automobile à une large échelle et à plus long terme, en agissant sur des endroits plus définis et non pas à l'échelle de toute la région bruxelloise.

4.2. Des artères sans voitures

Pour Jeroen Verhoeven, la journée sans voiture pourrait se comprendre comme un événement restreint, organisé par des citoyens bénévoles, pour réduire les coûts notamment :

"Ça dépend comment on le fait, il y a un exemple qui se discutait à la Commission Régionale de la Mobilité, de Cyclovia à Bogota, mais là c'est organisé tout à fait différent, je crois pas que les transports en commun étaient gratuits et c'était pas forcément toute la région, c'était juste des grands axes sans voitures, et c'était pas la police qui gérait mais il y avait toute une équipe de bénévoles qui géraient ça, ça marchait bien, mais malheureusement ici la Région, ils n'ont pas osé mettre ça en place."

Pour Emilie Herssens (Walk) :

"Je trouverais ça intéressant de la multiplier mais je les organiserais un peu différemment, je mettrai un peu plus de contexte et de cadre, une programmation qui soit un peu plus détaillée. [...] A l'époque, stand de mobilité, soit dans communes, soit à l'échelle régionale à un pôle central et ça avait le mérite de fédérer des acteurs... Ici, je crois que de manière générale, ça n'a pas de sens de rassembler tout le monde dans une zone spécifique mais de pouvoir montrer les opportunités aux quatre coins de la Région... Donc, moi, je ferais des mini villages, des animations dans les différentes communes qui permettent d'offrir des opportunités de shift modal, de tester une autre mobilité ou d'avoir à côté d'autres expériences de micro-mobilité, pourquoi pas faire une expérience de la marche en ville. [...]"

Moi je serais partisane d'avoir une programmation d'activités au-delà de la campagne de communication et aussi dans le choix du message qui est défini car quand on voit sur les sites, le message est très juridique : *“voici les règles du code de la route”*, je me demande si c'est pas aussi la place pour justement créer un débat sur comment, dans quel contexte a été rédigé le code de la route, qu'est-ce qui peut évoluer par rapport au code de la route et faire des expérimentations d'autres modèles de mobilité, quand les voitures ne sont pas là expressément, par exemple une fois par mois. Parce que le code de la route a été créé par rapport à l'omniprésence de la voiture et du coup bah ça évolue, il y a à chaque fois de la réglementation, est-ce qu'il n'y a pas encore des choses qui pourraient être inversées sur base du principe STOP⁶. [...] C'est un principe qui pourrait être mis en avant un peu partout et spécifiquement pendant la journée sans voiture.”

Pour Rémy Huon (Tous à pied) :

“Une bonne initiative qui a surtout une portée symbolique et ça, c'est vraiment super important car nous on travaille quand même pas mal sur la communication, développer une culture de la marche, et je pense que ça doit se faire à la fois par des actions ponctuelles et locales en termes d'aménagement, d'urbanisme tactique, de création de réseau de cheminement piétons mais aussi par des actions de plus grande envergure qui ont une portée d'un point de vue de la communication et de portée médiatique... Et nous on voit ça de manière très positive, et c'est des actions qui pourraient éventuellement se répéter dans le temps plutôt que se limiter à une fois par an.”

Pour Nina Ramos (Brulocalis), multiplier les actions locales auraient davantage d'impact et permettrait surtout d'effectuer moins de travail administratif en amont :

“C'est plus simple de fermer un quartier car on déplace la circulation ailleurs... En termes de dérogation, y a pas besoin : on met des barrières donc c'est beaucoup plus facile... Par rapport aux quartiers et aux mailles apaisées, il y a vraiment un travail de fond qui est en train de se faire à Bruxelles, ça va développer aussi un transfert modal, l'idée est de créer des quartiers où à l'intérieur on a que du trafic automobile local, donc les gens qui rentrent chez eux, et apaisé, donc 30km/h et avec des axes structurants tout autour où là on pourrait avoir le trafic de transit etc.”

Pour Florine Cuignet, se centrer sur des artères beaucoup plus restreintes pourrait avoir davantage d'intérêt :

“Il ne faudrait pas que ça devienne un event où rien ne se fait, mais c'est quand même un gros event, et on voit qu'on veut faire la campagne dans la ville, qu'on ramène des tonnes de gazon à la Place des Palais, et qu'on fait venir plein de camions, ... L'idée c'est de ne pas spécialement avoir des events comme ça, mais plus alors se centrer sur des quartiers... D'ailleurs, ça a déjà été organisé je pense dans

⁶ STOP : hiérarchie Stappen, Trappen (fiets), Openbaar vervoer et enfin Personenwagens (Good Move, 2019).

les années précédentes : certaines communes avaient mis en place des périmètres sans voiture, c'était un mercredi, ça permet aux écoliers de se déplacer dans ce périmètre sans voiture, de se réapproprier l'espace... À l'échelle d'un quartier, les gens qui y habitent et qui y vivent peuvent voir ce que c'est d'avoir un quartier qui n'est pas juste une artère où on se déplace mais où on peut organiser des activités, où on a du lien social, avec ses voisins, etc. Donc plus dans cette optique-là, mais encore une fois, ça a un coût, il faut compter sur la bonne volonté des habitants, des citoyens de garder des barrières, de vérifier que personne ne rentre dans le périmètre en voiture, c'est aussi des questions pratico-pratiques auxquelles il faut penser."

Pour Camille Thiry (Bruxelles Mobilité) :

"Donc, multiplier non, ou alors des périmètres plus restreints à certaines occasions qui permettent de redécouvrir finalement l'aspect qualité de vie de périmètres sans voitures, donc l'aspect agréable d'un piétonnier ou de ce type de vision urbaine, ça oui, mais c'est plutôt maintenant au quotidien à nous d'accompagner les gens concrètement dans le transfert modal plutôt que de venir déterminer des espaces sans voitures... [...] On s'est toujours accordé avec les communes et autres pour ne pas multiplier ces journées en tant que telles en se basant sur des coûts, des études, mais plutôt de s'appuyer sur le fond, sur l'aspect résidentiel et agréable des espaces publics, sur le soutien au transfert modal et ce genre de choses."

Par ailleurs, pour Yves Rouyet, échevin à la commune d'Ixelles, les mesures pourraient également être davantage radicales :

"Moi je pense qu'à un moment donné, il va falloir prendre des mesures temporaires beaucoup plus fortes mais qui ne coûtent pas spécialement beaucoup d'argent : c'est une leçon du Covid, c'est qu'avec trois bacs à fleurs, on peut changer les choses. Nous on l'a fait, il y avait une petite rue, "Champ de Mars", qui était un égout à bagnoles, avec 6000 véhicules par jour -c'est gigantesque, le même nombre que à la place Stéphanie-, comme raccourci pour couper la petite ceinture, on a mis deux bacs à fleurs, puis voilà, et ça n'avait pas coûté super cher. Les étangs d'Ixelles ont été fermés aussi avec deux bacs à fleurs : si on veut réaménager, ça prend beaucoup plus de temps et d'argent. On a déjà prévu ça, mais on sait que ça ne sera pas fait avant 2026. [...] Un autre exemple, il y a le problème des voitures qui tournent autour de la place Flagey, avec le carrefour au bas de la rue Lesbroussart, où c'est un jumping cars total, ça ne ressemble à rien... Donc là, on est en train d'élaborer un plan qui va couper la circulation sur la place Flagey. Mais alors il y a le risque que la circulation soit reportée entre les deux étangs, et alors reportée entre l'Abbaye et le deuxième étang, mais alors on reporte, ainsi de suite... Ça, c'est des mesures beaucoup plus radicales..."

Les discours ci-dessus montrent l'intérêt de réduire l'utilisation de l'automobile et de l'adapter à des artères localisées, en se concentrant sur certains axes précis ou des quartiers en particulier. Finalement, ces plans de mobilité et les idées évoquées se rassemblent autour de la réduction de

l'automobile plutôt que de son interdiction étant donné l'impossibilité actuelle de s'en débarrasser et surtout l'intérêt trop important de la conserver au sein de la ville selon les enquêtés.

5. Un événement dépassé ?

Selon Yves Rouyet, la journée sans voiture, *“c'est un truc un peu dépassé”*. *“Franchement, je pense qu'on est passé à autre chose : au début des années 2000, c'était hyper important de sensibiliser les gens à une mobilité alternative et à la voiture individuelle. Aujourd'hui, la majorité des gens est sensibilisée, c'est fait, check.”* Pour lui, il y a même *“une certaine hypocrisie à vouloir ça”* : la population aurait tôt fait de dire dans ce cas qu'elle veut bien faire un effort, deux, trois fois par an, mais le reste de l'année souhaiterait utiliser une voiture comme si de rien n'était. *“Nous, on préfère dire : il faut faire un effort 365 jours par an, pas en fermant toute la Région bruxelloise, mais quand même en réduisant petit à petit l'emprise de la voiture.”*

Ischa Lambrechts (BECI) est d'un avis similaire :

“[...] L'idée de multiplier la journée sans voiture était une idée pré Good Move, c'était dans une époque où Bruxelles manquait d'une vision totale sur la mobilité. Et donc c'était facile à dire, on n'a pas de vision, de projet pour améliorer la mobilité à Bruxelles et donc [...] “ah oui on va multiplier les journées sans voiture”. Aujourd'hui, le contexte est différent, on a une stratégie qui s'appelle Good Move, on a aussi, une ministre, Elke Van Den Brandt, qui est très motivée pour mettre en place certaines choses, qui est très forte dans la mise en place de certaines mesures et donc elle avance sur plusieurs projets. Aujourd'hui si on prend en compte les projets : la zone de basse émission, Smart Move, l'interdiction des moteurs thermiques 2030-2035, on a le projet de pistes cyclables, etc, et donc je pense, si on a tout ça, on arrive à mettre en place l'objectif qui était visé avec une journée sans voiture, mais une journée sans voiture n'est plus... Si on arrive encore aujourd'hui avec cette idée, je pense que la réaction sera “mais avec quoi tu viens ?”, on est déjà plus avancés aujourd'hui...”

Selon Olivier Fourneau (IEB), la journée sans voiture ne peut pas avoir une envergure plus importante que ce qu'elle ne représente aujourd'hui :

“[...] La journée sans voiture, c'est un peu une vision qui évite la complexité du sujet... La journée sans voiture ne va jamais traiter de la dépendance objective qu'a un individu face à la voiture et cette dépendance, elle existe, on n'a pas de service transport collectif, la capacité d'utiliser une mobilité alternative n'est pas la même pour toute les classes d'âge, tous les groupes sociaux. [...] Et puis au sein même des pouvoirs politiques, il me semble qu'il y a une ambiguïté dans le traitement d'accès de la voiture au territoire : ils ont une volonté de rendre la ville agréable mais aussi une volonté de rendre la ville attractive, et ça, c'est deux tendances qui traversent les transformations de mobilité en Région bruxelloise... [...] Si tu améliores le cadre de vie, tu vas attirer de nouvelles classes moyennes, tu vas

faire revenir des classes bourgeoises qui sont parties de la ville et les faire revenir, ce qui est quand même important dans une ville pauvre comme Bruxelles mais en même temps, tu dois quand même permettre au territoire d'être accessible pour qu'il remplisse sa fonction économique... Et cette tension qui existe entre la ville agréable et la ville attractive explique bien des choses par rapport à la journée sans voiture. [...] Si la journée sans voiture est un dimanche, c'est parce que l'économie se réduit drastiquement le dimanche, c'est aussi parce que ça donne l'idée d'une ville agréable, d'une ville touristique. [...] Moi, quand je me promène, je vois des cyclistes qui viennent d'ailleurs, c'est une manière de renforcer l'image de marque de Bruxelles et c'est d'attirer les gens sur Bruxelles et de les faire venir, mais paradoxalement à ça, Bruxelles ça reste une ville avec une partie importante de la population et tu dois faire fonctionner l'économie, et tu vas pas prendre le risque que toutes les entreprises soient délocalisées. Donc voilà, deux tensions très fortes et donc je crois que la journée sans voiture est un moyen de communication efficace mais qui simplifie le débat et qui n'a pas vocation à trouver une solution en fait, c'est un moyen de communication événementiel et c'est à mon avis à ça que ça se réduit.”

Pour Camille Thiry (Bruxelles Mobilité), l'événement de la journée sans voiture s'inscrit dans un rapport de sensibilisation et de communication et le but n'est pas de rechercher à avoir davantage de portée :

“Il y a l'aspect agenda : le jour du dimanche sans voiture, ici est institutionnalisé avec sens dans le cadre de la semaine de la mobilité... Si on veut multiplier les journées, il faudrait définir clairement quand est-ce qu'on le fait, que ça ait du sens aussi, qu'on prenne peut-être un jour au mois de mai qui serait quoi, le “printemps de la mobilité”?... Il faudrait réfléchir pour que ça ait du sens et que ce ne soit pas *par* des initiatives qui soient collées de manière artificielle et unilatérales à l'un ou l'autre moment, là c'est vraiment les freins principaux... Et le fait aussi que, vidé de sa signification de base, un périmètre sans voiture aussi grand et aussi long, donc toute la journée, ce serait peut-être plutôt contre-productif qu'autre chose. Finalement, qu'est-ce qu'on veut obtenir ? Un transfert modal vers des déplacements plus durables. Est-ce que aujourd'hui la multiplication de ce type de journée est le levier pour le faire ? Nous ne pensons pas. Le dimanche sans voiture, clairement tel qu'il est conçu, était vraiment au départ comme une sorte de manifestation populaire et d'acte militant qui permettait de changer les mentalités et le travail a été fait parce que les mentalités ont évolué au fur et à mesure et maintenant les gens sont presque demandeurs d'avoir plus de journées sans voiture.”

Ce qu'il ressort de ces derniers éléments, c'est le caractère presque obsolète de la journée sans voiture selon ces personnes : celle-ci a eu son importance à une époque où il était important de sensibiliser les citoyens au transfert modal compte tenu des impacts négatifs de l'automobile. Cette journée étant unique par année et ce qu'elle est, sa portée n'est pas importante et les projets actuels ou à venir, notamment via le plan Good Move, sont davantage significatifs aux yeux de certains répondants. Finalement, comme le souligne Olivier Fourneau (IEB), la journée sans voiture telle qu'elle existe actuellement n'a pas de meilleure prétention à rester un événement de communication.

IV. DISCUSSION

1. Conclusions sur les résultats de l'enquête

Les données que nous avons récoltées au moyen d'entretiens approfondis nous permettent de tirer quelques conclusions. Nous proposons de les articuler selon différents axes ci-dessous.

A partir de notre question de recherche, nous souhaitons explorer les freins et les leviers à une multiplication de la journée sans voiture : par rapport à cet enjeu, nous sommes partis du postulat que si nous la multiplions, cette journée pourrait avoir davantage d'impacts sur le long terme. D'une part en diminuant son côté festif étant donné la régularité qui pourrait normaliser de nouvelles pratiques de mobilité, et d'autre part, parce qu'à plus large échelle, les impacts positifs de cette journée en matière de qualité de l'air, de réduction de bruit et de pollution pourraient être plus importants.

Nous avons dans un premier temps montré comment les personnes interrogées perçoivent la journée sans voiture et ce qu'elle représente actuellement. Alors que certains ont montré que cette journée constitue essentiellement un événement de communication par rapport aux impacts négatifs de l'automobile mais aussi de sensibilisation par rapport aux pratiques de mobilité alternatives à la voiture, qui est globalement agréable et au caractère festif, voire ludique, d'autres enquêtés ont souligné le manque d'envergure de cette journée, notamment dû à son caractère unique annuel ne permettant pas de créer un changement dans les mentalités, et parce que le travail de sensibilisation aux pratiques de mobilité alternatives à l'automobile a déjà été réalisé depuis que cette journée existe. Cela fait dire à certains interviewés que cette journée est totalement déconnectée de la thématique de la mobilité et n'a plus beaucoup de sens actuellement dans ce cadre précis, bien qu'elle reste agréable à vivre. Ce premier constat nous a permis de nous rendre compte de la diversité des points de vue par rapport à cette journée mais de retenir que, globalement, les personnes interrogées ne sont pas unanimes quant à sa portée et son existence. En ce sens, cela nous a permis de comprendre que celle-ci n'était pas un événement voué à impacter durablement les consciences, constituant une forme de frein d'un point de vue plus symbolique.

En termes de freins plus concrets, du point de vue des pouvoirs organisateurs, plusieurs aspects peuvent être pris en compte :

- a) L'argument économique, dans le sens où cette journée mobilise beaucoup de personnel au sein des communes, de la police mais aussi parce qu'il faut assurer la gratuité des transports

publics au sein de la STIB et que cela coûte beaucoup d'argent. L'organisation de la journée sans voiture revient à environ 1 million d'euros sur un budget annuel du gouvernement d'environ 6 milliards d'euros, ce qui peut évidemment compter dans la balance, mais à la fois pas. Comme Emilie Herssens (Walk) l'a souligné, d'autres événements peuvent coûter beaucoup d'argent sans que cela ne pose problème. Nous soulignons ici la dimension du choix politique par rapport à la mise en oeuvre de ce type d'événement ;

- b) La contrainte économique de la métropole bruxelloise : l'automobile, dans sa portée symbolique, est liée à une économie néo-libérale fonctionnelle. Autrement dit, interdire les automobiles, c'est prendre le risque pour certains interrogés de créer un déficit dans le budget de la ville étant donné la potentielle perte du chiffre d'affaires des restaurants ou des commerces dans lesquels les citoyens ne se rendraient plus s'ils ne pouvaient plus utiliser de voiture. Par ailleurs, certains répondants soulignent à plus large échelle la perte de concurrence économique par rapport aux autres Régions. Ces éléments nous ont permis de montrer le caractère structurant de l'automobile à travers la ville mais aussi à travers toute notre vie sociale, conditionnée par celle-ci ;
- c) L'offre de transports public est saturée aux heures de pointe en semaine, ce qui ne permettrait pas d'accueillir tout le monde dans de bonnes conditions si la journée était multipliée ;
- d) Pour certaines personnes, multiplier cette initiative n'aurait pas d'impact supplémentaire notamment car les personnes sensibilisées voire convaincues le sont déjà et que le contexte de crise sanitaire a déjà demandé beaucoup d'efforts importants aux citoyens.

En outre, les personnes interrogées qui représentent les usagers, ont souligné deux freins principaux à la multiplication de cet événement :

- a) Les usagers peuvent faire face à des difficultés pragmatiques dans le sens où la privation de l'automobile ne leur permet pas d'assurer leur quotidien sans embûche, soulignant l'aspect de dépendance objective par rapport à l'automobile ;
- b) Les citoyens peuvent également voir la restriction de l'automobile comme une privation de liberté et de confort, soulignant la dépendance subjective par rapport à l'automobile.

Tous ces éléments permettent de montrer plusieurs choses. L'automobile a émergé dans une vision moderniste de la ville, et l'a donc structurée. Elle façonne donc nos déplacements mais aussi toute l'organisation sociale. En ce sens, nous sommes globalement aliénés à celle-ci, et remettre en question sa place au sein de la ville, c'est finalement remettre en question tout un système qui s'est construit en parallèle de son expansion. Par ailleurs, la possession et l'usage de l'automobile s'inscrivent dans un

rapport de propriété privée, et donc une logique individualiste, qui façonne nos rapports sociaux. Interdire son utilisation semble donc revenir à priver ce que bon nombre de citoyens perçoivent comme une liberté individuelle fondamentale.

Concernant les leviers évoqués, plusieurs éléments sont à retenir :

- a) L'importance de contextualiser, mais aussi d'accompagner cette journée en termes d'impacts environnementaux, notamment en facilitant le transfert modal grâce à l'organisation d'activités concrètes. Autrement dit, que la communication soit axée de manière concrète et que cette journée ne se réduise pas à un événement purement festif ;
- b) La population, qui, en s'appropriant l'événement comme quelque chose de positif, peut faire pression en demandant une multiplication de cette journée ;
- c) Le développement des transports en commun et d'activités permettant de prendre en considération les possibilités de se déplacer autrement qu'en voiture ;
- d) Un changement de perspective afin de prendre conscience que le changement de mentalités et de pratiques ne s'opère que sur le long terme, en modifiant considérablement les infrastructures urbaines et en prenant conscience de la prépondérance de l'automobile dans toutes les sphères de notre société, afin de mieux implémenter des politiques ciblées qui incitent à utiliser d'autres moyens de déplacement.

Plus globalement, ce qu'il ressort de cette journée telle qu'elle existe, c'est qu'elle n'est pas suffisante dans sa forme actuelle (à elle seule) pour sensibiliser et changer les pratiques de mobilité des individus. Si elle était multipliée, il ne faudrait par conséquent pas le faire tel qu'elle selon certains répondants. En effet, sa portée est intéressante mais ses effets ne sont pas importants d'un point de vue d'un transfert modal. En ce sens, les répondants montrent que les politiques publiques orientent plutôt leurs décisions en termes de restriction de l'usage de l'automobile, dans des artères plus ciblées, plutôt qu'en interdisant complètement celle-ci, comme en témoigne notamment le plan de mobilité Good Move et ses projets actuels et futurs.

Les grands axes hypothétiques que nous retenons et qui mériteraient d'être creusés davantage :

L'automobile a une place prépondérante au sein de notre société ; elle ne constitue pas simplement un moyen de déplacement mais est un objet politique qui structure et façonne toute la société et nos interactions quotidiennes. Dès lors, penser son interdiction semble compliqué. Partant de ce constat, nous pouvons illustrer cet effet au regard des données récoltées lors de nos entretiens :

Du point de vue des pouvoirs organisateurs, l'automobile, en tant qu'objet qui structure la ville, est un enjeu complexe à prendre en compte dans les politiques de mobilité. Tenter de restreindre son usage s'accompagne de modifications profondes des structures urbaines : la difficulté à remettre en question sa place se dévoile dans les discours, ce qui nous fait dire que les politiques publiques sont elles-mêmes prises dans des mécanismes institutionnels qui empêchent de remettre véritablement en question sa place à travers des sentiers de dépendance et d'inertie institutionnelle. Par ailleurs, la vision par rapport à cette journée sans voiture est globalement pensée à court terme et empêche d'intégrer davantage de complexité institutionnelle : par exemple, certains répondants ont souligné le fait que le budget alloué à la journée sans voiture, bien qu'il puisse paraître important, pourrait réellement peser dans la balance face à des coûts de santé publique notamment liés aux problèmes de pollution entre autres causés par les transports routiers. En outre, l'émergence de la question automobile est récente et les mesures prises à son égard ont pris et prennent du temps à se mettre en place : ces aspects montrent également l'inertie institutionnelle par rapport à la gestion environnementale dans les politiques publiques et par conséquent la lenteur dans les prises décisions.

Pour les usagers, cela s'exprime à travers les notions de dépendance objective et subjective. En effet, les difficultés rencontrées selon les personnes interrogées montrent la dépendance objective des usagers à l'automobile : le manque d'alternatives constitue dès lors un frein important. En outre, cette question du confort et de la dépendance subjective montre bien la difficulté de sortir d'un système basé sur l'usage individuel de l'automobile, en tant que symbole de notre société néo-libérale. L'automobile se comprend comme un droit individuel, propre à chacun. Interdire son usage, c'est restreindre la liberté des individus.

La portée symbolique de l'automobile est donc considérable. De là découle les éléments suivants :

- **La tension entre la volonté d'initier un changement de pratiques de mobilité de la part des usagers au moyen de la journée sans voiture et le caractère unique par année de cette journée**

La question de la multiplication de la journée sans voiture dévoile une contradiction intrinsèque aux discours : si la journée n'a pas le sens recherché et n'est pas un moment propice à expérimenter d'autres manières de se déplacer sans se résumer à un événement folklorique, c'est peut-être aussi justement parce que ce caractère unique délimite la possibilité d'y vivre autre chose. Une telle journée, sans accompagnement plus concret, ne peut que se réduire à cela, car l'événement tel qu'il

est pensé semble déjà conditionner les limites de sa portée. Multiplier cette journée pourrait a contrario, comme certains l'ont souligné, rentrer dans les mœurs et faire intégrer de nouvelles normes sociales en matière de mobilité, sans aucun doute plus radicales.

- **La tension entre une volonté de visibilité, d'effet marketing, de folklore et une volonté de sensibiliser à un changement de pratiques de mobilité**

La journée sans voiture peut également se percevoir comme une récupération des pratiques de mobilité alternatives à l'automobile afin de se les approprier en termes d'image et de visibilité par rapport aux valeurs essentielles de transition climatique. Au-delà des difficultés pragmatiques rencontrées, le "sans voiture" est finalement une idée, une image, un effet marketing qui a lieu durant une journée et semble se résumer à cela.

- **La tension entre la ville fonctionnelle d'un point de vue économique et la ville agréable**

Remettre en question l'usage de l'automobile signifie finalement remettre en question tout un fonctionnement de société, basé sur une économie marchande, qui se doit d'être fonctionnelle au regard de la concurrence que Bruxelles peut avoir avec les autres Régions notamment. La journée sans voiture montre dès lors, par son caractère symbolique, cette tension entre une visée restrictive et le maintien du statu quo par rapport à l'automobile. En ce sens, les politiques semblent jongler entre la volonté de restreindre l'usage de l'automobile tout en assurant sa continuité au sein de la ville.

En conclusion au regard de tous les éléments susmentionnés :

La journée sans voiture semble être aujourd'hui un événement obsolète en termes d'incitation au changement de pratiques de mobilité non pas par ses caractéristiques en soi mais parce que le choix politique qui l'encadre semble ici conditionner son caractère dépassé ; selon notre lecture, c'est finalement parce qu'elle n'est pas utilisée dans une meilleure visée de sensibilisation et de changement de pratiques par rapport au point de vue actuel qui a évolué depuis ses débuts qu'elle n'a pas davantage de portée, et non parce qu'elle n'a pas de portée dans l'absolu. D'un autre côté, nous pourrions voir la journée sans voiture comme l'illustration de la complexité des implications de la remise en question de l'usage de l'automobile, dans le sens où celle-ci n'est pas une simple machine pour se déplacer mais conditionne toutes les structures de la ville, ses transports collectifs, mais aussi ses rapports de pouvoir et d'inégalités. L'enjeu semble finalement de se situer entre une volonté de restreindre son usage dans une vision de réponse d'atténuation aux changements climatiques à plus

large échelle (en changeant les pratiques de mobilité et en diminuant la part modale de l'automobile) et en même temps le désir de maintenir son usage afin d'assurer la continuité de notre mode de société actuel.

Dès lors, les répondants ont exprimé leurs idées alternatives par rapport à cette journée afin d'avoir un meilleur impact en termes de report modal notamment : les plans décrits au sein de Good Move sont évoqués, mais aussi d'autres mesures plus radicales qui les pourraient accompagner, jouant sur le court terme et le long terme à la fois. La journée sans voiture organisée de manière plus récurrente pourrait en ce sens être une facilitatrice de ces changements à plus long terme.

2. Biais et limites

Nous avons fait le choix de nous intéresser au point de vue décisionnel et organisateur de cette journée sans voiture à Bruxelles, en essayant de mettre en exergue la diversité et la complexité des discours encadrant cette initiative. Bien entendu, les différentes opinions représentent une diversité d'usagers et ces visions sont parfois généralistes, et omettent sans aucun doute toutes les nuances et les divers points de vue des acteurs concernés. Nous avons fait le choix de ne pas interroger directement les usagers afin de mettre en évidence la manière dont est gérée ce type d'initiative à Bruxelles. Ici, nous nous intéressons donc davantage aux mécanismes institutionnels qui encadrent l'organisation de cette journée sans voiture, sans prendre en compte toutes les nuances des diversités des quartiers et des groupes sociaux rencontrés. Il serait toutefois intéressant de montrer ce que les usagers pensent de cette initiative dans toute leur diversité culturelle et socio-économique et de tenter de saisir leurs représentations par rapport aux politiques actuelles de restriction de l'automobile.

Notre échantillon est constitué de 16 personnes. Nous avons certes interrogé de manière approfondie des personnes compétentes en matière de mobilité à Bruxelles, en tâchant de toucher le plus possible d'organes différents afin de représenter la pluralité des acteurs de la société. Toutefois, cet échantillon reste globalement limité. Il serait intéressant de comprendre comment ces mécanismes institutionnels s'articulent au quotidien, en étant sur le terrain et en analysant le travail des experts rencontrés. En ce sens, nos tentatives de généralité restent bien entendu hypothétiques.

Bien que nous ayons demandé à plusieurs reprises d'avoir accès à certains chiffres, nous n'avons malheureusement pas eu l'occasion de les exploiter dans le cadre de ce mémoire (coût de la STIB, etc). Ceux-ci auraient été intéressants à mettre en perspective avec d'autres chiffres liés aux coûts environnementaux ou de santé publique notamment ; dans cette approche, nous aurions sans aucun

doute pu approfondir davantage l'idée d'une vision basée sur le court terme, qui conditionne la spécificité de chaque budget, sans perspective plus complexe à plus long terme.

3. Pistes de développement

Au terme de cette recherche, nous prenons davantage conscience que la journée sans voiture, bien qu'elle puisse être incluse dans les mesures politiques de restriction de l'automobile en tant qu'événement symbolique, va bien au-delà de cette idée. Le "sans voiture" est important à prendre en compte ici, et c'est ce qui le caractérise par rapport à d'autres mesures restrictives. En effet, son caractère global, à visée d'interdiction, même s'il y a des exceptions (dérogations) montre bien l'enjeu de notre enquête : l'automobile, par sa place prépondérante, est un objet qui prend autant de place physiquement que symboliquement, et dont il est difficile de se défaire. Nous avons ainsi montré la tension qui se joue entre l'idée de restreindre l'usage de l'automobile et celle d'interdire son utilisation. Ces deux aspects semblent coexister, tantôt favorisant l'un, tantôt favorisant l'autre. Il serait sans aucun doute intéressant d'approfondir ces aspects, et d'analyser comment ces aspects s'articulent dans les prises de décisions et les débats actuels.

L'enjeu du "sans voiture" que nous avons mis en exergue au sein de ce mémoire illustre la tension qui se joue entre la réduction de la possession de la voiture ou la réduction de son usage. Ces aspects n'ont pas été abordés par manque d'espace dans cet écrit mais mériteraient d'être approfondis et d'apporter une lecture plus complexe et plurielle par rapport à cette idée de réduction de l'usage de l'automobile.

CONCLUSION

L'objectif de notre recherche était de comprendre dans sa globalité l'événement de la journée sans voiture en tant que mesure d'interdiction (partielle) de l'usage de l'automobile au sein de la Région de Bruxelles-Capitale. Cela sous-tendait d'étudier l'hégémonie de l'automobile au sein de nos sociétés contemporaines, en tant qu'objet qui façonne les villes et qui structure nos pratiques de vie quotidiennes, afin de saisir son caractère ancré et aliénant qu'il est difficile de remettre en question. A travers notre étude de cas que constitue la journée sans voiture, nous avons ainsi pu montrer certains mécanismes institutionnels que nous retenons ici.

Nous l'avons vu, les transports routiers et plus principalement l'automobile sont responsables de nombreux impacts sur la santé, mais aussi sur l'environnement. Par ailleurs, la question de l'automobile et de ses externalités négatives est aujourd'hui un phénomène qui prend peu à peu sa place dans les politiques publiques de mobilité. Pourtant, les initiatives limitant son usage restent encore timides et ne font qu'émerger concrètement dans de nombreuses villes telles que Bruxelles.

Lorsque nous avons décidé de nous intéresser à la journée sans voiture, nous sommes partis du présupposé que cet événement était réduit à du folklore et de l'événementiel. Cette idée ne nous a pas quittée tout au long de notre enquête, et reste présente dans notre esprit. Toutefois, nous avons pu prendre conscience de nombreux éléments qui nous ont permis de comprendre plus en profondeur le contexte dans lequel s'inscrit cet événement.

Nous avons ainsi pu montrer que l'automobile est un objet politique qui façonne notre rapport au monde en structurant aussi bien la ville que nos déplacements et nos interactions sociales. Nous avons pu souligner la dimension aliénante de l'automobile, mais aussi conditionnante dans notre rapport au monde au quotidien. En parallèle, nous avons mis en exergue la prise de conscience politique qui a peu à peu émergé par rapport à ses effets négatifs et qui a permis sa mise à l'agenda politique. Dans cette lignée, les mesures de restriction de l'usage de l'automobile sont devenues de nouvelles questions politiques à part entières, qui se sont intégrées dans les politiques publiques. En Belgique, de nombreuses années se sont écoulées entre la prise en compte d'une nécessité d'un transfert modal face à l'hégémonie de l'automobile individuelle et le moment où des mesures concrètes ont été édictées dans les plans régionaux de mobilité (Debrie et al., 2020). En partant de ce constat, nous avons pu saisir la complexité des mécanismes institutionnels liés à la remise en question de l'usage de l'automobile, qui s'illustrent à travers notre analyse de cas qu'est la journée sans voiture.

Nous avons ainsi pu comprendre que les mesures actuelles visent avant tout à restreindre l'usage de l'automobile, mais ne visent pas à interdire son utilisation. Ainsi, au-delà de la complexité organisationnelle évoquée par nos répondants et les freins qui s'imposent à eux par rapport à une multiplication de cet événement, nous avons pu mettre en exergue les mécanismes institutionnels qui structurent les discours, sans que les acteurs ne disposent de grandes marges de manœuvre pour en sortir.

Nous avons souligné le manque de complexité institutionnelle d'un point de vue politique où chaque sphère est partagée, et où acteurs politiques, privés et publics peinent à dialoguer et trouver des terrains d'entente dans une vision plus globale et à long terme. Nous avons également noté la dissonance dans les discours entre un événement comme la journée sans voiture voué à sensibiliser sur les thématiques environnementales, alors que ces éléments étaient rarement évoqués de manière concrète dans les argumentaires. C'est pourquoi, et c'est ce que nous avons tenté de montrer tout au long de cet écrit, nous avons pris le parti de penser que les discours des personnes interrogées étaient eux-mêmes pris dans des mécanismes institutionnels beaucoup plus importants. Bien souvent, lorsque les personnes parlent à titre personnel, les avis sont plus critiques voire radicaux concernant les mesures à mettre en œuvre en termes de report modal de l'automobile.

En partant de cette idée de l'automobile qui structure notre vie et nos villes, nous avons ainsi pu montrer toute la tension qui se joue entre le désir d'être une ville fonctionnelle, en concurrence économique avec les autres parties du pays et du monde, et la nécessité de changer de trajectoire d'un point de vue environnemental, mais aussi social et politique. Bien souvent, les discours démontrent que cette idée du "sans voiture" est intéressante en termes de communication, d'image de marque, de visibilité face au monde extérieur.

Le "sans voiture" au sein de la ville de Bruxelles semble en ce sens à la fois irréalisable et occulté de la scène politique : nous posons ici finalement l'hypothèse que tant que la dimension structurante et aliénante de l'automobile ne sera pas prise en compte, un changement radical par rapport à sa place ne pourra s'opérer.

BIBLIOGRAPHIE

Appleyard, D. (1982). Livable Streets: Protected Neighborhoods? *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*. 45 (1), 106-117. doi:[10.1177/000271628045100111](https://doi.org/10.1177/000271628045100111).

Badiozamani, G. (2003). Car-free days: A shift in the planning paradigm?. *Natural Resources Forum*. 27: 300-303. doi: <https://doi.org/10.1111/j.0165-0203.2003.00064.x>

Barthes, R. (2015). *Mythologies*, Paris: Seuil.

Beaudet, S. (2018). La voiture individuelle, un nouveau mode de transport collectif ?. *Annales des Mines - Réalités industrielles*. 49-51. <https://doi.org/10.3917/rindu1.182.0049>

Boltanski, L., Chiapello E. (1999). *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris: Gallimard.

Bruxelles Environnement. (2021). *Bruxelles a mieux respiré lors du dimanche sans voiture*. Retrieved from <https://environnement.brussels/news/bruxelles-mieux-respire-lors-du-dimanche-sans-voiture>

Bruxelles Environnement. (2018). *Cadastre du bruit du transport routier*. Retrieved from <https://environnement.brussels/lenvironnement-etat-des-lieux/rapports-sur-letat-de-lenvironnement/synthese-2015-2016/bruit/cadast-4>

Bruxelles Environnement. (2018). *Caractéristiques environnementales du parc automobile bruxellois*. Retrieved from

<https://environnement.brussels/lenvironnement-etat-des-lieux/en-detail/air/caracteristiques-environnementales-du-parc-automobile>

Bruxelles Environnement. (2018). « EN VILLE, SANS MA VOITURE ! » : MESURES ET CONSTATS EN MATIÈRE DE BRUIT. Retrieved from https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/Bru_38

Bruxelles Environnement. (2018). *Émissions de particules fines (PM10 primaires)*. Retrieved from <https://environnement.brussels/lenvironnement-etat-des-lieux/en-detail/air/emissions-de-particules-fines-pm10-primaires>

Bruxelles Environnement (2018). *Exposition de la population au bruit des transports*. Retrieved from <https://environnement.brussels/lenvironnement-etat-des-lieux/rapports-sur-letat-de-lenvironnement/synthese-2015-2016/bruit-1>

Bruxelles Mobilité. (2014). *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*. Retrieved from https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/les_pratiques_de_deplacement_a_bruxelles_analyses_appfondies.pdf

Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2005). Social Exclusion, Mobility and Access. *The Sociological Review*, 53 (3), 539–555. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x>

Cathkart-Keays. (2015). *Will we ever get a truly car-free city?*. Retrieved from <http://www.theguardian.com/cities/2015/dec/09/car-free-cityoslo-helsinki-copenhagen>.

Cluzet, A. (2010). *Ville libérale ou ville durable? Répondre à l'urgence environnementale*. Paris: L'Harmattan.

Currie, G., Stanley, J. (2008). Investigating links between social capital and public transport. *Transp. Rev.* 28 (4), 529–547. doi:[10.1080/01441640701817197](https://doi.org/10.1080/01441640701817197).

Debie, J., Maulat, J., Berroir, S. (2020). Les politiques urbaines face à l'automobile : objectifs, outils et controverses de l'action publique dans les métropoles de Bruxelles et Paris. *Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, Metropolis*. Retrieved from hal-02922417.

Demoli, Y., Lannoy, P. (2019). *Sociologie de l'automobile*. Paris: La Découverte.

Dobruszkes, F. (2020). *Tourisme, transports et environnement*. Université Libre de Bruxelles.

European Environment Agency. (2017). Air quality in Europe - 2017 Report. Retrieved from <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2017>

Fangeat, E., Paillard, S., Couderc, J-L., Fréret, P., Mermoud, F., et al. (2001). En ville, sans ma voiture ! Evaluation du 22 septembre 2000 : résultats et analyses. [Rapport de recherche] *Centre d'études sur*

les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 118 p., tableaux, graphiques, figures, photos, bibliographie p. 87 et 88. Retrieved from [hal-02162043](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02162043).

Fol S. (2009). *La mobilité des pauvres, pratiques d'habitants et politiques publiques*. Paris: Belin.

Fressoz, J-B. (2018). Anthropocène: quand l'histoire humaine rencontre celle de la Terre. *France Culture*. Conférence en ligne. Retrieved from <https://www.franceculture.fr/conferences/campus-condorcet/anthro-pocene-quand-lhistoire-humaine-rencontre-celle-de-la-terre>

Gallez., C. (2015). La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir. (Master's thesis). Université Paris-Est Marne-la-Vallée. Retrieved from <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01261303/document>

Bruxelles Mobilités. (2019). *Projet de plan régional de mobilité, Good Move*. 208 p., Retrieved from https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2021-04/goodmove_FR_20210420.pdf

Green, C.P., Heywood, J.S., Navarro, M. (2014). Traffic Accidents and the London Congestion Charge. *Journal of Public Economics*. 133. 11-22. <https://doi.org/10.1016/j.jpubeco.2015.10.005>

Hart, J., Parkhurst, G. (2011). Driven to excess: impacts of motor vehicles on the quality of life of residents of three streets in Bristol UK. *World Transport Policy & Practice*. 17 (2), 12–30. Retrieved from https://uwe-repository.worktribe.com/preview/968900/WTPP_Hart_ParkhurstJan2011prepub.pdf

Heinen, E., van Wee, B., Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: an overview of the literature. *Transp. Rev.* 30, 59–96. doi: [10.1080/01441640903187001](https://doi.org/10.1080/01441640903187001).

Hopkins D. (2017). Destabilising automobility? The emergent mobilities of generation Y. *Ambio*. Apr, 46, 371-383. doi:10.1007/s13280-016-0841-2.

Hubert, M. (2008). « L'Expo 58 et le « tout à l'automobile » », *Brussels Studies*, 22, doi:[10.4000/brussels.621](https://doi.org/10.4000/brussels.621).

Illich, I., Giard, L., et Dupuy, J-P. (1973). *Énergie et équité*. Paris: Seuil.

Kaufmann V. (2002). *Rethinking mobility*. Burlington: Ashgate.

Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Basagaña, X., Cirach, M., Cole-Hunter, T., Dadvand, P., Donaire-Gonzalez, D., Foraster, M., Gascon, M., Martinez, D., Tonne, C., Triguero- Mas, M., Valentín, A., Nieuwenhuijsen, M. (2016). Urban and transport planning related exposures and mortality: a health impact assessment for cities. *Environ. Health Perspect. in print*.
[doi:10.1289/EHP220](https://doi.org/10.1289/EHP220)

Nieuwenhuijsen, Mark J., Khreis, H. (2016), Car free cities: Pathway to healthy urban living, *Environment International*, 94, [doi:10.1016/j.envint.2016.05.032](https://doi.org/10.1016/j.envint.2016.05.032).

Orfeuill, J-P. (2010). La mobilité, nouvelle question sociale ?. *SociologieS. Dossiers*. doi:
<https://doi.org/10.4000/sociologies.3321>

Quivy, R. & Campenhoudt, L. V. (2011). *Manuel de recherche en sciences sociales*. Paris: Dunod.

Rojas-Rueda, D., de Nazelle, A., Teixidó, O., Nieuwenhuijsen, M. (2013). Health impact assessment of increasing public transport and cycling use in Barcelona: a morbidity and burden of disease approach. *Prev. Med.* 57 (5), 573–579. doi: [doi: 10.1016/j.ypmed.2013.07.021](https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2013.07.021)

Sauvayre, R. (2013). *Les méthodes de l'entretien en sciences sociales*. Paris: Dunod.

Scheepers, C.E., Wendel-Vos, G.C.W., den Broeder, J.M., van Kempen, E.E.M.M., van Wesemael, P.J.V., Schuit, A.J. (2014). Shifting from car to active transport: a systematic review of the effectiveness of interventions. *Transport Res Part A* 70, 264–280. [doi:10.1016/j.tra.2014.10.015](https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.10.015).

Sperling, D., Gordon, D. (2008). Two billion cars; transforming a culture. *TRNEWS*. Retrieved from <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/trnews/trnews259billioncars.pdf>.

Urry, J. (2005). *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie?*. Paris: Armand Colin.

Urry, J. (2008). *Mobilities*. London: Polity.

Ville de Bruxelles. (2021). *Dimanche sans voiture à Bruxelles le 19 septembre 2021*. Retrieved from <https://www.bruxelles.be/dimanche-sans-voiture>

ANNEXES

Questions posées lors des entretiens :

-Que pensez-vous de la journée sans voiture ? Quelle est sa signification actuelle selon vous ?

-Y aurait-il un intérêt à la multiplier selon vous ? Si oui, à quelle fréquence ?

-Que pensez-vous du fait d'organiser la journée sans voiture un autre jour qu'un dimanche ?

-Quels sont les freins à sa multiplication ?

-Quels sont les leviers éventuels ?

-Pensez-vous que cela pourrait changer les pratiques de mobilité et/ou les mentalités si celle-ci était multipliée ?