

## DÉCLIN ET SURVIE DES MOBILITÉS AUTOMOBILES ?

### *THE DEATH AND LIFE OF CAR MOBILITIES?*

Sylvanie GODILLON - Gaële LESTEVEN

#### Appel à articles

La fermeture des voies sur berge par la Ville de Paris en 2016 a agité les médias mais également les milieux professionnels et académiques ; certains y voyant la fin de l'automobile en ville. Est-ce le cas ? Ou au contraire l'automobile serait-elle de retour en ville ? Près de soixante ans après la parution de *Déclin et survie des grandes villes américaines* (Jacobs, 1961) remettant en cause la planification urbaine centrée sur l'automobile, ce numéro de *Flux* s'intéresse à la place des mobilités automobiles dans les espaces métropolitains.

Au cours du XX<sup>e</sup> siècle, le système automobile s'est constitué à travers une industrie, des services, des réseaux, une culture et un style de vie (Dupuy, 1999 ; Flonneau, 2008). Dès les années 1960, des critiques émergent face à la prédominance du mode automobile en ville (Jacobs, 1961 ; Buchanan, 1963), dénonçant ses effets négatifs : consommation de l'espace, congestion, pollution, accidents de la route. Les mobilités automobiles dans les espaces métropolitains soulèvent différents enjeux (Orfeuill, 2010). Par exemple, des territoires périurbains sont dépendants de l'automobile. Leurs habitants doivent utiliser la voiture pour accéder aux différents services (Motte-Baumvol, 2007).

Face à l'étalement urbain permis par un accroissement des vitesses automobiles, des courants de pensée, comme le *New Urbanism* en Amérique du Nord et la ville compacte en Europe, prônent un retour à une certaine densité urbaine, où la part de la voiture individuelle serait réduite au profit des transports collectifs et des modes actifs (Henderson, 2012). Si certains y voient la possibilité d'un avenir « post-automobile » (Dennis et Urry, 2012), d'autres soulignent l'existence de politiques contradictoires (Reignier *et alii*, 2009) où l'apaisement des centres-villes se couple d'une amélioration des infrastructures routières en périphérie.

L'industrie automobile est pourvoyeuse d'innovations techniques et technologiques (électrification et automatisation du véhicule ; géolocalisation et applications numériques, *etc.*). Associées à un développement des pratiques collaboratives (autopartage, covoiturage), ces innovations participeraient à la promotion d'une mobilité urbaine plus durable et plus sûre. Cependant, ces objectifs ne sont pas toujours atteints. Malgré l'introduction de la notion de « peak car » (Goodwin, 2012), l'usage quotidien de la voiture individuelle tend à se maintenir dans de nombreuses métropoles européennes (Focas et Christidis, 2017) et participe à un renforcement des inégalités socio-spatiales.

Les mobilités automobiles sont-elles en déclin ou en survie ? Ce numéro cherche à éclairer les questionnements en lien avec les évolutions du système automobile, les externalités qui en résultent, les politiques publiques qui les traitent, les discours et les croyances qui en découlent. Ces problématiques s'inscrivent dans des contextes métropolitains où, dans les pays du Nord comme dans ceux du Sud, de plus en plus d'initiatives viennent du secteur privé, rendant plus complexe la gouvernance des mobilités automobiles, tant au niveau local que national ou supranational.

Des contributions théoriques ou systémiques sont attendues, interrogeant ce qui constitue le système automobile aujourd'hui et questionnant sa part de résilience. Des travaux traitant des perspectives passées et à venir sur la place de l'automobile dans les principes d'aménagement et de planification des territoires et des réseaux sont également bienvenus, tout comme des travaux portant sur les usages, les modes de gouvernance ou encore les discours liés à l'évolution des mobilités automobiles.

### Call for papers

Paris city shut to traffic the riverside road in 2016. This closure has stirred up the media but also professional and academic circles. Some people see it as the end of the car in the city. For others, the car is back in town, but under different configurations. Almost sixty years after the publication of *The Death and Life of Great American Cities* (Jacobs, 1961), which challenged the role of car-oriented planning, this *Flux* special issue focuses on car mobilities in metropolitan areas.

During the 20<sup>th</sup> century, the automobile system was progressively built through the development of the car industry, services, road networks, culture and lifestyle (Dupuy, 1999; Flonneau, 2008). As early as the 1960s, critics began to emerge against the predominance of the car in cities (Jacobs, 1961; Buchanan, 1963), denouncing space consumption, congestion, pollution, and road accidents. Car mobilities in metropolitan areas raises various issues (Orfeuill, 2010). For example, some suburbs are car dependent. Their inhabitants rely on the car to access basic services (Motte-Baumvol, 2007).

In reaction to urban sprawl, some theories – such as the New Urbanism in North America and the Compact City in Europe – are in favour of more density and propose a shift from the private car to public transport and active modes (Henderson, 2012). While some imagine a “post-car” future (Dennis and Urry, 2012), others point to contradictory policies (Reignier et al., 2009) such as the renewal of downtown areas closed to road traffic in parallel to road infrastructure development in the periphery.

Car makers provide technical and technological innovations (vehicle electrification and automation; geolocation and digital applications, etc.). Together with the development of collaborative practices (carsharing, carpooling), these innovations would help promote a more sustainable and safer urban mobility. However, these objectives are not always achieved. Despite the introduction of the notion of "peak car" (Goodwin, 2012), the daily use of the private car tends to be maintained in many European cities (Focas and Christidis, 2017) and contributes to a reinforcement of socio-spatial inequalities.

Is it the death or life of car mobilities? This special issue questions the evolutions of the automobile system, its externalities, related public policies, discourses and beliefs. In cities of the North and South, more and more initiatives come from the private sector, making the governance of car mobilities more complex, at the local, national or supranational level.

Theoretical or systemic contributions are expected, questioning what constitutes the automobile system today and its resilience. Works on past and future perspectives on the role of the car in urban and network planning are also welcome, as well as papers on travel behaviours, governance and discourses related to the evolution of car mobilities.

## Calendrier / Calendar

15 décembre 2018 <i>December 15<sup>th</sup>, 2018</i>	Dépôt des propositions (un résumé de 4000 caractères maximum accompagné d'une bibliographie et d'une courte biographie de l'auteur)  Les propositions sont à envoyer à <a href="mailto:sylvanie.godillon@gmail.com">sylvanie.godillon@gmail.com</a> et <a href="mailto:gaele.lesteven@enpc.fr">gaele.lesteven@enpc.fr</a>  <i>Authors should send a long abstract of 800 words maximum, accompanied by a short biographical note with full contact details and institutional affiliation to both: <a href="mailto:sylvanie.godillon@gmail.com">sylvanie.godillon@gmail.com</a> and <a href="mailto:gaele.lesteven@enpc.fr">gaele.lesteven@enpc.fr</a></i>
15 janvier 2018 <i>January 15<sup>th</sup>, 2018</i>	Retour aux auteurs, après validation en comité de rédaction de <i>Flux</i> (une invitation à soumettre un article complet ne préjuge pas de son acceptation finale, soumise ensuite à double évaluation)  <i>Flux editorial committee will select abstracts. Authors will be informed of the selection.</i>
15 mai 2018 <i>May 15<sup>th</sup>, 2018</i>	Soumission du texte complet (50 000 signes espaces compris)  <i>Authors should send a complete version of their article (9,000 words maximum).</i>

## Références / References

- Buchanan C., 1963, *Traffic in towns*, Harmondsworth: Penguin Books.
- Dennis K., Urry J., 2012, Post-Car Mobilities, in: Conley J., McLaren A. T. (eds), *Car Troubles: Critical Studies of Automobility and Auto-mobility*, Farnham: Ashgate Publishing, p. 235-251.
- Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile. Symptômes, analyse, diagnostic, traitement*, Paris : Éditions Anthropos.
- Focas C., Christidis P., 2017, *What drives car use in Europe?*, European Commission, Joint Research Centre.
- Goodwin P., 2012, *Peak Travel, Peak Car and the Future of Mobility: Evidence, Unresolved Issues, Policy Implications, and a Research Agenda*, Discussion Paper, OECD.
- Henderson J., 2012, The Politics of Mobility: De-essentializing Automobility and Contesting Urban Space, in: Conley J., McLaren A. T. (eds), *Car Troubles: Critical Studies of Automobility and Auto-mobility*, Farnham: Ashgate Publishing, p.147-164.
- Flonneau M., 2008, *Les cultures du volant XXe-XXIe siècles*, Paris : Autrement.
- Jacobs J., 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Vintage.
- Motte-Baumvol B., 2007, Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne, *Norois*, vol. 4, n° 205, p. 53-66.
- Orfeuill J.-P., 2008, *Une approche laïque de la mobilité*, Paris, Descartes & Cie.
- Reigner H., Hernandez F., Brenac T., 2009, Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables, *Métropoles* [En ligne], 5 | 2009, mis en ligne le 06 avril 2009, consulté le 19 avril 2018.