

#6 Pourquoi et comment intégrer la justice sociale dans l’agenda politique pour la restriction automobile

Published 13/11/2023 · Updated 16/01/2024

[Nicola da Schio](#) (VUB), [Eva Van Eenoo](#) (VUB), [Freke Caset](#) (VUB, UGent), [Line Vanparys](#) (UCLouvain), [Françoise Bartiaux](#) (UCLouvain), [Edoardo Luppari](#) (MolemBIKE), [Thomas Ermans](#) (UCLouvain Saint-Louis Bruxelles), [Thomas Verbeek](#) (TU Delft), [Kobe Boussauw](#) (VUB), [Monika Maciejewska](#) (UAB), [Simon Bothof](#) (VUB), [Geert te Boveldt](#) (VUB), [Benjamin Wayens](#) (ULB), [Tim Cassiers](#) (BRAL)



©Photo de [Alex Muromtsev](#) sur [Unsplash](#).

Traduction : Laurie Guérif

[Integratie van sociale rechtvaardigheid in de autobeperkende beleidsagenda: waarom en hoe](#)

[Why and how we should mainstream social justice in the car-restrictive policy agenda](#)

Les BSI Position Papers reflètent les opinions, réflexions, recommandations des autrices et auteurs qui n'engagent en aucune façon la responsabilité de Brussels Studies et du Brussels Studies Institute (BSI). Les autrices et auteurs en assument l'entière responsabilité.

La justice sociale devrait faire partie intégrante de l'agenda politique pour la restriction automobile à travers des revendications précises et explicites, affirment les autrices et auteurs de ce *BSI Position Paper*. À cet égard, elles et ils estiment que la répartition des avantages et des inconvénients liés aux politiques de restriction automobile ne devrait pas reproduire – et encore moins creuser – les inégalités socioéconomiques.

Premièrement, ces politiques ne devraient pas simplement consister à rendre les déplacements en voiture ou le stationnement plus onéreux, sans tenir compte des capacités financières des personnes qui paient. Deuxièmement, il conviendrait de prendre des mesures pour assurer une répartition plus équitable des bienfaits que présentent ces politiques pour le territoire. Troisièmement, la capacité de chacune et chacun à façonner l'agenda en matière de restriction automobile ne devrait pas dépendre de sa situation socioéconomique. Enfin, la mise à disposition d'un réseau de transports publics efficace, accessible et financièrement abordable devrait constituer la clé de voûte pour assurer la mobilité de toutes et tous.

Politiques de restriction automobile et justice sociale : un mariage difficile ?

À Bruxelles, comme dans de nombreuses autres villes, le rôle et l'espace dévolus à la mobilité automobile font l'objet de vives controverses¹. Les conflits entourant la piétonisation des boulevards centraux ou la mise en place des « quartiers apaisés » dans le cadre du plan Good Move ne sont que les derniers exemples en date illustrant une longue histoire de controverses politiques et de mobilisations citoyennes visant soit à assurer, soit à restreindre la mobilité automobile.

Fait remarquable, dans ces débats, aussi bien les partisans que les adversaires des mesures de restriction automobile mettent souvent en avant des arguments relatifs à la justice sociale, que l'on pourrait définir au sens large comme une répartition équitable des contraintes et des opportunités au sein de la société. Les défenseurs de ces politiques de restriction font généralement valoir que ce sont les ménages à faibles revenus qui bénéficient le plus de leurs effets en matière de santé publique, puisque la plupart de ces ménages vivent dans les quartiers les plus pollués. En outre, les catégories les plus défavorisées de la population sont moins susceptibles de posséder une voiture, et donc vraisemblablement moins touchées par les restrictions. Les opposants, quant à eux, affirment que ce sont justement ces groupes sociaux qui éprouvent le plus de difficultés pour adopter d'autres solutions de mobilité. Ces différends découlent de points de vue contradictoires sur les finalités des déplacements en voiture et celles qu'il y a lieu de privilégier, et sur qui peut bénéficier d'un droit d'accès à la voiture, et dans quelle mesure. Plus généralement, il n'y a apparemment pas de consensus académique ou social en ce qui concerne les formes de dépendance à l'égard de la voiture, celles qu'il conviendrait de traiter en priorité et la manière dont les (dés)avantages d'un système de mobilité dominé par la voiture devraient être répartis.

Afin de rassembler une grande variété de points de vue autour de cette question controversée, nous avons organisé en juin 2023 une table ronde avec des universitaires, des fonctionnaires et des représentants de la société civile. Il s'agissait de recueillir des données empiriques, de

recenser les lacunes au niveau des connaissances universitaires et d'examiner les tensions politiques relatives à un plan de mobilité qui restreigne l'usage de la voiture tout en étant socialement juste. Certains d'entre nous ont également participé à un séminaire (organisé par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité) consacré à la problématique de la conciliation entre mobilité, transition écologique et équité sociale². Le présent *BSI Position Paper* s'appuie sur ces discussions et vise à engager un dialogue plus large aux niveaux universitaire et politique.

L'accent est mis sur ce que nous appelons l'« agenda politique de restriction automobile », à savoir le vaste éventail de politiques locales et régionales visant à décourager l'achat, la possession et l'utilisation de voitures ainsi qu'à en limiter l'omniprésence dans l'espace public. L'objectif de cet article n'est pas d'évaluer ces politiques une à une ou dans leur ensemble. Nous souhaitons plutôt faire avancer le débat en proposant un cadre illustrant ce à quoi devrait ressembler un plan d'action « juste » en la matière.

Intégrer la justice sociale dans l'agenda politique de restriction automobile

Notre principal argument est que la justice sociale devrait faire partie intégrante de l'agenda politique de restriction automobile et que les revendications en matière de justice sociale doivent être précises et explicites.

Nous avons délibérément choisi le terme de « justice » plutôt que celui d'« inclusion » ou de « solidarité ». L'idée de justice suppose d'aller au-delà d'une simple « bienveillance » à l'égard des personnes en situation précaire ou d'une simple recherche d'inclusivité. Il s'agit de reconnaître pleinement le droit à la ville de tout un chacun. En outre, il est utile de faire la distinction entre deux concepts souvent utilisés de manière interchangeable, à savoir l'« inégalité » et l'« injustice ». Si l'inégalité est un terme *descriptif* désignant une disparité entre des individus ou des groupes, elle n'est pas intrinsèquement indésirable ou injuste. En revanche, le concept de justice implique une affirmation *normative* quant à ce que devrait être la réalité : il est possible de *justifier* (littéralement « rendre juste ») une situation d'inégalité ou d'affirmer qu'il y a injustice³. En corollaire, lorsque nous parlons d'« intégration » (en anglais : *mainstreaming*) de la justice sociale, nous entendons l'intégration d'une optique de justice à toutes les étapes de la procédure ainsi qu'à tous les niveaux institutionnels de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques. Par exemple, il s'agit d'éviter un scénario dans lequel les effets sociaux négatifs *a posteriori* des interventions politiques visant à limiter l'usage de la voiture sont atténués par des systèmes de compensation. Au contraire, il faut placer la justice sociale au cœur de l'agenda politique de restriction automobile.

Deux raisons au moins expliquent la nécessité et l'urgence d'intégrer la justice sociale dans l'agenda politique de mobilité urbaine. La première est pragmatique : cette intégration est indispensable afin de mobiliser un large soutien en faveur de la transition. Si les plans de mobilité urbaine ne tiennent pas compte des principes fondamentaux de justice, un agenda politique de restriction automobile pourrait mettre en péril notre capacité collective à prendre part à la transition, et devenir l'objet de vifs conflits sociaux et d'une résistance acharnée. La deuxième raison est d'ordre politique : nous soutenons le droit de vivre dans une société juste, que nous considérons comme un droit politique inconditionnel et non comme un simple « agrément ». Or, si l'on aspire à la justice dans nos sociétés démocratiques, il faut assurer une répartition équitable des avantages et des inconvénients entre les groupes sociaux et dans l'espace public. C'est là une condition préalable à l'instauration de sociétés véritablement justes et durables, et un moyen de progresser en ce sens⁴.

Dans le présent article, nous ne nous étendrons pas sur les inégalités des environnements bruxellois en matière d'accessibilité et de mobilité. Ces questions ont fait l'objet de plusieurs études sur Bruxelles, notamment sur la répartition socio-spatiale inégale de la possession de voitures⁵, sur la propriété et l'utilisation des voitures de société⁶, sur l'obligation de posséder une voiture et l'accès à d'autres solutions⁷, et sur les conséquences environnementales de la mobilité basée sur la voiture⁸. La première étape cruciale pour dépasser l'idée postpolitique selon laquelle nous sommes « tous dans le même bateau » consiste à mettre en évidence ces inégalités. Il est essentiel de bien les comprendre, pour obtenir une image complète du système de mobilité urbaine et de l'appui universitaire nécessaire à la mise en place d'une action citoyenne. Ne pas reconnaître ces inégalités conduit à une image incomplète ou déformée de la réalité, à une perte du sentiment d'urgence et à une mauvaise spécification des priorités.

Toutefois, il ne suffit pas de mettre en évidence les inégalités qui caractérisent nos environnements de mobilité urbaine. Nous devons trouver un sens à ces inégalités et les évaluer continuellement selon un paradigme de justice. Il est crucial de se demander à quoi pourrait (et devrait) ressembler un agenda politique « juste » de restriction automobile. C'est évidemment une redoutable gageure que d'essayer de répondre à cette question, en raison de la complexité même du système sociotechnique dans lequel s'inscrit la mobilité urbaine, mais aussi parce qu'il s'agit d'une entreprise politique ancrée dans un contexte spécifique et dans des processus démocratiques de dialogue, de confrontation et de délibération.

Pour autant, nous ne saurions nous garder de formuler un certain nombre de propositions quant à la forme que pourrait prendre ce plan d'action « juste ». Nous espérons que ces propositions inspireront une réflexion collective sur les possibilités d'intégrer la justice dans la transition vers une société moins axée sur la voiture.

Notre principale proposition est la suivante : la répartition des avantages et des inconvénients liés aux politiques de restriction automobile ne devrait pas reproduire – et encore moins creuser – les inégalités socioéconomiques.

Cette assertion doit trouver sa concrétisation d'au moins quatre façons.

Premièrement, les politiques de restriction ne devraient pas simplement consister à rendre les déplacements en voiture ou le stationnement plus onéreux, sans tenir compte des capacités financières des personnes qui paient. L'utilisation et la possession d'une voiture étant étroitement liées au revenu, l'augmentation des coûts correspondants ne fera que renforcer cette corrélation. Pour les personnes qui bénéficient d'une voiture de société, on peut d'ailleurs penser que leurs employeurs en couvriraient (en partie) la charge financière, ce qui s'ajoute encore aux effets socialement inégalitaires de ces mesures basées sur le marché. Il ne faut pas forcément exclure les politiques de « paiement à la conduite » (ex : péages urbains, droits de stationnement sur la voie publique, etc.). En effet, en affichant une tarification explicite, ces politiques permettent des adaptations selon les revenus. Le principe de la tarification sociale dans les transports publics, par exemple, pourrait être appliqué aux déplacements en voiture. Outre les mesures financières, les normes d'acceptabilité sociale de l'utilisation de la voiture sont inhérentes à la notion de justice. Il s'agit de déterminer quelles personnes sont les plus en droit d'utiliser une voiture (et, partant, quels motifs de déplacement

sont les plus légitimes). Ces normes doivent être négociées de manière explicite, par rapport aux critères individuels (comme dans le cas des personnes en situation de handicap ou des personnes qui dépendent de la voiture pour des raisons professionnelles) et aux avantages collectifs (par exemple, pour les services médicaux, logistiques ou de rénovation qui sont indispensables mais qui, dans une large mesure, ne peuvent se passer de véhicules).

Deuxièmement, il conviendrait de prendre des mesures pour assurer une répartition plus équitable des bienfaits que présentent les politiques de restriction automobile pour le territoire, tels que la réduction des niveaux de pollution et l'amélioration de la qualité de l'espace public. Tout compte fait, il y a injustice lorsque la revalorisation d'un quartier se traduit par une augmentation de la valeur des biens immobiliers et entraîne par là même le déplacement des ménages qui n'ont pas les moyens d'assumer un coût de la vie plus élevé. Bien évidemment, il ne faut pas pour autant renoncer à améliorer l'espace public et les infrastructures dans les quartiers défavorisés. Au contraire, les politiques de restriction automobile et les autres mesures en faveur d'une mobilité durable devraient aller de pair avec des politiques ambitieuses en matière de logement social et financièrement abordable. Nous devons également prendre davantage conscience de la valeur symbolique portée par les politiques en matière de mobilité, ainsi que de la manière dont cette valeur est perçue. Les interventions dans l'espace public devraient dépasser les « imaginaires » des classes moyennes et supérieures en ce qui concerne l'aspect à donner l'espace public, et ne devraient pas systématiquement favoriser, au détriment des activités productives, culturelles ou sociales, les usages consuméristes ou touristiques de l'espace public qui prédominent.

Troisièmement, la capacité de chacun à façonner l'agenda de restriction automobile ne devrait pas dépendre de sa situation socioéconomique. Les possibilités de participation à l'élaboration des politiques se sont multipliées au fil du temps et, à cet égard, le plan de mobilité pour la Région de Bruxelles-Capitale constitue un exemple de processus participatif relativement poussé dans le contexte bruxellois (même s'il reste des marges d'amélioration). Cependant, cela reste visiblement insuffisant et, trop souvent encore, les opinions de nombreuses catégories de la population ne sont pas entendues. Des efforts supplémentaires sont nécessaires en vue d'assurer une participation plus inclusive, par exemple en mettant en place des coalitions plus solides entre les acteurs sociaux pour atteindre les populations vulnérables, ou en diversifiant davantage la représentation au sein des instances élues.

Quatrièmement, dans bon nombre de villes européennes, il a été observé que les politiques de restriction automobile devraient s'accompagner de mesures visant à accroître les déplacements à pied et à vélo. Là aussi, nous constatons un inconvénient : si l'on fait pencher la balance principalement du côté des solutions individuelles de remplacement de la voiture, le fardeau repose une fois de plus essentiellement sur les épaules des particuliers et sur leurs ressources. Il est plus facile d'utiliser un vélo cargo électrique pour quelqu'un qui vit en périphérie et dispose d'un garage et de panneaux solaires que pour le locataire d'un appartement situé au troisième étage d'un vieil immeuble du centre-ville. En conséquence, on ne saurait trop insister sur l'importance de disposer d'un réseau de transports publics très efficace, facilement accessible et financièrement abordable, ce système de mobilité étant sans doute celui qui présente le plus grand potentiel pour assurer la mobilité de tous.

Il convient de prendre en considération ces recommandations en fonction du contexte géographique et politique concerné. Pour ce faire, il faut effectuer un zoom avant, démêler les mécanismes, déterminer les éléments déclencheurs et cerner les incidences potentielles sur différents groupes. Et si nous faisons également un zoom arrière, et examinons non

seulement comment intégrer la justice sociale dans l'agenda politique de la mobilité durable, mais aussi comment faire en sorte que cet agenda puisse contribuer à l'avènement d'une société plus juste ?

Le présent BSI position paper représente les opinions personnelles des autrices et auteurs et des signataires et non celles des institutions dont ils et elles relèvent.

EN SAVOIR PLUS AUTREMENT

Livres, articles et rapports

JANSSENS D, ECTORS W. et PAUL R., 2023. Enquête sur les Comportements de Déplacement 6 – Rapport d'analyse : Région Bruxelles-Capitale, *Bruxelles : Bruxelles Mobilité*. Disponible à l'adresse : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ecd>

MATTIOLI G., 2014. *Where Sustainable Transport and Social Exclusion Meet*. In : Journal of Environmental Policy & Planning. 27/01/2014. Vol. 16, n° 3. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.1080/1523908X.2013.858592>

SCHLOSBERG D., 2007. *Defining Environmental Justice. Theories, Movements, and Nature*. Oxford : Oxford University Press.

WALKER G. 2012. *Environmental Justice: Concepts, Evidence and Politics*. Londres : Routledge.

Périodique

Mobilités à deux vitesses. In : Bruxelles en mouvements. 12/2022. N° 321. Disponible à l'adresse : <https://www.ieb.be/-Mobilites-a-deux-vitesses->

Projets

COGITO Coping with climate debt through just transition, *Research project*. Bruxelles : VUB, ULB. Disponible à l'adresse : <https://www.cogito.brussels/>

JUSTES, Groupe de recherche interdisciplinaire sur la justice écologique et sociale, *Groupe de recherche*. Bruxelles : FNRS. Disponible à l'adresse : <https://justesfnrs.wordpress.com/>

Ce texte bénéficie du soutien de :

Francesc Baró (Professor, VUB), **Erin Cooper** (Postdoctoral associate, KU Leuven), **Claire Pelgrims** (Post-doctorante, Université libre de Bruxelles), **François-Xavier Lievens** (Doctorant et assistant, UCLouvain), **Cathy Macharis** (Mobilise, VUB), **Michel Hubert** (Professeur émérite Université Saint-Louis – Bruxelles et Professeur invité ULB), **Frédéric Dobruzkes** (FNRS, ULB), **Solène Sureau** (Post-doc researcher, CEESE, ULB), **Edwin Zaccai** (Professeur émérite Université Libre de Bruxelles), **Jean-Pascal van Ypersele**

(Professeur émérite UCLouvain, former IPCC Vice-chair), **Kandice Kreamer Fults** (Doctoral Researcher, Cosmopolis Centre for Urban Research, VUB), **Pierre Courbe** (Chargé de mission Mobilité, Canopea), **Olivier Malay** (enseignant, ULB).

Vous souhaitez ajouter votre nom à la liste ? Signalez-le nous via ce [court formulaire](#) !

Autrices et auteurs

Nicola da Schio est chercheur au *Cosmopolis Centre for Urban Research* de la *Vrije Universiteit Brussel*. Ses travaux portent sur des questions liées à l'écosystème urbain bruxellois au sens large : la ville et son espace public, les (im)mobilités, les processus environnementaux, la planification et la conception urbaines, ainsi que les inégalités sociales et territoriales. Il travaille également à temps partiel dans une institution publique sur des sujets relatifs à la mobilité durable.

Eva Van Eenoo est chercheuse au *Cosmopolis Centre for Urban Research* de la *Vrije Universiteit Brussel*, et possède une formation en histoire et en planification urbaine. Elle s'intéresse principalement aux éléments constitutifs de la dépendance à l'égard de la voiture. Dans le cadre de son doctorat, elle étudie les lieux, les pratiques et les personnes qui dépendent de la voiture. Elle nourrit l'ambition de produire des connaissances et des idées qui contribuent à la réalisation d'une transition juste et équitable vers des modes de transport sobres en carbone.

Géographe des transports, **Freke Caset** travaille au *Cosmopolis Centre for Urban Research* de la *Vrije Universiteit Brussel*, ainsi qu'au sein de l'unité de recherche « *Social and Economic Geography* » de l'université de Gand. Ses recherches portent principalement sur l'exclusion sociale en lien avec l'accessibilité des transports publics et sur le potentiel de transformation des outils d'aide à la planification dans le cadre de la planification de la mobilité.

La sociologue **Line Vanparys** travaille dans le domaine de l'environnement et de l'(auto)mobilité, et s'est spécialisée dans l'étude des voitures de société. Elle s'intéresse à la consommation d'énergie liée aux pratiques de mobilité, en particulier aux pratiques automobiles.

Françoise Bartiaux travaille comme sociologue de l'environnement au Centre de recherche en démographie de l'UCLouvain. Ses travaux portent sur la dynamique des pratiques en matière de consommation d'énergie, la précarité énergétique et la justice énergétique, en particulier dans le secteur résidentiel.

Edoardo Luppari a fondé et coordonne depuis 2016 l'association sans but lucratif MolemBIKE : située dans le quartier Maritime de Molenbeek, à l'ouest de Bruxelles, celle-ci rassemble des dizaines de passionnés, bénévoles, militants et professionnels autour de la bicyclette. MolemBIKE a notamment pour objet de favoriser la cohésion sociale grâce au vélo et à la mobilité active.

Thomas Ermans est chercheur associé à l'Institut de recherches interdisciplinaires sur Bruxelles (IRIB) de l'UCLouvain Saint-Louis Bruxelles. Ses recherches sont axées sur la

mobilité urbaine, et plus particulièrement sur les déplacements domicile-travail et les voitures de société. Il est employé dans une institution publique où il intervient dans le domaine de la mobilité.

Thomas Verbeek est professeur adjoint en études urbaines au département d'urbanisme de la Faculty of Architecture and the Built Environment de la TU Delft. Dans le cadre de ses recherches, il aborde la durabilité urbaine, la politique et la gestion de l'environnement urbain, ainsi que la mobilité urbaine, sous l'angle de la justice sociale. Son dernier projet portait sur la justice sociale dans la gestion de la pollution atmosphérique en milieu urbain, à travers des études de cas sur les zones à (très) faibles émissions dans les villes de Londres et de Bruxelles.

Professeur associé en aménagement du territoire et mobilité, **Kobe Boussauw** travaille au *Cosmopolis Centre for Urban Research* de la *Vrije Universiteit Brussel*. Ses recherches portent sur les relations mutuelles entre mobilité et environnement bâti, envisagées à travers le prisme de la planification urbaine et de la planification des transports.

Titulaire d'un doctorat en géographie de l'université autonome de Barcelone (UAB, Espagne), **Monika Maciejewska** effectue des recherches postdoctorales au *Cosmopolis Centre for Urban Research* de la *Vrije Universiteit Brussel*. Ses travaux portent sur la mobilité et les transports, et plus particulièrement sur les comportements en matière de mobilité et la politique des transports. Les différences entre hommes et femmes en ce qui concerne l'utilisation des modes de transport et l'accès à des opportunités constituent la thématique transversale de ses recherches.

Simon Bothof est chercheur au sein des groupes de recherche Cosmopolis et Mobilise de la *Vrije Universiteit Brussel*. Dans le cadre de ses recherches, il étudie les méthodes d'appréciation et d'évaluation utilisées par les pouvoirs publics pour éclairer les décisions en matière de planification et d'investissement concernant les grands projets (d'infrastructures) de transport. Il s'intéresse particulièrement aux méthodes qui mettent l'accent sur l'équilibre entre les incidences sociales, écologiques et économiques des transports et à celles qui visent à répartir équitablement les avantages et les inconvénients dans l'espace public et dans la société.

Geert te Boveldt est chercheur au sein du groupe de recherche Mobilise de la *Vrije Universiteit Brussel*. Ses travaux portent principalement sur la durabilité, l'équité, les incertitudes et les méthodes de prise de décision dans le domaine des transports et de l'aménagement du territoire.

Le géographe **Benjamin Wayens** coordonne le réseau interdisciplinaire d'études sur Bruxelles (EBxl) à l'Université libre de Bruxelles (ULB) et fait partie de plusieurs organes de conseil et de coordination scientifiques aux niveaux bruxellois et national. Si ses travaux sur Bruxelles sont très éclectiques, il a néanmoins acquis une solide expérience en matière d'observation quantitative de la ville et d'analyse des logiques qui guident l'implantation des activités. Il enseigne la géographie appliquée et le géomarketing et mène des recherches dans ce domaine depuis une vingtaine d'années, avec pour principaux champs d'étude le commerce de détail et les systèmes scolaires à Bruxelles et en Belgique. Actuellement, ses activités de recherche et de sensibilisation portent en partie sur les moyens de comprendre les inégalités sociales, territoriales et environnementales à l'aide d'un cadre conceptuel cohérent à Bruxelles.

Expert en mobilité et en qualité de l'air, **Tim Cassiers** travaille pour le BRAL. Aux côtés de ce mouvement urbain, il œuvre à la transition en faveur d'une ville de Bruxelles saine et respectueuse de l'environnement. Il s'intéresse particulièrement aux processus de mobilisation des citoyens, d'élaboration de connaissances collectives et de cocréation de politiques urbaines.

To cite this post: DA SCHIO N., VAN EENOO E., CASET F., VANPARYS L., BARTIAUX F., LUPPARI E., ERMANS T., VERBEEK T., WAYENS B., BOUSSAUW K., MACIEJEWSKA M., BOTHOF S., TE BOVELDT G., CASSIERS T. et HANTSON M., 2023. Pourquoi et comment intégrer la justice sociale dans l'agenda politique pour la restriction automobile. In : BSI Position Papers, n° 6, 13/11/2023. Disponible à l'adresse : <https://bsiposition.hypotheses.org/?p=2936>

1. voir par exemple : DEBRIE, J., MAULAT, J., BERROIR, S. et SOWELS, N., 2020. Cars and Urban Planning: the Goals, Tools and Controversies of Public Policies in Brussels and Paris. In : *Flux*. 01/2020. Vol. 119, n° 120, pp. 1-2. [[🔗](#)]
 2. Présentations disponibles à l'adresse : <https://environnement.brussels/pro/outils-et-donnees/supports-de-formations-et-seminaires/actes-des-seminaires-mobilite> [[🔗](#)]
 3. WALKER, G., 2012. *Environmental Justice: Concepts, Evidence and Politics*. Londres : Routledge [[🔗](#)]
 4. AGYEMAN, J. et BOB, E., 2004. 'Just sustainability': the emerging discourse of environmental justice in Britain? In : *Geographical journal*. 06/2004. Vol. 170, n° 2, pp. 155-164 [[🔗](#)]
 5. ERMANS, T., 2019. *Les ménages bruxellois et la voiture*. Focus de l'IBSA. N° 32. Bruxelles : Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA) [[🔗](#)]
 6. MAY, X., ERMANS, T. et HOOFTMAN, N., 2019. Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal. In : *Brussels Studies*. 25/03/2019. N° 133. Disponible à l'adresse : <https://doi.org/10.4000/brussels.2366> ; VANPARYS, L., à paraître. *Interactions between the company vehicles regime and energy consumption linked to mobility practices: comparisons of two automobility profiles* [en ligne]. Louvain-la-Neuve : Centre de recherche en démographie. Document de travail ; LEBLUD, J., PELSSERS, B. et VAN DEN BERGHE, W., 2019. *Les voitures de société en Belgique. Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR*. Bruxelles : Institut VIAS. Disponible à l'adresse : <https://www.mobility.vias.be/fr/monitor/> [[🔗](#)]
 7. BRUXELLES MOBILITÉ, 2023. *Enquête sur les comportements de déplacement 6 – Région de Bruxelles-Capitale* [en ligne]. In : Bruxelles Mobilité. Disponible à l'adresse : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/ecd> [[🔗](#)]
 8. DA SCHIO, N., BOUSSAUW, K. et SANSEN, J., 2019. Accessibility versus air pollution: A geography of externalities in the Brussels agglomeration. In : *Cities*. 01/01/2019. Vol. 84, pp. 178-189. Disponible à l'adresse : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0264275118302440?via%3Dihub> – DOI [10.1016/j.cities.2018.08.006](https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.08.006) ; VERBEEK, T. et HINCKS, S., 2022. The 'just' management of urban air pollution? A geospatial analysis of low emission zones in Brussels and London. In : *Applied Geography*. 2022. Vol. 140, p. 102642 [[🔗](#)]
-