

Mobilité urbaine
À l'heure du développement durable

NB : Les fiches relatives à chaque ville retenue par le concours ont été laissées dans leur formulation originale, c'est-à-dire souvent en anglais. S'agissant d'un Prix international, cet élément d'authenticité du document n'est pas de nature à déconcerter le lecteur.

Maquette : David Dumand

© Fondation Prospective et Innovation, février 2016

© Ginkgo Éditeur pour la présente édition

ISBN : 978-2-84679-271-4

Ginkgo Éditeur

33, boulevard Arago

75013 Paris

www.ginkgo-editeur.fr

Présenté par

JEAN-PIERRE RAFFARIN

Président de la Commission des Affaires Étrangères,
de la Défense et des Forces Armées du Sénat
Ancien Premier Ministre

Président de la Fondation Prospective et Innovation

Mobilité urbaine

À l'heure du développement durable

Prix de la mobilité intelligente

*Smart mobility city awards, Hong Kong,
24-26 novembre 2015*

GINKGO
éditeur

LE LEVIER D'ARCHIMÈDE	5
ANNEXE 1	55
LE PRIX	
ANNEXE 2	58
LE JURY	
ANNEXE 3	61
LES LAURÉATS	
ANNEXE 4	63
RÉSUMÉ DES FICHES PRÉSENTÉES PAR LES VILLES PRIMÉES	

Le levier d'Archimède

par JEAN-PIERRE RAFFARIN

Ce n'est qu'un début...

LA COP 21 s'est terminée le 11 décembre à Paris par un succès unanimement salué : la Conférence des Nations unies sur les changements climatiques aboutissait à un accord unanime vainement recherché jusque là, et dont on espère des effets significatifs à moyenne échéance.

Cette avancée substantielle a détourné l'attention du numéro d'ordre de cette conférence : elle était la 21^e du genre, et ce nombre en lui-même mérite peut être encore plus d'attention que la réussite de la COP.

Il montre en effet qu'il aura fallu deux décennies pour qu'une alerte lancée en 1992 lors du premier sommet de la terre, qui fixait ce qu'on avait appelé l'agenda 21 à l'issue de la conférence de Rio, se traduise par des résolutions marquantes (même si les accords de Kyoto conclus en 1997 étaient déjà un premier pas, accepté (en 2005 seulement) par 55 pays).

Mais la mise en œuvre efficace de ces résolutions, et a fortiori l'apparition mesurable de leurs premiers effets, prendront à leur tour une ou deux décennies pour se faire sentir, tandis que la prise

de conscience concrétisée à Rio en 1992 n'était elle-même que l'écho vingt ans après de la conférence de Stockholm de juin 1972, lors de laquelle avait été soulevée pour la première fois la question de l'enjeu environnemental.

Le lièvre court plus vite que la tortue

Le pas du tour de vis amorcé par l'humanité pour prendre en compte sa condition fondamentale de survie, à savoir vivre sur une terre vivable, est ainsi de l'ordre de soixante ans, depuis les premières initiatives jusqu'aux premiers résultats escomptés.

Durant ces soixante ans, l'humanité aura doublé, passant de 4 milliards d'habitants en 1972 à plus de huit vers 2032, tandis que le PIB mondial passait de l'indice 300 (base 100 en 1950) à l'indice 1800 de nos jours, peut être 2 200 d'ici quinze ans, soit six à sept fois plus, pour très approximative que soit cette estimation, tant en volume qu'en contenu : nous ne sommes plus dans le même monde que celui dont nous sortions à peine vers 1972, année où le club de Rome fit paraître son premier rapport, *The limits to growth*¹.

D'emblée on mesure donc l'écart des ordres de grandeur : les mêmes soixante années qu'il aura fallu pour que l'humanité commence à réagir aux

1. Donella Meadows, Dennis Meadows, Jorgen Randers et William W. Behrens, *The Limits to Growth*, 1972, New York, Universe Books (ISBN 0-87663-165-0), abusivement traduit en français sous le titre « Halte à la croissance », Fayard 1974.

changements climatiques ont été le théâtre d'une poussée fantastique des facteurs qui induisent ce changement climatique.

Sans doute aura t'il fallu l'ampleur de cette transformation pour que ce qui passait naguère encore pour élucubrations alarmistes, trop à rebrousse-poil en leur temps, pénètre dans la conscience du plus grand nombre comme un socle de vérités actuelles. Il ne faut donc pas regretter une évolution rapide qui, si elle a bien accéléré les processus qui inquiètent, a aussi à la fois beaucoup amélioré la condition humaine pour un peuplement très accru, immensément développé la science, et procuré l'amorce d'un changement de mentalité.

Ses bienfaits font plus qu'équilibrer ses méfaits, à ce jour...

« Achille immobile à grands pas » (Paul Valéry)

« *À ce jour* », peut-être encore, mais demain ? Les dégâts croissent sur un rythme à tendance exponentielle, tandis que les forces nouvelles capables de les conjurer ne se consolident qu'à une allure au mieux arithmétique : deux courbes de ce genre ont vite fait de se croiser et de ne plus jamais se rejoindre.

La question, l'unique question qui commande toutes les autres, est donc de trouver comment faire pour hâter un peu les progrès désormais possibles

et ralentir un peu les menaces, aujourd'hui mieux envisagées, de manière à différer le plus longtemps possible le moment où ces deux courbes se couperont, car après ce moment-là les chances de réussir fondront soudain très vite, irréversiblement.

Ce n'est pas là une question philosophique, pas même une question de fond touchant à la réalité ou non du changement climatique et de ses effets. C'est une question purement pratique de tempo pour l'action. On sait que la cible file vite et que la mise en place des moyens de l'atteindre est très lente. Elle sera donc rapidement hors de portée si on n'anticipe pas le tir susceptible de la toucher. On posait autrefois des problèmes de robinet ou de trains qui n'étaient pas plus compliqués que cela et qui comportaient les mêmes conclusions : un train de marchandises qui roule à 60 km/h doit partir beaucoup plus tôt que le TGV s'il doit arriver à quai en même temps que lui. Or nous nous mettons en branle à un train de sénateur alors que la Très Grande Variation climatique est lancée depuis longtemps et accélère déjà vers sa vitesse prévue de rapide...

N'ergotons donc pas pour savoir si oui ou non le climat va changer ou les ressources s'épuiser à l'horizon du siècle prochain, comme tant de signes portent à le craindre, car lorsque nous en serons certains, il serait trop tard pour entreprendre d'y obvier, tout simplement parce que les réactions

collectives de l'humanité ont un coefficient d'inertie de l'ordre du demi-siècle au mieux, et que l'emballement à cet horizon des phénomènes redoutés se verrait par contre à vue d'œil.

Dans la meilleure des hypothèses, il est actuellement juste-pas-encore-trop-tard pour agir, en espérant que ceux qui viendront après nous sauront mieux faire, dans le cas plus que probable où la meilleure hypothèse n'est sans doute pas la bonne. Mais si nous ne faisons rien aujourd'hui, leur chance de pallier les dérives demain s'amenuiserait d'autant, et l'espoir de reprendre à temps le contrôle de la grande divergence en cours deviendrait définitivement illusoire.

À des tendances lourdes, il faut opposer l'effet de masse de la multitude

Sur le fond, l'action (à supposer qu'elle s'enclenche pour de bon rapidement) produira des effets d'abord imperceptibles, puis graduellement cumulatifs, qui ne se feront sentir qu'à échéance assez lointaine et dans des proportions encore bien en peine de contenir la dérive redoutée. Elle relève donc du long terme, raison de plus pour ne pas différer à la prendre.

Mais l'action immédiate, urgente, indispensable, c'est de hâter la convergence des esprits en faveur de cette action de long terme. Sans cette plus grande

ductilité des humains envers cette cause, sa prise en compte ne cessera pas de traîner, urgence verbale assortie d'une inertie pratique. À des tendances lourdes, il n'y a pas d'autre ressource à l'échelle que d'opposer l'effet de masse de la multitude, la progressive puissance de freinage que de simples grains de sables assemblés peuvent opposer au plus véloce des projectiles pour peu qu'ils parviennent à former une dune.

À cet effet, on peut placer de réelles espérances dans toutes les actions qui touchent directement les citoyens et les associent au changement. En affectant la vie quotidienne des gens, elles sont de nature à infléchir leurs représentations et rallier leur consentement, pourvu qu'elles s'avèrent heureuses : l'installation des Velib' à Paris a beaucoup plus fait pour la conversion des Parisiens à des transports alternatifs que toutes les imprécations contre la voiture. Tout simplement parce qu'ils offraient une solution meilleure pour un certain nombre d'usagers, devenus à l'usage les meilleurs propagateurs de l'intention sous-jacente à cette initiative, à savoir réduire l'emprise automobile sans qu'il ait en rien fallu s'en prendre à qui que ce soit ni imposer une formule à tout le monde.

Avec le temps, ce coin enfoncé dans les évidences d'hier les entame toujours davantage et favorise l'éclosion d'autres propositions, d'autres habitudes, d'autres initiatives allant dans le même sens, toujours par contagion.

On a là en petit l'expérience probante des effets considérables que comporte le recours à la multitude en tant qu'agent de changement, voire de pilotage.

L'Eco mobilité : des petits pas pour les hommes, un grand pas pour l'humanité

La Fondation Prospective et Innovation, attentive à s'appliquer les enseignements qu'elle tire de l'expérience des changements qu'elle s'emploie à discerner et expliquer, s'est ainsi engagée dans le soutien à une initiative prometteuse de transformation des mentalités et des comportements sur un point clé du registre des changements requis pour obvier au changement climatique.

Le Prix des villes pour la mobilité urbaine² a en effet pour objet de stimuler l'émulation entre les métropoles pour imaginer et offrir des solutions de transport économiques et attrayantes. Il favorise l'échange d'expérience, et l'évaluation des options à l'usage. Par ce biais, qui concerne personnellement tous les citoyens, désormais majoritaires dans le monde, on implique concrètement décideurs et usagers dans la recherche de solutions à l'équation

2. Ce prix, créé en 2015 est décerné à une série de villes qui se sont distinguées dans l'une ou l'autre des dix catégories qu'il comporte. Il a été l'occasion d'une rencontre très constructive à Hong Kong du 24 au 26 novembre 2015 entre représentants de plus de vingt cités en compétition.

insoluble d'une mobilité tendant vers l'infini, moyennant une empreinte écologique des moyens à cet effet tendant vers zéro.

Il n'y a pas de bonne solution à un problème de cet ordre. Mais on sait qu'il y en a de mauvaises, et les éviter est déjà en soi un immense progrès lorsqu'on se tient, comme c'est désormais le cas pour l'humanité, sur la crête étroite d'une alternative entre la poursuite du progrès ou une catastrophe globale irrécupérable.

Nous ne sommes pas prêts (Nous : *We the people*, nous tous frères humains qui aujourd'hui vivons) à changer assez vite, et force nous est de nous en remettre aux générations à venir de trouver les solutions aux problèmes que nous leur laisserons. Mais nous pouvons, et nous devons, différer l'atteinte des seuils que nous ne saurions plus maîtriser, en nous employant à ne plus aggraver les facteurs qui les rendent plus imminents – et faire mieux si possible.

Dans ce double esprit d'impliquer d'une part les populations dans le changement recherché, et de s'attacher à des résultats modestes mais assurés plutôt que de se piquer d'une transformation radicale d'autre part, le Prix s'attache à valoriser des expériences bienfaisantes.

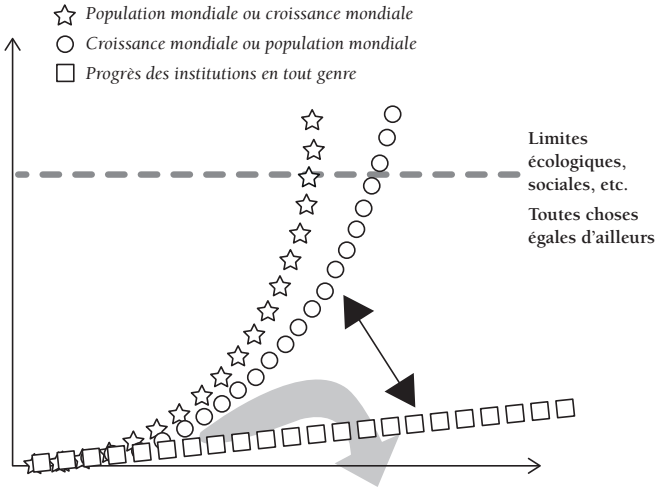
Le présent livre concourt à cet objectif, en portant à la connaissance du plus grand nombre, et au premier chef des décideurs, des édiles, des personnes influentes par leurs écrits ou leur ascendant, un épitomé des expériences que le prix

a distinguées, et dont le dossier peut être aisément consulté, soit via la Fondation³, soit directement auprès des villes pionnières présentées ci-après. Un peu comme en acupuncture, où une toute petite aiguille, si elle stimule le bon nerf, a le pouvoir de guérir, il s'agit en effet de gagner du temps en amenant les bonnes idées directement là où elles sont susceptibles de prendre corps et d'entrer en application effective, rapide, probante. Leur réputation fera le reste.

Dans son remarquable livre *High Noon*⁴, Jean-François Richards, alors vice-président de la Banque mondiale, présentait en 2002 la problématique fondamentale des « 20 global problems, 20 years to solve them » sous la forme d'une abaque très simple reproduite ci-dessous (fig 6.2, P. 38) : À première vue, la clé du destin est de savoir qui, de la démographie ou de la croissance l'emportera sur l'autre – pauvreté dans un cas, progrès dans l'autre. Mais cette variable capitale, résultante de la course rapide entre ces deux grandeurs, le cède de loin à un autre écart déterminant, celui qui sépare l'évolution comparable de ces deux courbes-là, plus ou moins exponentielles, d'avec celle d'évolution et d'apprentissage qui caractérise les institutions, et qui quant à elle suit un chemin linéaire à propension logarithmique.

3. Fondation Prospective et Innovation, <https://www.prospective-innovation.org>.

4. Jean François Richard, *High Noon*, Basic Books, 2002, traduction française, *20 problèmes pour la planète, 20 ans pour y faire face*, Actes Sud, 2003.



Lecture du graphique : selon l'axe des abscisses, qui figure le temps de manière non quantifiée, deux courbes (étoiles et cercles) connaissent une croissance rapide mesurée de manière non étalonnée sur l'axe des ordonnées – on présente un modèle, pas une estimation quantifiée. Ces deux courbes figurent grossièrement le développement économique et la croissance démographique. La barre horizontale suggère arbitrairement la possibilité d'une limite physique à leur essor respectif. L'écart entre elles détermine s'il y a progrès ou régression. Mais le critère important est leur commune dérive par rapport à la ligne en pointillé qui figure selon les mêmes règles l'évolution des institutions et des mentalités. C'est dans cette aire qu'est susceptible de s'ouvrir le chemin de toutes les catastrophes, voire des effondrements si l'on en croit Gareth Diamonds.
 (source : J.F Richard, *High Noon*, 2002, pp. 38 et 75, modifié Philippe Ratte, 2003)

On s'attaque donc à la vraie difficulté en travaillant sur la gouvernance pour lui ôter sa gangue de persistance dans les habitudes et faire qu'elle colle au rythme de changement que la croissance économique et la progression démographique impriment à la marche du monde, le menant ensemble vers des rapides si houleux qu'il font pressentir une cataracte en aval.

**Agir « dans l'esprit des hommes »
(Acte constitutif de l'UNESCO) et par la pratique**

Il y a longtemps que la capacité des États, des institutions, des maîtres à penser a cessé d'avoir le caractère démiurgique que la tradition leur prêtait, que le pouvoir leur donnait, qu'une certaine étape aujourd'hui dépassée du progrès humain leur conféra un moment.

Après que les totalitarismes eussent poussé à leurs conséquences extrêmes et complètement désastreuses, malgré des succès initiaux impressionnants, l'idée que le pouvoir pouvait tout, et après aussi que l'essor keynésien des décennies de reconstruction ou de développement dans la deuxième moitié du vingtième siècle ait placé les pouvoirs publics en première ligne des Trente Glorieuses mondiales, la mondialisation fait aujourd'hui prévaloir les effets de système sur les options politiques : les pouvoirs sont toujours là, mais font l'expérience de plus en plus inhibante que leur marge d'initiative se réduit aux plages de tolérance d'un système global de plus en plus interactif, intégré, et même régulateur.

États et pouvoirs publics conservent assurément une légitimité spécifique, et une capacité toujours importante, pour participer à cette régulation, mais aucun, fût-il le plus puissant, le plus nombreux, le plus armé, n'est plus en mesure d'agir à sa guise. Il n'y a plus que les démagogues pour clamer qu'une

fois au pouvoir ils reprendront les rênes du devenir, quand la réalité est que toute nation, si petite ou si grande qu'elle soit, est intimement prise dans la totalité des flux qui tissent l'interdépendance de l'humanité entière.

La fonction principale des gouvernements, qui est aussi leur honneur, est désormais de ménager une inscription heureuse de leur peuple dans cette appartenance à une même humanité sur une seule et même terre, d'une part en alimentant la gouvernance mondiale du génie de leur nation, et d'autre part en aidant cette dernière à évoluer en phase avec le reste du monde hors duquel elle ne peut plus se tenir.

Il y a là plus qu'une adaptation des fonctions de l'État : c'est un véritable changement de paradigme, qui se répercute du haut en bas des manières de faire. Là où a prévalu pendant des millénaires l'idée que l'autorité était apte et fondée à- (ainsi que libre et capable de-) conduire le destin des groupes soumis à son pouvoir, s'installe dorénavant l'apprentissage collectif d'une responsabilité partagée, très largement distribuée, dans une cybernétique globale à laquelle chacun concourt infinitésimalement, mais effectivement.

Aucun pouvoir ni assemblage de pouvoirs, même unanime comme dans l'accord de Paris des 195 États parties à la COP 21, n'a plus la capacité

de décider et réaliser une transformation majeure à la façon dont Staline eut celui de faire percer un canal inutile de la Mer Blanche à la Mer Baltique. Ils peuvent enclencher, soutenir, promouvoir, encourager, orienter même des évolutions, mais celles-ci ne se feront que du fait des comportements individuels.

Il y a longtemps que les gens d'affaire avisés ont compris qu'il leur fallait organiser leurs activités à partir du client final, que la révolution numérique leur a donné le moyen de connaître finement au point de le stimuler adroitement. La conversion complète des chaînes de pilotage des industries à partir des données en quelque sorte ambiantes (clients, règlements, tendances lourdes, concurrence) plutôt qu'à la main des ingénieurs concepteurs a frayé la voie à la conversion désormais nécessaire des modes de conduite des sociétés, encore trop empreintes de prétentions régaliennes désuètes.

S'agissant d'un enjeu aussi lourd et crucial que le changement climatique, dont l'actualité désormais tangible pour tous fait une affaire urgente, il n'est plus permis de perdre du temps à en passer par les arcanes des gouvernances archaïques toujours en place : il faut aller droit à l'acteur principal, à présent seul capable et en charge d'inverser la vapeur, à savoir tout un chacun.

Ce Monsieur tout le monde, inutile de le haranguer : certains écologistes le font avec une fougue qui les a parfois fait surnommer les Khmers verts, avec pour seul résultat de les isoler comme une secte d'excentriques, ce qui est tout à fait contre-performant, parce que leurs idées sont on ne peut plus d'actualité. Pour réussir, il faut persuader, et pour persuader, il faut que ce soit l'expérience personnelle de l'intéressé qui parle haut en lui.

Il appartient aux édiles, dont l'action se situe au plus près des gens, d'utiliser la marge d'action et de considération dont ils jouissent encore pour créer les conditions de cette auto-persuasion, et rien ne vaut à cet effet le niveau des expériences les plus quotidiennes.

Celle des transports est de ce type.

Les enjeux de l'éco-mobilité

La mobilité n'est pas l'unique, ni même la principale source des émissions de gaz à effet de serre qu'on rend responsables du réchauffement climatique global : en Île de France par exemple, elle compte pour 32 %, mais la climatisation des logements pour 34 %.

Si elle revêt le caractère d'une priorité plus imminente, c'est parce que la mobilité est devenue le ressort principal de fonctionnement des sociétés actuelles, qu'une immobilisation même temporaire tuerait rapidement.

En situant l'action dans le domaine de la mobilité, on la place aussi au point névralgique du fonctionnement des sociétés contemporaines, à propos desquelles on a pu dire avec justesse qu'une usine (par exemple de construction automobile), ce sont aujourd'hui principalement des camions en train de rouler pour apporter juste à temps les pièces qui seront assemblées en un même lieu final, dont l'emprise ne représente qu'une faible part du processus complet. Et ainsi de suite pour à peu près tout, plus rien ne résultant d'une élaboration intégralement sur place.

Dans une ère de modernité ayant ce caractère, il est assez vain de vouloir réduire la mobilité, même si certains excès appellent des correctifs. Dès 1735 d'ailleurs, le premier économiste digne de ce nom, Cantillon⁵, avait entièrement construit sa représentation des mécanismes de l'économie politique autour de la distribution optimale des hommes et des activités selon les distances adéquates à chaque type de production. Tout, déjà, était appelé à bouger, même si l'on s'organisait alors pour que l'essentiel ne bougeât pas ou peu : le concept était là, alors même que dans la réalité le déplacement restait onéreux, difficile, aléatoire.

5. Richard Cantillon, *Essai sur la nature du commerce en général*, 1730, qui ne fut publié qu'après sa mort, en 1755, réédition INED 1997 (épuisé), disponible en pdf sur www.institutcoppet.org.

Trois siècles et demi plus tard, Maurice Lauré⁶ a pu ramener les causes de la globalisation à trois facteurs seulement – la mise en relation massive des marchés occidental et chinois, la maîtrise de la complexité par la cybernétique, enfin la chute drastique du coût des transports de marchandises, de personnes et surtout d'information au cours des années 60 à nos jours. La première cause résulte largement de la troisième, permise par la seconde...

L'axe des solutions recherchées doit donc être d'inventer des modalités intelligentes pour la mobilité et non de la réduire. Les villes sont à cet égard des sites idéaux, en ce sens qu'elles sont le théâtre d'un très grand nombre de déplacements dans un espace réduit susceptible à la fois de rendre rentables des aménagements et d'autoriser des solutions légères, que les moyennes et grandes distances découragent : on va aisément à vélo d'un quartier à l'autre d'une ville, surtout si les voitures y cèdent la place, alors qu'on effectue malaisément de cette manière un trajet un peu long hors les murs. Un bus est économiquement et écologiquement rentable en ville (surtout s'il est électrique), c'est moins sûr sur des parcours peu empruntés et ramifiés. Enfin les enjeux de santé publique liés à la circulation sont bien plus graves

6. Maurice Lauré (1917-2001), polytechnicien, fut l'inventeur de la TVA. Il développa plus tard l'idée que la grande transformation du monde était due à ces trois facteurs. Cf « La fin de l'avantage comparatif de la révolution industrielle », Ecole Polytechnique, La Jaune et la Rouge, n° 521, Janvier 1997

en ville, où se concentrent population et pollution, qu'en zone d'habitat peu dense. Motifs positifs et raisons répulsives s'additionnent pour faire de l'éco-mobilité notamment urbaine une nouvelle frontière du progrès humain.

La palette des premières solutions

L'examen des fiches techniques des villes primées met en évidence l'importance des équipements : pas de voitures électriques sans réseau de bornes bien réparties et efficaces.

Autant il est facile à la campagne de recharger dans son garage une voiture électrique dont on n'a là ni besoin social ni emploi personnel commode, leur autonomie étant réduite et donc peu adaptée aux distances, autant il est matériellement impraticable de circuler en voiture électrique lorsqu'on habite un appartement urbain, là où elle serait si bienvenue, si on ne trouve pas dans la rue assez de bornes publiques. Alès, Strasbourg, Barcelone plus que d'autres, mais aussi le département d'Eure et Loir, de superficie plus étendue et rurale, ont mis l'accent sur le développement d'un réseau de recharge suffisant pour soutenir l'amorce d'un essor du véhicule électrique dans leur zone.

On est là typiquement dans le propre de l'action publique efficace, qui n'est pas tant de faire ou faire

faire ce qu'il faudrait, mais de créer les conditions pour que tout le monde ait envie de le faire ou du moins trouve avantage à le faire. L'énergie collective trouve là un effet de levier essentiel, qui fait la différence : quand la mairie d'Alès paie d'exemple en se dotant d'une flotte de véhicules électriques (autos, vélos) pour ses agents, elle émet un signal intéressant, mais l'effet des 250 stations de recharge installées par Barcelone est nettement plus puissant, car il ajoute aux quelque 300 véhicules électriques de la commune et aux 500 des 1 000 bus urbains à fonctionner en énergie propre le volant potentiel de toutes les voitures privées qui pourront désormais s'aventurer dans la ville sans carburant carboné.

Un second aspect tient à l'usage des véhicules, tous types confondus : l'impact externe d'un trajet (pollution, bruit, encombrements, pertes de temps) n'étant jamais comptabilisé, personne n'a vraiment intérêt à se priver d'une solution personnelle de transport dont seul le coût direct est à sa charge.

Comme il est difficile, pour bien des raisons notamment socio-politiques, de facturer le coût des externalités négatives engendrées par ces comportements (par exemple en augmentant sensiblement le prix de l'essence), il ne reste qu'à construire dans les esprits une valeur négative pour l'usage individuel excessif du bien public qu'est l'espace de circulation, et une valeur positive pour l'occupation partagée de cet espace.

Les solutions de covoiturage, qui réunissent plusieurs personnes dans la surface occupée sur la route par une seule voiture dont la consommation n'en est qu'à peine accrue, les formules de partage de véhicules qui évitent que chacun n'ait le sien à garer, la prime accordée aux piétons, cyclistes, rollers, Segways, etc. qui font un usage bien plus économe de l'espace et ne présentent qu'une externalité négative quasiment nulle, enfin la promotion de transports en commun aussi remplis que possible, tout en restant d'usage agréable, ont en commun d'inciter chacun à réduire son empreinte de mobilité à ce qu'elle a d'incompressible.

On ne peut pas se déplacer d'un point à un autre sans consommer d'énergie, donc polluer un peu, ni occuper un sillon d'espace, mais on n'est pas obligé pour ce faire de déplacer une tonne et demi d'acier qui occupera continuellement une dizaine de m² d'un espace encombré. Ou alors, si on doit le faire, autant éviter d'être quatre à le faire séparément (donc additivement), et optimiser ce recours à l'automobile – sinon parfaitement, du moins un peu mieux, ce serait déjà beaucoup.

Les applications comme BlaBlacar ou Uber, pour ne citer que les plus connues, ont énormément développé ces solutions sur une base ne faisant en rien appel à la prévoyance édilitaire, mais les pouvoirs publics peuvent de leur côté aller dans le même sens en modulant leurs prélèvements :

le stationnement gratuit des véhicules électriques à Alès équivaut à une prime, un peu comme celle qui est versée par la même commune pour l'achat d'un vélo.

La promotion d'une culture de l'usage en lieu et place d'une préférence invétérée pour la propriété va dans le bon sens, et gagne des consentements de plus en plus étendus, surtout parmi les jeunes : posséder un moyen de transport tend de nos jours à devenir plutôt un handicap à une mobilité optimisée que le sésame qu'on y voyait hier encore partout dans le monde.

Plus l'offre de solutions diversifiées et complémentaires se développera, et plus il y aura avantage à ne pas s'encombrer de sa propre voiture, et recourir à toutes les offres plus appropriées. Encore faut-il qu'elles existent, qu'elles soient abondantes, disponibles, bon marché, sûres, etc... de manière à ce que leur combinatoire ne présente pas de maillon faible, et que le dernier avantage comparatif de la solution personnelle automobile, à savoir sa fiabilité constante, cesse de faire une différence dirimante.

Un troisième niveau d'action des pouvoirs publics tient à la gestion générale de tous ces moyens, dont on découvre justement que c'est la bonne articulation dans les quantités et les qualités convenables qui fait seule l'avantage décisif.

Une ville peut s'appréhender comme un ensemble énorme de déplacements de toute nature, et les externalités négatives de cet ensemble peuvent être considérablement réduites par une optimisation en temps réel des conditions générales de fluidité de cet ensemble. Les pleins et les déliés en varient continument d'un bout à l'autre du territoire et de la journée, des saisons, des époques, provoquant à toutes les échelles des seuils, des compressions, des vides qui sont chaque fois des facteurs de perte ou de nuisance.

Cagliari, par exemple, a choisi de mettre l'accent sur la gestion continue des conditions de circulation pour minimiser les à-coups et les engorgements, obtenant par ce seul effet des améliorations significatives. Mais les techniques modernes de saisie et de traitement de l'information permettent d'affiner considérablement cette approche, et de traiter avec finesse la répartition dans le temps et dans l'espace des offres de la solution chaque fois la plus appropriée, depuis le bus, le tram voire le train jusqu'au bidule personnel, en passant par toute la gamme des options aujourd'hui déjà disponibles – sachant que tous les moyens ne conviennent pas à tout le monde, et qu'une gestion optimisée suppose en permanence une offre très diversifiée. Il y a de ce côté des perspectives séduisantes, que bien des compagnies privées explorent d'ores et déjà en améliorant leur réponse rapide aux demandes des clients, grâce aux applications des smartphones et à une gestion sophistiquée de leur flotte suivie

par GPS, mais que la puissance publique est en situation de faire progresser mieux que quiconque.

Toutes ces approches ont en commun de ne pas recourir à l'interdiction, à la taxation, ni à la propagande. Elles innovent en permettant à des solutions existantes ou à venir de se mettre en place et de réussir. Elles créent des conditions générales favorables plutôt qu'elles ne prennent des initiatives propres ou des mesures ciblées.

C'est en soi une belle et forte leçon de gouvernance publique !

Leçons à tirer des villes chinoises

On est frappé par l'envergure et la diversité des actions conduites par des villes chinoises qui, au surplus, sont plusieurs à compter chacune une population excédant la somme de toutes les villes européennes concurrentes dans le périmètre du Prix. De toute évidence, en étant décerné dans le cadre d'un salon tenu à Hong Kong, ce prix avait lieu au plus près du centre de gravité des évolutions en la matière.

Autant les villes occidentales ont pu, naguère, absorber le choc d'une expansion soudaine, d'abord en l'externalisant dans des banlieues, puis surtout en le gérant grâce à une expansion rapide de la richesse nationale, autant les villes chinoises

ont participé, par leur simple existence en rapide extension, à l'énorme effort de rattrapage que s'est imposé la Chine des quarante dernières années. De sorte que, là où nos villes ont pu se présenter comme la *solution* à une transition étalée sur deux tiers de siècle, les villes chinoises participent pleinement du *problème* que pose aujourd'hui au pays, pour sa transition vers une économie ambitionnant de servir le peuple, l'énorme charroi démodé de sa toute récente croissance à marches forcées. On comprend dès lors que les Chinois attachent à ces questions d'urbanisme une importance cruciale, quand les Européens peuvent encore se croire autorisés au luxe de ne s'en soucier qu'incidemment.

C'est ainsi l'Asie, et la Chine en tête, qui s'engage le plus résolument dans le traitement des questions qui, demain, seront au cœur des enjeux mondiaux.

Il est donc spécialement intéressant de passer en revue les orientations et réalisations des villes chinoises que le prix a distinguées : chacune est porteuse d'un leçon utile à méditer.

Le cas de la ville de **Chongli** illustre assez bien une approche chinoise des problèmes, qui consiste à partir d'un concept axiologique et en dévider toutes les conséquences : appelé à devenir le site des Jeux Olympiques d'hiver, ce district assez largement rural et forestier a tout placé sous l'égide de l'idée olympique avec sa double face : d'un côté

faire valoir des vertus d'authenticité, de l'autre assurer la façade convenant à la fierté du pays.

C'est ainsi que la rénovation des villes et villages va bon train, que la plantation en ville de parcs et d'arbres le long des voies transforme le paysage urbain, que tout, depuis l'éclairage public éolien-solaire jusqu'à la gestion de l'eau doit être fortement marqué d'un label écologique. C'est dans ce contexte là que s'inscrit un plan de gestion global des trajets cherchant à réduire l'empreinte écologique des déplacements, notamment par une informatisation poussée du suivi des flux.

Le facteur déterminant de toutes les décisions est l'idée d'une transformation « synchrone », c'est-à-dire d'une action dans tous les domaines pour que, le moment venu, la réussite de l'événement international attendu profite d'une parfaite harmonie globale. En l'espèce, la promotion de la circulation intelligente ne représente pas un but en soi, mais s'affirme comme l'effet indispensable d'un impératif de cohérence, de concordance et pour finir d'harmonie rendu catégorique par l'exigence de qualité totale attachée à une échéance majeure.

Cette dynamique de la cohérence, de la congruence et de la norme zéro défauts à tous les niveaux était celle des fusées spatiales, elle est descendue dans l'industrie, la logistique, les services même, à des degrés divers, et on voit qu'elle

est à présent susceptible d'animer une convergence d'actions en vue d'un but bien identifié pour une communauté sociale. Il y a là un ressort potentiel à ne pas négliger, à présent qu'il est entré dans l'esprit du temps à bien des niveaux et peut faire référence.

La responsabilité publique, qui fut longtemps de trouver un moyen terme à la divergence congénitale des populations en incarnant le minimum des intérêts communs, est aujourd'hui à même de profiter d'un sens collectif possible des synergies, éduqué par un faisceau d'expériences ambiantes.

Cela appelle de sa part une nouvelle conception de son rôle, plus fédératrice que directrice.

Cela marche en Chine, pour des raisons culturelles très anciennes exploitées sans états d'âme par un pouvoir demeuré énergique, et la cité de **Chibei** par exemple, s'étant donné une vocation touristique, en a conclu à un impératif écologique qui se répercute dans tous les aspects de ses politiques publiques. Ayant à construire une nouvelle ville, dans le district de Erdahoe, elle conçoit la ville nouvelle comme élément d'un parc naturel. Tout est subordonné à cet impératif, qui se traduit naturellement par une vigilance en matière d'optimisation des transports et des circulations.

Foshan fait de même en imposant pour ses nouveaux quartiers un idéal de cohérence globale dont le principe est la norme écologique, que ce