

# Mobilité durable en ville : le rôle majeur des politiques publiques

Entretien avec Charlotte Halpern

**Charlotte Halpern** : L'Union européenne s'est engagée à atteindre un objectif de neutralité carbone à horizon 2050, en respect des accords de Paris. Pour le secteur des transports et des mobilités, cela implique de réduire à plus de 90 % les émissions de gaz à effet de serre. Cela a des implications majeures en termes de politiques publiques, de gouvernance, pour les villes européennes, qui vont ainsi devenir des acteurs de ce processus.

## Trois projets européens sur la mobilité urbaine durable

**C.H.** : Au cours des dernières années, j'ai participé à trois projets de recherche sur les enjeux de mobilité durable. Ces trois projets étaient financés par le programme Horizon 2020 de l'Union européenne.

Dans le cadre du projet [CREATE](#), je me suis intéressée plus spécifiquement à la réduction de la place de la voiture en ville et notamment à la manière dont ce mouvement s'était accompagné d'un certain nombre d'actions en matière de politiques publiques et de réformes de gouvernance au cours des 40 dernières années.

Dans un deuxième projet, le projet [MORE](#), je me suis consacrée à l'étude des conflits sur le partage de la voirie et notamment à la manière dont le report modal, le passage de la voiture vers les transports publics, le vélo ou encore la marche, et vers d'autres types d'activités non directement liées à la mobilité, comme la place laissée à des restaurants ou encore à des espaces de jeux pour les enfants sur la voirie, donnait lieu à des conflits majeurs dans un certain nombre de villes européennes. Cela permettait de s'intéresser à la façon dont les politiques publiques et la gouvernance pouvaient surmonter ces difficultés.

Et dans un troisième temps, je me suis intéressée, dans le cadre du projet [SUMP-PLUS](#), à la manière dont on pouvait penser ces trajectoires de transition écologique des mobilités, pas uniquement dans les grandes villes de l'Union européenne mais également pour des villes petites et moyennes, qui sont davantage marginalisées dans la réflexion menée ces dernières années.

## Au-delà des changements de technologies et de comportements

**C.H.** : Les trajectoires de transition vers une mobilité durable impliquent de manière récurrente une réflexion sur le changement technologique et le changement de

comportements individuels. Dans le cadre de mes recherches, j'ai travaillé sur un troisième axe possible, celui du rôle des politiques publiques, de la gouvernance et plus largement des régulations politiques.

Dans un premier temps, ce sont des politiques publiques pour organiser le passage vers des alternatives, par exemple les transports publics, le vélo, la marche. Ce sont aussi des politiques publiques qui vont penser le réaménagement des villes de manière à laisser plus de place à d'autres types d'activités dans l'espace public. Et enfin des solutions plus intégrées. Par exemple, en lien avec les bilans carbone ou les plans climat, se poser la question du secteur de la santé, ou du secteur de l'éducation, et réduire ainsi la demande de transports dans ces secteurs d'activité.

## Coordonner des acteurs multiples

**C.H.** : Le secteur des mobilités, comme bon nombre de secteurs de politiques publiques, se caractérise par un très grand nombre d'acteurs, une gouvernance multi-niveaux et assez complexe. C'est un environnement institutionnel qui a très peu de chances d'évoluer donc il faut faire avec, et trouver des manières de contourner ces obstacles.

Pour les villes, cela veut dire deux choses. Dans un premier temps, organiser, mobiliser l'ensemble des acteurs. C'est-à-dire que les autorités publiques travaillent en partenariat, en lien étroit avec les acteurs de la société civile, avec les collectifs d'habitants, ou encore avec les entreprises, les universités, de manière à mettre l'ensemble de ces ressources au service d'un objectif commun et partagé.

Deuxième volet de ces actions de coordination : réfléchir aux niveaux multiples que l'on retrouve dans le cadre de l'Union européenne. Pour des petites villes, c'est particulièrement important dans le sens où celles-ci possèdent très peu de ressources à l'échelle de la ville, de ressources institutionnelles, de compétences. Elles ont besoin de faire valoir leurs intérêts, leurs objectifs, auprès d'autorités publiques aux niveaux régional, national et européen afin d'attirer de nouvelles ressources publiques en matière de financement des alternatives à la voiture mais aussi en termes d'ingénierie publique, de telle sorte qu'elles puissent accompagner, se muscler, s'équiper pour contribuer à ce développement.

## Recommandations pour les villes, les États et l'UE

**C.H.** : Afin que les villes puissent devenir des acteurs de ces transformations en cours, qu'elles puissent véritablement les piloter, elles doivent s'équiper. Cela passe par des réformes de gouvernance, des formes de concertation et de consultation du public mais aussi des entreprises, de l'ensemble de l'écosystème qui va être impacté mais qui pourrait également contribuer à ce développement. Il s'agit aussi de penser pas uniquement en termes de vision, d'objectifs à très long terme, mais également en termes d'outils opérationnels concrets pour pouvoir accompagner ce déploiement.

Pour les États, dans un très grand nombre de cas, les grands objectifs de politiques publiques sont largement fixés et particulièrement ambitieux pour les grandes villes. En revanche, l'accompagnement des villes moyennes et petites a été laissé de côté. De ce fait, il est urgent pour les États de se poser la question du déploiement à l'échelle de l'ensemble

de leur territoire de ces mesures d'accompagnement y compris dans des espaces ruraux, semi ruraux ou péri-urbains.

Enfin, troisième type de recommandation, à l'usage de l'Union européenne : accorder davantage de place, dans le jeu institutionnel et des politiques publiques, aux autorités publiques urbaines. Pour le moment, elles n'ont pas de représentation formelle au niveau européen. Au moment où les grands arbitrages sur les politiques publiques vont impacter directement ces autorités publiques urbaines, vont en faire des acteurs directs de ces trajectoires de décarbonation, elles pourraient être consultées.

***Propos recueillis par Véronique Etienne, chargée de médiation scientifique au CEE***