

ENTRETIEN AVEC GEORGES AMAR

ancien directeur de l'unité prospective et développement de l'innovation à la RATP,
consultant en mobilité et prospectiviste



Vous expliquez dans votre livre, *Homo mobilis, le nouvel âge de la mobilité*, que la mobilité, en se généralisant, commence à changer de sens et de valeur. Nous sommes passés des notions dominantes de transport, trafic ou circulation, à celle de mobilité généralisée, et désormais, à de nouvelles mobilités plus intelligentes et communicantes. Qu'est-ce qui se joue dans ce changement de paradigme ?

Ce changement de paradigme cache plusieurs mutations simultanées, à plusieurs profondeurs de champ.

Premier constat : la mobilité se généralise ; on est davantage mobiles. Non seulement en kilomètres parcourus, mais en mobilité virtuelle. Globalement, nous vivons une vie plus mobile.

Deuxièmement, cette mobilité n'est plus la même, au sens où elle devient un mélange plus étroit de réel et de virtuel. Elle change de nature.

Mais il y a un troisième aspect qui vient télescoper cette mutation : la mobilité de demain génère moins de kilomètres.

On a affaire à des changements assez complexes à formuler intellectuellement.

C'est un changement de nature : la mobilité devient mode de vie, et non plus seulement un instrument pour aller quelque part ; et un changement socio-technique.

On passe d'une définition instrumentale de la mobilité (les transports) à une définition sociétale de la mobilité. La mobilité est devenue l'élément dans lequel nous vivons : nous sommes dans la mobilité comme un poisson dans l'eau. L'individu moderne est un *homo mobilis*, à la fois 'souple' et 'connecté' : téléphone portable dans la poche et baskets aux pieds !

C'est aussi un changement de valeur. En se généralisant, la mobilité change de sens. Ne pas être mobile aujourd'hui c'est presque une maladie sociale. La mobilité devient une obligation, un droit, un devoir.

C'est aussi une préoccupation d'ordre écologique...

La valeur 'mobilité' commence effectivement à se nuancer. On a longtemps vécu la mobilité comme étant un pur bien. La croissance de la mobilité a accompagné le progrès. Elle est devenue la règle et la norme de nos modes de vie, mais elle commence à se compliquer, à se contraster. Car il y a trop de kilomètres parcourus, de CO2 rejeté : la mobilité, c'est aussi l'engorgement, la saturation des réseaux, la pollution... Elle devient insoutenable. C'est un paradoxe. Du coup, des gens plaident pour la 'démobilité', comme d'autres pour la décroissance.

On commence presque à avoir une sorte d'éthique de la mobilité. On va commencer à entrer dans la mobilité beaucoup plus précisément pour en distinguer les bons et les mauvais aspects. Il faut fouiller à l'intérieur pour séparer, diffracter, le bon grain de l'ivraie.

N'est-ce pas ce qui doit guider les politiques publiques de la mobilité ?

Les choix de politique de mobilité, ce n'est pas de dire : «j'en veux plus ou moins», c'est de dire «quelle mobilité voulons-nous ?» L'analyse de son contenu conceptuel permet de répondre à cette question.

La mobilité n'est plus synonyme de kilomètres. Or l'évaluation actuelle repose encore sur le mélange de ces critères : km/h, portée, vitesse, débit : combien, à quelle vitesse et à quelle distance ?

Ce ne sont pas des indicateurs suffisants de la valeur de la mobilité. C'est en changeant les critères d'évaluation qu'on va pouvoir dire ce qu'il y a de bien et ce qu'il y a de mal.

Quels pourraient être ces nouveaux critères ?

La mobilité est de plus en plus comprise en terme de création de liens, d'opportunités et de synergies, plutôt que de pur franchissement de distances, à vitesse plus ou moins grande. Ce que j'appelle «la reliance» devient la valeur nouvelle de la mobilité.

Il y aura, dans les années à venir, de plus en plus d'offres de service mobilité conçues pour maximiser la «reliance par kilomètre». Accompagnées d'arbitrages politiques qui pénaliseront progressivement les «kilomètres pauvres en reliance». Cela conduira à un accroissement de la mobilité, mesurée par la «reliance», sans croissance excessive du kilométrage. Il faudra de toute façon dans les années à venir à la fois accroître la mobilité et stabiliser, voire réduire, le nombre de kilomètres parcourus.

Jusqu'à présent, nous avons un regard plat et monochrome ; avec la nouvelle conception de la mobilité, nous pouvons avoir une vision en relief et en couleurs. C'est comme ça que nous pourrions faire des distinctions, des tris, des choix politiques.

Vous estimez que la mobilité est un secteur qui va être source de nombreuses innovations dans les décennies à venir. Quels sont les ressorts de ces innovations ? Reposent-elles sur le «soft» - les logiciels, les interfaces, les usages - bien plus que sur le «hard» - les infrastructures ?

Je ne serai pas aussi catégorique. Les infrastructures sont elles aussi très intéressantes. C'est même sans doute là que les innovations seront les plus décisives, car c'est là qu'il faut faire la révolution conceptuelle complète. Les NGI - Nouvelles Générations d'Infrastructures - seront très différentes des anciennes.

Mais je suis d'accord : le *software* est devenu très important.

Le centre de gravité de l'innovation se déplace. Il était sur la puissance, au sens de : «plus vite, plus loin, plus gros». C'est la même logique que pour les ordinateurs : pendant longtemps, on a mesuré leurs progrès par la loi de Moore estimant que leur puissance de calcul doublait tous les 18 mois.

Mais les progrès en informatique ont été accomplis au moins autant par l'invention de la souris et des logiciels qui ne sont pas des éléments de l'ordre de la pure puissance. L'invention de la souris, qui a apporté convivialité et interface, a été capitale : sans elle pas d'informatique personnel. Avant la souris, il fallait être mathématicien pour utiliser un ordinateur.

La puissance n'a pas été l'élément le plus innovant dans l'innovation. Le plus innovant, c'est le passage d'IBM à Apple, de la pure puissance à l'intelligence, la convivialité, et l'interface.

Pour autant, cela ne veut pas dire que le *hardware* n'est pas important : l'iPhone, c'est bien du *hardware* ! D'ailleurs, le génie d'Apple, c'est l'objet.

Pouvez-vous nous donner des exemples d'innovations sur le *hardware* ?

Il y a beaucoup d'innovation dans le matériel roulant, le *rolling stock*. Cette notion est en train de muter.

Prenons l'exemple de la voiture. L'une des mutations réside dans la sortie du paradigme que j'ai appelé «un P - un V - un C» : un Propriétaire - une Voiture - un Conducteur. Ce paradigme a dominé la deuxième partie du 20e siècle, les années glorieuses de l'automobile en Europe : chacun sa voiture seul à bord. Ce paradigme est en train de s'éteindre ; on est en train de passer à la voiture collective, partagée, louée, servicielle, etc. Du paradigme ancien monomodal on passe au multimodal.

Cette automobile que j'appelle auto publique a une définition *soft*, car ce sont plutôt les usages qui changent. Et pourtant, cela fait retour sur le *hardware*. L'auto publique ne sera pas la même physiquement car il faut une auto que plusieurs utilisateurs peuvent utiliser très facilement. Il faudra que les réglages de

hauteur se fassent très facilement. Elle sera différente, en terme de propreté, de maintenance, d'adaptabilité. Elle pourra se transformer en taxi, ou en autre chose.

On va de plus en plus concevoir des véhicules pour correspondre à leur usage. L'usage revient sur l'objet. Le *hard* lui même devient souple - certains parlent d'un *hard* programmable, permettant de changer soi même sa voiture - alors que par définition, il était rigide. On voit des vélos pliables. La forme elle même n'est pas condamnée à la rigidité. Les concepts bougent.

La mobilité intelligente ou «smart mobility» constitue elle aussi une révolution conceptuelle. En quoi l'information est-elle au cœur des innovations dans le champ de la mobilité ?

L'information est en train de changer profondément car là encore il y a un changement de paradigme. Le paradigme ancien de l'information c'est la signalétique spatio temporelle : où est le bus, à quelle heure passe-t-il ? C'est aussi le mode d'emploi d'un système de transport, un moyen de réduire l'incertitude. C'est la définition classique.

Ce type d'information peut se moderniser, être plus efficace, passer en temps réel, etc. Il y a alors d'un côté le système de transports qui roule et de l'autre des gens qui s'y adaptent grâce à l'information.

Mais nous sommes désormais face à un nouveau paradigme : l'information devient un logiciel. La métaphore informatique est là encore très puissante. Il y a deux sortes d'informations : la *data* et le *software*. Quand vous changez de *software*, vous changez de machine. Vous passez par exemple d'une machine à écrire à une messagerie. C'est le génie de l'informatique : avec le même objet vous avez plusieurs machines.

On peut utiliser cette analogie pour les transports. Avec le co voiturage, on voit bien que le *hardware* est identique, mais en changeant le *software*, on n'obtient pas le même système.

L'information, en passant de *data* ou de mode d'emploi au statut de logiciel devient alors l'instrument d'une transmutation modale. Le logiciel transmute la machine.

Vous passez ainsi de la voiture à la co voiture qui n'est pas du tout pareille. C'est un métissage d'individuel et de public. La

différence entre un vélo et un vélo'v est aussi grande qu'entre un TGV et un métro : il y a certaines ressemblances techniques et pourtant cela n'a rien à voir.

Cette mutation qui touche à l'identité même des modes de transports, vous l'appelez «transmodalité»... Que va-t-elle générer ?

La transmodalité, c'est le croisement entre les catégories et le métissage des concepts. Le covoiturage, le pédibus, le vélo partagé, le BRT ou le tram-train sont les premiers exemples de ce champ d'innovation.

Les catégories de l'individuel et du public sont en train de se croiser de toutes les façons possibles. Et cette hybridation est très créative. La voiture pure va devenir un cas singulier. De plus en plus, on va voir se croiser des catégories qu'on croyait étanches.

L'identité de ces nouveaux modes ne sera plus déterminée par leur option technique de base (fer / route, motorisé / non motorisé, 2 roues / 4 roues...) ni par une option socio économique tranchée (public / collectif, individuel / privé) mais par un cocktail de paramètres et d'attributs. Le mode d'usage, le type d'inscription urbaine, les systèmes d'information intelligents et les modes d'identification joueront un rôle déterminant dans ce cocktail.

Nous sommes passés de l'information classique à l'information logicielle qui transmute. Qu'implique aujourd'hui le développement du numérique et l'irruption du virtuel ?

C'est là que résident les grandes innovations à venir, la pointe extrême de la prospective.

On va en effet voir arriver les vrais métissages du physique et du virtuel. J'entends par là que nous ne pourrons plus dire ce qui relève du physique et du virtuel. De même que pour Vélo'v nous ne pouvons pas dire «ceci est un transport public» ni même «ceci est un transport individuel». On est un peu embarrassé pour le qualifier. C'est pour cela que j'ai invité l'expression TPI : transport public individuel.

Les grandes innovations à venir seront des systèmes où l'on ne pourra plus dire «c'est

virtuel ou réel».

Il y a encore très peu d'exemples de ce métissage intime du virtuel et du réel. Un des indices que je trouve le plus frappant c'est la wii-tennis. Vous jouez au tennis avec un télé et une télécommande. Pas de raquette, pas de balle, pas de terrain. C'est du virtuel. Et pourtant vous jouez, et au bout d'un quart d'heure vous transpirez, votre cœur bat et vous avez le souffle court. La transpiration est un indice intéressant du réel. Une mobilité qui vous fait transpirer, est-ce que vous la considérez comme virtuelle ? Le wii-tennis est un bon exemple de mouvement indissolublement virtuel et réel. Les métissages du physique et du numérique sont en train de rentrer massivement - plutôt dans le domaine du jeu physique pour l'instant. On va inventer de la mobilité urbaine dont on ne pourra plus dire qu'elle est virtuelle ou réelle.

Le champ des innovations est très concurrentiel, notamment dans les marchés de services autour des nouvelles mobilités. Les villes 'benchmarkent' à tout va. Comment les villes peuvent être présentes sur ces nouveaux marchés, reprendre la main sur les opérateurs privés?

Les villes ont un rôle essentiel ; très souvent, la mobilité est l'épine dorsale de l'innovation urbaine. Curitiba au Brésil est un très bon exemple de ville innovante. J'ai compris le métissage de la transmodalité à Curitiba, avec les BRT qui sont un métissage bus-métro. Et ça m'a beaucoup aidé d'être au Brésil, parce que là-bas, on comprend beaucoup mieux l'idée de métissage. Ça fait tellement partie de la culture, de l'anthropologie brésilienne ! C'est le génie de Curitiba, le génie brésilien. Je crois qu'il y a un génie des lieux. En matière de mobilité c'est très important car la mobilité est une affaire systémique. Elle est inséparable de l'urbanité : la mobilité est un attribut des personnes et des territoires. C'est aussi ce qui fait la différence avec le transport.

Qu'est-ce qu'une ville mobile ; comment une ville sera-t-elle mobile dans l'avenir ?

Une ville mobile, est-ce une ville avec ou sans trottoir, une ville marchable ou non marchable ? La mobilité est une qualité urbaine. Par exemple, Los Angeles est la ville automobile

par excellence.

La vraie question c'est : quelle mobilité ? La vertu écologique c'est la diversité. La biodiversité, c'est ce qui fait qu'un système va être prospère, résilient et innovant. Certes la mixité sociale importe, mais la diversité centrale pour la ville, c'est la diversité modale, la diversité de mouvements. La ville de demain est multi mobile. Le nombre de modes de déplacement s'élèvera à 50 ou 60, pas à 4 ou 5 ! Ces mobilités seront en plus des mobilités transmodales. Il y aura du physique, du virtuel, du physique et du virtuel, du lent, du rapide, de l'individuel, du collectif, tout cela va se croiser allègrement. C'est pour cela qu'on aura des dizaines et des dizaines de façons d'être mobiles. Et c'est cela qui fait la vitalité d'une ville : comment ça va, c'est-à-dire comment ça bouge ? C'est comme la circulation sanguine et nerveuse. La vitalité de l'organisme urbain repose sur une grande variété de mobilités et non pas 3 ou 4. Alors que pendant longtemps, la théorie urbaine privilégiait 2 ou 3 modes. Le schéma un peu classique c'était : la voiture et le train. Plus un peu de bus parfois.

A partir de ce concept de multi modalité, chaque ville va inventer sa signature modale. Chacun va fabriquer son portrait mobile qui façonnera la forme urbaine.

Qu'est-ce qu'une forme urbaine à l'époque de la mobilité ?

Avant, au-delà des remparts, tout était figé. La ville de demain, c'est une ville de mobilités fluides et variées.

C'est la ville qui doit créer sa mobilité et pas tel ou tel opérateur ou tel ou tel mode. Car précisément, ce qui fait le portrait, c'est la combinaison, la composition de l'ensemble des modes.

Le Paris moderne, c'est Haussmann qui l'a tracé via les boulevards. C'est quoi les boulevards de demain ? C'est quoi les organes de mobilité qui vont faire le portrait des villes de demain ? C'est un visage à la fois physique et moral. Il est fait de systèmes de mobilité et de capacités de communication internes. Est-ce qu'il y a des blocages ? Est-ce qu'il y a des fluidités ? Qui parle avec qui ? Qui est en contact avec qui ? C'est ça la mobilité : la «reliance» d'une ville. La mobilité devient en effet un espace-temps d'opportunités

servicielles et relationnelles : un contexte propice à la mise en relation des humains entre eux, mais aussi des personnes avec des institutions, des services, des milieux, des paysages, etc. On a dit que la force de la Silicon Valley c'était de se parler aux cafétérias. La sérendipité - le fait de tomber sur ce que vous désirez sans vraiment le chercher ou au moment où vous ne l'attendiez pas... - est une conséquence de la mobilité.

Cette mobilité comme puissance de «reliance» et capacité de création d'opportunités implique une nouvelle approche des lieux. Comment penser les lieux de la mobilité (gares, stations et autres) dans la ville à l'aune de ce changement de paradigme ?

C'est la question de l'immobile dans la mobilité. C'est presque chinois comme notion ! Vous pouvez être immobile dans la mobilité si vous êtes à une station par exemple.

Le beau mot qu'il faut recharger, c'est le mot *échange*. Mais il faut l'extraire de la mésinterprétation dans laquelle l'ont entraîné transporteurs et urbanistes. On en a fait l'échangeur. Ce mot est une catastrophe ! On voit l'échangeur autoroutier, c'est-à-dire précisément là où il y a le moins d'échanges possibles.

Pourtant, c'est un mot extraordinaire si on le généralise. Quand on dit *échange* dans les transports, on veut dire *flux*. Or le mot *échange* est porteur de beaucoup d'autres choses : échanges humains, échanges d'information, échanges culturels mais aussi échanges thermiques par exemple.

Les infrastructures de demain seront des infrastructures d'échanges généralisées. On va changer tout à la fois. C'est d'ailleurs ce qui va faire la valeur économique. On ne peut plus concevoir des infrastructures mono circuit ou mono fonction. Il faut penser la station de demain à la fois comme station intermodale et interénergétique. Simultanément s'effectuent des échanges de voyageurs et des échanges d'énergies.

De nouvelles générations de pôles d'échanges vont voir le jour autour de grandes gares d'agglomération comme La Part-Dieu à Lyon. Devront-elles inclure tous ces éléments ?

Oui, il faut penser les lieux d'échanges sur plusieurs plans ou registres. Mais il faut aussi généraliser le lieu. J'ai beaucoup travaillé sur les grands pôles d'échanges - celui de la Défense notamment. Mais aujourd'hui, je crois que les plus excitants sont les petits lieux. Il y a des pôles d'échange à toutes les échelles. Un banc public est un pôle d'échanges. Aujourd'hui qu'on a compris que les lieux de l'échange sont fondamentaux, chaque quartier doit avoir ses lieux d'échanges. Il faut que, dans les banlieues, il y ait de passionnants lieux d'échanges. Un station de bus apporte une opportunité merveilleuse que l'on rate systématiquement.

Il faut désormais comprendre que chaque arrêt de bus, chaque station Vélo'v, chaque banc public est une opportunité de dynamisation territoriale, une opportunité de maximisation des échanges. Il y a des milliers d'arrêts de bus dont on ne fait rien. D'ailleurs, je n'aime pas le mot : un *arrêt* c'est triste : être aux arrêts c'est être en prison. Un *abri* non plus, ça fait penser à la guerre : aux abris ! Ce n'est pas un arrêt de bus, c'est un commencement. Appelons-les commencements ou les connecteurs. Et pourquoi pas les tremplins ? Car c'est bien un endroit à partir duquel on bondit dans la ville.

Vous vous intéressez également beaucoup à ce que vit et expérimente l'*homo mobilis* : on peut lire, dormir ou tomber amoureux en situation de mobilité...

Il y aussi tout l'immobile en mouvement. Et là, ça peut aller très très loin ! Qu'est-ce qu'on fait à bord d'une voiture, d'un bus ? C'est un de mes sujets favoris. Comment dort-on en mobilité : debout, assis, à moitié éveillé ? Désormais, tout se fait en mobilité : le travail, l'amour et même le sommeil. Quelle est la nature du sommeil ou de la détente dans la mobilité ? Je suis pour remplacer le concept d'*attente* par celui de *détente*. Une vie mobile suppose beaucoup de détente. Un grand sportif est quelqu'un qui sait se détendre le plus possible, c'est pour cela qu'il a de la résistance. Si quelqu'un ne se détend pas, il ne peut pas courir. Si vous n'êtes pas capable

de vous détendre dans la mobilité cela devient la course contre la montre qui vous épuise. La mobilité, ça peut devenir l'enfer ! Il faut donc inventer non seulement les usages de la mobilité mais les formes de détente. Les gens le font d'ailleurs : ils ont découvert un mode de sommeil léger dans le métro. Comme les navigateurs solitaires. Dans un arrêt de bus, quand vous savez combien de temps vous attendez, vous pouvez vous détendre. C'est pour cela que ce n'est plus de l'attente. C'est un autre type de mobilité, une mobilité relative. Il n'y a plus d'opposition du mouvement et du non mouvement. Il y a de l'un dans l'autre. Il n'y a plus le fixe et le mobile. Ils deviennent relatifs. Le lieu fixe devient un tremplin. La pause fait partie de la mobilité, c'est un équipement de la mobilité. C'est parce que nous sommes dans la mobilité que la pause devient un sujet de la mobilité.

Vous écrivez qu'«il appartiendra à des autorités chargées de la mobilité urbaine élargie d'organiser, de labelliser, d'identifier le réseau général des stations de la vie mobile urbaine». En quoi ce repérage de ces lieux hospitaliers dans lesquels on peut «faire station» est-il important ?

Identifier ces lieux devient un enjeu territorial. La mobilité fait du territoire autre chose qu'un terroir. Aujourd'hui, l'aménagement du territoire c'est la mobilisation du territoire : comment s'entretiennent, comment se font les mariages et les métissages de la mobilité et du territoire ? Tout cela est en train de changer complètement.

Le transport c'est de la mobilité extra territoriale. Le métro est une bonne image : ça traverse, c'est sous terre, extra terrain. La mobilité épouse le terrain, adhère au terrain avec tous les degrés d'adhérence.

Pendant longtemps on a dit : le grand problème c'est comment marier transports et urbanisme, vieille rengaine. Ce ne sont pas les bons termes. Quand vous voulez marier transports et urbanisme vous dites que les transports et l'urbanisme existent et vous les opposez. Il faut les marier. Aujourd'hui la mobilité comporte de l'immobilité dedans.

Une ville - j'aime mieux ville à territoire - c'est précisément l'alchimie du territoire et de la mobilité. Quand les notions classiques de territoire et de mobilité s'épousent, ça fait la ville. Si *territoire* voulait dire ce qui est avant,

ce qui ne bouge pas, ce qui ne ment pas. C'est ça le territoire : la terre est stable, comme dans *Autant en emporte le vent*. La ville ce n'est pas ça : c'est de la terre travaillée par le mouvement. Le système de mobilité c'est la ville elle-même.

Quelles sont les villes qui vous semblent avoir produit un système de mobilité exemplaire ?

Il y a des villes capables de construire leur système mais aussi leur style de mobilité - ce n'est pas qu'une question technique. Venise est un système de mobilité merveilleux, fait de places et de canaux : c'est une mobilité magique. Les beaux palais ne suffisent pas. En plus c'est silencieux, fluide...

Pour les villes d'eau, Venise et Amsterdam sont les deux paradigmes. Cela ne veut pas dire qu'on bouge beaucoup. Mais ça circule, l'esprit circule.

Comme exemples de mobilité qui a signé le génie de la ville, Paris n'est pas mal non plus, avec la Seine, les beaux boulevards.

J'aime beaucoup Lyon qui a la chance d'avoir deux fleuves. Mais est-ce que Lyon a un génie de mobilité ? Je ne sais pas, sans doute. Mais il faudrait le mettre en scène, l'écrire, le poétiser ou le mettre en cinéma... Marseille a réussi cela : il y a des romans, du cinéma, et c'est ça qui fait Marseille. Comme Los Angeles : le cinéma a fait Los Angeles.

Il s'agit de mettre en récit, en poème ou en cinéma l'esprit mobile. Où sont les lointains ? Est-ce qu'il y a des poètes ou des cinéastes qui ont parlé de la palpitation de Lyon ? Comment ça bouge, ça circule, ça fluide, ça pulse ? A Paris, des chansons sur la Seine, il y en a plein ! A Marseille aussi. A Lyon, il me semble que la poétisation de la vitalité de la vie, de la mouvementalité n'est pas très présente. Quand on va à Lyon on a plutôt l'impression de rentrer dans le territoire justement. Les valeurs de Lyon m'ont l'air d'être plutôt des valeurs non de la mobilité, mais de l'ancrage. Il y a bien sûr de la mobilité, mais ce n'est pas poétisé, ce n'est pas raconté. Ce qu'on voit de Lyon en terme de métaphore, d'images, de textes, c'est un espèce de sens de la terre, la bonne bouffe...

Lyon a pourtant maintes fois innové dans le champ de la mobilité ; les changements d'images sont très longs...

C'est pour cela qu'il y a un travail d'ordre poétique à mener !

Parce que je considère que Lyon est effectivement très intéressante sur le plan de la mobilité.

Non seulement Lyon a inventé Vélo'v, mais il y a aussi des bus électriques (T3, T4...) ; en terme de mobilité, Lyon est une ville innovante. Pourtant, poétiquement parlant, elle n'est pas à la hauteur !

Comment la prospective peut-elle s'exercer dans un secteur comme la mobilité touché par de nombreuses innovations ?

La prospective ne prédit ni ne prévoit. Justement parce que nous sommes dans un régime d'innovation. L'innovation est devenue un impératif économique, écologique et social. C'est une question de survie. Si Apple n'invente pas l'iPhone 5, ce sera Samsung. L'innovation étant devenue la norme, la règle,

l'aiguillon de la société, cela rend impossible la prévision.

En revanche, la prospective peut dégager des concepts sous-jacents. Non pas dire : 'il va se passer telle chose à tel endroit et à telle date' - Vélo'v à Lyon en 2005. Mais : 'je peux essayer de dégager des concepts porteurs'. Qu'est ce que ces concepts vont donner comme innovation pratique ? C'est mon travail de prospectiviste d'essayer de le déterminer. La prospective consiste à percevoir ce que les gens identifient rarement : le concept sous-jacent. Ces concepts ont souvent déjà donné lieu à des innovations, mais elles sont parfois passées inaperçues, un peu comme le co-voiturage. On disait : «en France ça ne marchera jamais parce que les Français sont trop individualistes», etc.

J'ai fait un premier rapport en 1991 sur le co-voiturage à Los Angeles. Je l'ai perçu comme un concept radicalement nouveau qui transgresse les catégories anciennes. La prospective consiste à dégager des concepts, des paradigmes, à les lire et à les exemplifier.

Georges Amar, *Homo mobilis, le nouvel âge de la mobilité*, éditions fyp. www.fypeditions.com