

Les Cahiers de la ville responsable

www.cahiersvilleresponsable.fr



ZOOM

LES SYNDICATS INTERCOMMUNAUX
À L'HEURE DE LA RATIONALISATION

LE GRAND DOSSIER

COMMENT RENDRE LES VILLES INTELLIGENTES ?

DOSSIERS

DE NOUVELLES COMPÉTENCES POUR LA CNDP
PARTICIPATION UN *WORK IN PROGRESS* PERMANENT
LA PARTICIPATION DANS LES VILLES, MODE D'EMPLOI

04. AGENDA : Les rendez-vous de la ville responsable

07. ZOOM : Les syndicats intercommunaux à l'heure de la rationalisation

9. Syndicats intercommunaux et nouveaux territoires, l'exemple du Grand Paris

10. LE GRAND DOSSIER : Comment rendre les villes intelligentes ?

11. Limiter la dépense, adapter l'offre

13. Le digital au service de la participation des habitants

15. Innovation dans les transports publics

19. ENTRETIEN : Luc Lemonnier, Maire du Havre et Président de la Communauté d'Agglomération Havraise

22. LE PORTFOLIO : L'innovation dans l'espace urbain

30. UNE VILLE EN DEBAT : Participation, un *work in progress* permanent

31. De nouvelles compétences pour la Commission nationale du débat public

33. Les enquêtes publiques en quête de public

35. UNE VILLE DURABLE : Le souci des habitants et de la planète

36. Les jardins partagés, du participatif avant l'heure

38. Quelles innovations pour accompagner la transition écologique dans nos villes ?

40. Des métropoles soumises à la vitesse

43. Logement social, où en est-on de la transition énergétique dans le parc existant ?

46. Ruissellement pluvial, les villes à l'affût de solutions innovantes

48. Ports d'aujourd'hui, enclaves industrielles ou quartiers portuaires ?

50. Bien utiliser et traiter les données du développement durable

52. UNE VILLE POUR TOUS : La participation dans les villes, mode d'emploi

53. La participation citoyenne, une étape incontournable pour les collectivités

55. Atouts et contraintes d'un projet urbain participatif

56. Inclure le numérique dans la concertation

57. Évaluer un processus de concertation

59. La participation en question

61. Un renouvellement urbain en commun

63. Quelle action culturelle pour les villes ?



LA MOROSITÉ DES ÉLUS LOCAUX

L'été n'a pas été de tout repos pour les élus locaux. Ils attendaient des précisions sur les intentions du gouvernement à l'endroit des collectivités. Ils n'ont pas été déçus. Le 17 juillet, devant la Conférence nationale des territoires, Emmanuel Macron a joué au Père Noël inversé : annonce de la diminution probable de leurs effectifs, confirmation de la suppression de la taxe d'habitation pour 80 % des foyers, invitation à réaliser 13 milliards d'euros d'économies d'ici la fin du quinquennat. Début août, l'annulation de 300 millions d'euros de crédits d'État pour 2017 a ajouté une cerise au gâteau.

Le local s'est offusqué, parlant de mauvais coups portés à la proximité, de déception voire de trahison. De son côté, le national a rappelé qu'il voulait simplement « *mettre en place un nouveau mode de fonctionnement et de répartition des rôles entre l'État et les collectivités* ». Dont acte, il n'y aura pas de nouveau big bang territorial sous Emmanuel Macron. Mais pour beaucoup d'élus, le projet d'En Marche n'en reste pas moins déconnecté des préoccupations de terrain, éloigné « *des problèmes de sortie d'école, de vitesse dans le village ou de dispute entre voisins* » peints par Dominique Bussereau*. En tant que mouvement nouveau, LREM ne dirige, de fait, aucune collectivité. Emmanuel Macron lui-même n'a jamais effectué de mandat local contrairement à ses prédécesseurs.

Incompréhension réciproque ? Constat d'intérêts divergents en tout cas.

Mais le plus embêtant n'est peut-être pas là. Car à travers cette première Conférence des territoires, nos élus, nationaux comme locaux, ont donné le sentiment de n'être pas seulement préoccupés mais obnubilés par le problème de la dette publique, bien réel il est vrai. Or, un autre sujet a été peu traité : celui de la fracture territoriale, encore exacerbée par les dernières élections. Quid de la coupure décrite par Françoise Fressoz, dans *Le Monde*, entre « *les grandes métropoles de plain-pied dans la mondialisation et les petites villes qui se dépeuplent, les zones périurbaines et les campagnes qui subissent la fermeture des services publics ou leur éloignement, sans compter le désarroi des anciennes régions industrielles comme le Nord et le Grand Est* » ?

Dans les mois à venir, on suivra donc avec intérêt deux annonces ressorties plus discrètement de la Conférence nationale des territoires : la création d'une agence nationale de la cohésion des territoires et l'accélération du calendrier de la couverture en haut et très haut débits.

Souhaitons que ces mesures montrent que nos élus savent parler d'autre chose que de gros sous, et qu'elles préfigurent, pour la suite, un vrai projet territorial solidaire.

Hélène Herzog Stasi
helene.herzogstasi@etat-desprit.fr

* *Président de l'association des Départements de France.*

Agenda

Les rendez-vous de la ville responsable

ÉVÉNEMENTS

Sommet inaugural Green ICT 2017

Paris, Palais des Congrès

Le 3 octobre 2017

Ce sommet se tiendra en amont du Salon Smart City/Smart Grid des 4 et 5 octobre prochains (*voir ci-après*). L'objectif des organisateurs est de créer une continuité dans les échanges liés au très haut débit, aux réseaux intelligents, au stockage des données ou aux objets connectés pour identifier les défis et les solutions en termes de politiques publiques, de développement technologique et de modèles d'affaires.

Contact : ksadaoui@pointvirgule.com

visé à appréhender les zones humides par le prisme de l'archéologie. Depuis les années 1980, cette discipline a, en effet, multiplié les zones étudiées en nombre et en surface tout comme les données brutes et les informations « hors sites » de nouvelle nature.

Pour plus d'infos : www.zones-humides.eaufrance.fr

SALONS

SMART CITY + SMART GRID Salon de la ville et des territoires intelligents, durables et connectés

Paris, Porte de Versailles

Du 4 au 5 octobre 2017

Ce salon est un lieu d'échanges et de rencontres pour une vision globale des marchés du très haut débit, des infrastructures et des réseaux intelligents (smart grids, smart gaz grids, smart water, smart metering, effacement, réseaux bas débit, systèmes interopérables), du stockage de l'énergie...

De l'exploitation à la valorisation des données open data/big data, de l'IoT et des objets connectés pour servir la smart city à la mobilité durable, l'édition 2017, quatrième du genre, est la rencontre des projets et des solutions en matière de ville et de territoires intelligents.

Vitrine des réseaux intelligents pour les villes et les territoires, elle réunira durant deux jours :

- 90 sociétés exposantes, principaux acteurs de ces marchés
- 4500 visiteurs professionnels, porteurs de projets et détenteurs de budgets
- 20 tables rondes et 15 ateliers experts

En parallèle de Smart City, le salon IBS : événement fédérateur du Smart Building en France pour les professionnels.

Pour plus d'infos : www.smartgrid-smartcity.com



1^{re} édition des Rencontres des Territoires en Transition

Angers, Arras, Lyon, Toulouse

Le 24 octobre 2017

Organisée par l'ADEME, cette première édition se déroulera en multiplex d'Angers, d'Arras, de Lyon et de Toulouse, avec pour vocation de répondre aux préoccupations des collectivités engagées ou souhaitant se lancer dans des politiques territoriales intégrées.

Elle proposera de comprendre les enjeux de ces démarches à travers plusieurs tables rondes et séances de travail locales.

Pour plus d'infos : rencontres-territoires.ademe.fr

Colloque international Zones humides et Archéologie

Saint-Léger-sous-Beuvray (71)

Du 9 au 11 novembre 2017

Organisé par le Groupe d'Histoire des Zones Humides (GHZH), avec le concours du Centre archéologique européen du Mont-Beuvray et du Parc naturel régional du Morvan, ce colloque

Salon Autonomy 2017

Paris, La Villette

Du 19 au 21 octobre 2017

AUTONOMY

Ce salon international de la mobilité urbaine rassemble citoyens, entreprises et décideurs publics pour accélérer la transition du tout-voiture vers une mobilité urbaine intelligente et durable. Il est la vitrine des dernières innovations en matière de déplacements urbains combinée à un cycle de conférences et d'ateliers, une plateforme d'échanges dédiée aux professionnels et des animations grand public.

Pour plus d'infos : www.autonomy.paris

Salon des Maires et des Collectivités Locales

Paris, Porte de Versailles

Du 21 au 23 novembre 2017

Le Salon des Maires et des Collectivités Locales est le rendez-vous annuel national qui réunit tous les grands acteurs de la commande publique avec l'ensemble de leurs partenaires institutionnels ou spécialisés dans la gestion, les services, l'aménagement et le développement des villes, départements et régions de France.

Première manifestation professionnelle du secteur des collectivités locales, il offre aux décideurs publics les réponses et solutions concrètes aux problématiques rencontrées dans l'exercice de leurs missions.

Il a eu lieu conjointement au Congrès annuel de l'Association des Maires de France (AMF), qui fête cette année sa 100^e édition.

Pour plus d'infos : www.salondesmaires.com

Salon Word Efficiency 2017

Paris, Porte de Versailles

Du 12 au 14 décembre 2017



Ce salon offre un lieu de promotion des nouvelles activités et collaborations mises en place par les acteurs économiques et politiques pour développer de nouveaux modèles économiques. Il est organisé autour de deux temps forts : l'exposition et le congrès.

L'exposition est une plateforme de mise en relation des porteurs de solutions et des décideurs du marché pour le déploiement des innovations et des technologies sobres en ressources.

Le congrès propose un cycle d'événements thématiques pour échanger et débattre sur les enjeux et objectifs de préservation des ressources et de lutte contre les dérèglements climatiques.

Pour plus d'infos : www.world-efficiency.com

HyVolution

ÉDITION 2018 • LES JOURNÉES DE HYDROGÈNE ÉNERGIE

HyVolution

Paris, Parc floral de Vincennes

Du 6 au 7 mars 2018

Un an après la COP22, HyVolution s'inscrit dans la droite ligne de la loi de transition énergétique. Les thématiques traitées concernent à la fois la mobilité et le stockage d'énergie. Il favorise les échanges et permet la mise en réseau de l'ensemble des décideurs de la filière utilisateurs, industriels ou prestataires.

Dans le cadre de tables rondes, les principaux experts français et européens de l'hydrogène feront le point sur l'actualité de la filière et les solutions existantes et émergentes.

Zone d'exposition, ateliers et démonstrations seront organisés pour les professionnels qui souhaitent se familiariser avec les dernières innovations technologiques.

Des essais de véhicules en extérieur seront également proposés pour des tests en conditions réelles.

Pour plus d'infos : www.hyvolution-event.com



Salon inOut 2018

Rennes, Couvent des Jacobins

Du 14 au 18 mars 2018

Organisé sur cinq jours de conférences et d'échanges, cet événement a pour ambition de connecter les professionnels du numérique et de la mobilité et les usagers autour des nouvelles solutions de mobilité numérique.

Cette première édition fera notamment la lumière sur les confrontations entre le monde des transports publics et privés. Le débat portera également sur les choix entre transport individuel et transport collectif, ainsi que sur la question du rôle de l'intelligence artificielle dans le monde de la mobilité.

Pour plus d'infos : www.inout2018.com

26^e Rencontres nationales du transport public

Marseille, Parc Chanot
Du 10 au 12 octobre 2017

L'ensemble des acteurs du transport public et de la mobilité se retrouveront à Marseille pour partager les meilleures expériences dans les territoires, confronter les points de vue et découvrir les dernières innovations. Ces Rencontres sont organisées autour d'un congrès et d'un salon.

Congrès du GART et de l'UTP : partager pour avancer : pour les élus, membres des collectivités territoriales, exploitants, industriels, entrepreneurs, chercheurs, institutionnels et journalistes autour de la mobilité de demain.

Au programme :

- plénières stratégiques,
- conférences thématiques,
- visites techniques,
- rencontres professionnelles,
- événements officiels.

Salon des solutions innovantes : présentation des meilleures réalisations de plus de 160 exposants issus de tous les métiers du transport public, ferroviaire, routier et des mobilités actives.

Pour plus d'infos : www.rencontres-transport-public.fr



21^e Congrès du Club des villes et territoires cyclables

Marseille, Parc Chanot
Du 10 au 12 octobre 2017

Organisé dans le cadre des 26^e Rencontres nationales du transport public, ce congrès permet de nouer des contacts, échanger, promouvoir des solutions de mobilité alternative et assurer ensemble le développement du vélo et des mobilités actives.

Cet événement s'organise autour d'une plénière ouverte sur l'essor du vélo dans les villes du monde et des ateliers connectés aux préoccupations des aménageurs et des décideurs : le vélo sans couture, la cyclologistique, les incitations économiques, l'intermodalité vélo et transport public, le vélo dans le périurbain...

Pour plus d'infos : www.villes-cyclables.org

Les Entretiens du Cadre de Ville : comprendre et anticiper la ville de demain

Paris, CCI Paris Ile-de-France
Le 17 octobre 2017

Cadre de Ville réunit tous les acteurs de la production de la ville pour une journée complète de conférences et de focus-projets sur la ville de demain. Les Entretiens s'adressent à ceux qui souhaitent comprendre et anticiper la nouvelle ville innovante : comprendre les stratégies urbaines, découvrir des opportunités autour des projets urbains, inventer les nouveaux cadres juridiques et financiers, trouver des solutions pour la ville écologique, anticiper la ville connectée...

Pour plus d'infos : www.cadredeville.com

Séminaire annuel Déplacements Urbanisme Environnement Énergie

Paris, Quai Anatole France
Du 16 au 17 novembre 2017

Maintenant que la voiture devient partagée, plus propre, autonome à l'avenir, peut-elle devenir un atout pour les territoires durables de demain ? Petites villes, cœurs de métropoles, territoires périurbains et ruraux : qu'ont-ils à perdre et à gagner ? Quelle juste place accorder à la voiture et comment ? Avec son approche interdisciplinaire, le séminaire annuel Déplacements Urbanisme Environnement Énergie permettra aux participants de comprendre les enjeux qui se cachent derrière ces évolutions et de réfléchir ensemble pour anticiper les choix opportuns.

Pour plus d'infos : www.territoires-ville.cerema.fr



Conférence des Métropoles

Strasbourg
Du 1^{er} au 2 décembre 2017

Les quatre premières communautés urbaines créées, issues de la loi fondatrice du 31 décembre 1966, fêteront cette année leur demi-siècle d'existence. D'autres ont rejoint Bordeaux, Lille, Lyon et Strasbourg depuis lors. La France compte aujourd'hui 22 métropoles, constituant la forme la plus intégrée d'intercommunalité urbaine.

À l'occasion de son cinquantième anniversaire, celle qui est aujourd'hui l'Eurométropole de Strasbourg organise cette rencontre. Une occasion privilégiée de réunir les membres de la nouvelle Conférence des Métropoles, qui s'est réunie pour la première fois en mars dernier à l'invitation du Premier ministre de l'époque, Bernard Cazeneuve. France urbaine invitera son successeur à participer à ses travaux.

Pour plus d'infos : franceurbaine.org

Zoom

LES SYNDICATS INTERCOMMUNAUX À L'HEURE DE LA RATIONALISATION

La loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe, prévoit que les nouveaux EPCI, dont le périmètre a été élargi fassent remonter des syndicats intercommunaux un certain nombre de compétences, devenues obligatoires pour eux. D'ici 2020, on devrait donc assister à une rationalisation des services d'eau, d'assainissement, de déchets, de développement économique... et par conséquent à la réduction du nombre de syndicats. Qu'en sera-t-il réellement ?

POURQUOI AUTANT DE SYNDICATS EN FRANCE ?

La complexité de la cartographie administrative française est bien connue. Son éparpillement territorial, caractérisé par ses 36 000 communes, était déjà à l'origine de la création des premiers syndicats intercommunaux. Leur vocation ? Permettre aux communes, et notamment aux plus petites, d'assurer un certain nombre de services publics à leur population, en se regroupant autour de structures dédiées.

Depuis la création des premiers syndicats intercommunaux, le territoire français a vu naître nombre de ces collectivités, de tailles et de formes différentes, et regroupant des compétences multiples comme l'eau, l'assainissement, les ordures ménagères ou encore le secteur scolaire.

À vocation unique avec les SIVU ou à vocation multiple avec les SIVOM, ils permettent de porter les initiatives locales de manière souple, car directement financées et organisées par les communes membres.

En 1992 ont été créés les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre. Cette strate territoriale a été imaginée pour renforcer les coopérations intercommunales en lui attribuant des compétences obligatoires, dévolues jusqu'alors aux syndicats intercommunaux.

Ces dernières années, ces EPCI à fiscalité propre sont devenus la pierre angulaire de la rationalisation souhaitée par les politiques.

Mais les syndicats de petites tailles, principalement des SIVU, se sont maintenus dans le paysage. La France, au 1^{er} janvier 2016, comptait encore 7 992 syndicats intercommunaux à vocation unique (SIVU), 1 149 syndicats intercommunaux à vocation multiple (SIVOM) et 2 046 syndicats mixtes fermés (SMF).

UNE CARTE COMPLEXE QUI SE SIMPLIFIE LENTEMENT

Aujourd'hui, la coexistence des syndicats de communes et des EPCI à fiscalité propre forment un maillage territorial complexe et peu lisible : qui fait quoi ? Sur quel périmètre ? Quelle en est l'organisation ? Une chose est sûre : la dynamique de simplification de la carte syndicale est bel et bien lancée.

Ces dernières années, de nombreux leviers ont été activés pour simplifier la carte syndicale : création des métropoles, élargissement du périmètre des EPCI et renforcement de leurs compétences, dissolution des syndicats au profit des EPCI sur un même territoire et à compétence égale, transformation de syndicats en EPCI, fusion de syndicats...

La mise en place de schémas de coopération intercommunale (SDCI), portés par les Préfets, a notamment représenté un dispositif incitatif, leur offrant davantage de pouvoirs dans la prise de décisions pour l'évolution du paysage institutionnel, à l'échelle de leur département.

De toutes ces lois de simplification de la carte communale, les résultats ont été incontestables. Le nombre de syndicats intercommunaux a effectivement diminué de 22 % entre 2010 et 2016. Mais, même si elle était



Le 1^{er} septembre 2017, le transport scolaire est devenu une compétence des Régions

significative, cette baisse restait une amorce. L'effort de simplification a donc été poursuivi. La loi sur la nouvelle organisation de la République du 7 août 2015, dite loi NOTRe, a été pensée dans ce sens, pour donner un souffle nouveau à cette dynamique.

LES GAINS ATTENDUS DE LA LOI NOTRE

Troisième volet de la réforme territoriale, la loi NOTRe porte l'ambition de réduire le nombre de syndicats intercommunaux à l'horizon 2017-2020, notamment à travers la mise en place de nouveaux SDCI et des transferts de nouvelles compétences obligatoires vers les EPCI à fiscalité propre.

À travers les SDCI, la loi NOTRe impose à présent aux EPCI à fiscalité propre un nouveau seuil minimal de population, porté à 15 000 habitants. Cette mécanique a donc obligé ceux dont la taille n'était pas suffisante à se regrouper au sein d'une structure unique plus importante. De même, les syndicats inclus dans ce périmètre élargi ont été dissous.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la gestion des déchets est devenue une compétence obligatoire des communautés de communes et d'agglomération. De même, à compter du 1^{er} juillet 2020, les compétences eau et assainissement deviendront obligatoires pour ces mêmes EPCI à fiscalité propre. Le transport scolaire est transféré des Départements aux Régions, qui vont ainsi être amenées à revoir les organisations qui font intervenir des syndicats de communes.

Dans son rapport « *La carte des syndicats intercommunaux, une rationalisation à poursuivre* » de juin 2016, la Cour des Comptes soulignait que « *les schémas arrêtés par les préfets avant le 31 mars 2016 envisagent la suppression d'environ 1 400 syndicats au 1^{er} janvier 2017, soit une diminution de*

12% de leur nombre à l'échelle nationale, deux fois plus que pour les schémas de 2011 ».

À cette première vague de réduction du nombre de syndicats va s'ajouter une deuxième, plus longue, qui s'étendra jusqu'à 2020 et sera directement liée aux transferts de compétences.

LES DIFFICULTÉS ENVISAGÉES

L'application la loi NOTRe a démarré au 1^{er} janvier 2017. Il est donc difficile d'en mesurer encore les effets. On peut déjà, à ce stade, imaginer les difficultés qu'elle génère... La première difficulté est la vigilance dont doivent faire preuve les préfets pour s'assurer des dissolutions de syndicats dont les compétences sont transférées aux EPCI à fiscalité propre sur un territoire. Du point de vue des finances, même si des économies sont attendues à moyen et long termes, le regroupement des syndicats intercommunaux de petite taille nécessite le renforcement des équipes et notamment de l'encadrement au moment de la mise en place. De plus, le transfert de compétences obligatoires vers les EPCI entraîne plusieurs conséquences. Par exemple, la compétence eau est particulièrement concernée car cette nouvelle organisation pourrait provoquer une augmentation du prix de l'eau pour les usagers du fait de l'extension du réseau et de l'harmonisation de la qualité de l'eau sur l'ensemble du territoire.

Au final, la Cour des Comptes fait un constat prudent : « *Il est peu probable que le mouvement de rationalisation de la carte syndicale puisse être considéré comme pleinement achevé à l'horizon de 2020, terme des effets attendus de la loi NOTRe. Pour le parachever, il y aura lieu de continuer plus activement le travail de simplification et de fixer clairement une cible de réduction du nombre de syndicats.* »

Anne Tiercelin
anne.tiercelin@etat-desprit.fr

36 000 COMMUNES EN FRANCE ?



La volonté de rationaliser l'organisation territoriale française est un projet souvent annoncé mais difficilement réalisé. La France est le pays qui compte le plus de communes en Europe. Elle possède, à elle seule, près de 40 % des communes de l'Union européenne. La population médiane d'une commune française est de 423 habitants contre 2300 en Italie et 11 000 en Belgique. On l'a vu, il y a une véritable ambition politique de faire évoluer cette situation.

Pourtant les choses changent. La loi Pelissard de 2012 facilite le regroupement de communes à travers, en particulier, une aide financière de l'État, qui se confirme avec le gel de la baisse des dotations accordées aux communes. Cet accompagnement a eu un effet, car la France compte, depuis le 1^{er} janvier dernier 35 585 communes liées à la création de 317 communes nouvelles.

Mais l'incitation financière n'est pas le seul moteur du regroupement des communes. Si elle a, bien sûr, pesé dans la balance, les élus évoquent surtout un besoin d'efficacité et de mutualisation, notamment dans les petites communes rurales. Un autre élément joue également dans les petites communes : c'est le manque de vocation pour un mandat non rémunérateur qui demande énormément de temps et d'abnégation.

SYNDICATS INTERCOMMUNAUX ET NOUVEAUX TERRITOIRES, L'EXEMPLE DU GRAND PARIS

La chose a été annoncée : la création de la Métropole du Grand Paris et de ses douze territoires devait permettre d'avoir une gestion globale et coordonnée de ses grands domaines de compétences et ainsi aboutir à une réduction des coûts, maître mot de la politique publique.

UNE RÉALITÉ PLUS COMPLEXE

La réalité est beaucoup plus complexe. Aujourd'hui, une série de grands syndicats intercommunaux gèrent les grands domaines de compétence des collectivités publiques en Ile-de-France : Sigeif (gaz et électricité), SIPPAREC (énergies et communications), SEDIF (eau), SIAAP (assainissement), Syctom (déchets), Ile-de-France Mobilités (transports). Mais à côté de ces syndicats, des syndicats territoriaux gèrent, sur une partie du territoire du Grand Paris, les mêmes compétences. L'idée était donc de les regrouper. Aujourd'hui, dans les faits... les choses n'avancent pas. Les raisons sont variées. La première est que le périmètre de ces syndicats est extrêmement variable et dépend largement de son objet, de son histoire. Ainsi le périmètre du SIAAP est lié aux enjeux de l'assainissement et donc à la Seine vers laquelle l'eau traitée va se retrouver. Le Département des Yvelines est donc associé au syndicat... sans faire partie de la Métropole du Grand Paris. Ile-de-France Mobilités dépend de la Région Ile-de-France et propose une vision régionale des transports, inadaptée au périmètre de la Métropole du Grand Paris qui se limite à Paris et ses trois départements limitrophes (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne). De plus, la suppression d'autres

syndicats intercommunaux entraîne la suppression de postes et de compétences, ce qui ne facilite pas les prises de décision.

LA QUESTION RESTE POSÉE

Comment les choses vont-elles évoluer ? La question reste ouverte. Un « Protocole stratégique de programmation et de coopération » a été signé entre la MGP et les présidents des services publics urbains du Grand Paris, André Santini, (SEDIF), Frédéric Molossi (Seine Grands Lacs), Belaïde Bedreddine (SIAAP), Jacques Kossowski (SIFUREP), Jean-Jacques Guillet (Sigeif), Jacques J.P. Martin (SIPPAREC) et Hervé Marseille (Syctom). Dans les faits, celui-ci a plutôt tendance à confirmer la situation existante et engage seulement les syndicats sur des projets transversaux qui concernent le territoire de la MGP : la maîtrise de l'énergie, l'amélioration de la qualité de l'air, la promotion de l'économie circulaire, la ville intelligente (smart city), la place des grands équipements métropolitains, la logistique urbaine ou encore l'adaptation au changement climatique. La réorganisation reste donc... un projet.

Grégoire Milot
gregoire.milot@etat-desprit.fr



COMMENT RENDRE LES VILLES INTELLIGENTES ?

À l'heure où une part croissante de l'humanité vit en ville, la promesse de la smart city est de taille : grâce au numérique, la ville pourra optimiser ses ressources, elle fera plus et mieux avec moins. Elle nous permettra ainsi de relever le défi majeur du millénaire : vivre de plus en plus nombreux en jugulant le bouleversement climatique.

L'expression « smart city » a été popularisée par les grands opérateurs du numérique, tels Cisco ou IBM. L'idée est de modéliser la ville pour anticiper les points d'engorgement et garantir la fluidité des échanges au sens large.

Cette vision monitorée et technophile se double d'une autre vision complémentaire : celle d'une ville agile, hybride, plateforme. Il s'agit d'utiliser à plein les caractéristiques de l'architecture numérique : réticulaire, multipolaire et décentralisée.

Les systèmes d'information s'interconnectent, leurs données se libéralisent (open data), le développement et l'actualisation des services s'effectuent avec les citoyens eux-mêmes.

Et les domaines d'application sont innombrables : production hyper locale d'énergie, monnaie alternative, covoiturage, FabLab, etc.

En ce sens, la ville intelligente pourrait bien être une métonymie. Une ville d'habitants impliqués dans la co-construction de leur collectivité, engagés par un destin commun.



LIMITER LA DÉPENSE, ADAPTER L'OFFRE

Puisque nous savons désormais que nous habitons une planète aux ressources limitées, quoi de plus intelligent que de mettre l'utilisateur en capacité de contrôler lui-même ses consommations pour les adapter finement à ses besoins sans gâcher de précieuses ressources ?



OPTIMISER LES RÉSEAUX, L'EXEMPLE DE L'EAU

La station balnéaire d'Agde a fait le choix du Smart Metering, un service de Suez et de sa filiale Ocea. Entre 2011 et 2013, des compteurs communicants ont été installés dans les logements de la ville qui compte 30 000 habitants l'hiver mais 220 000 résidents en été. Premier atout : les relevés de compteurs peuvent être effectués dans les résidences secondaires même en l'absence des occupants. Deuxième atout : les professionnels du tourisme peuvent appliquer une tarification plus juste en différenciant des tarifs d'été ou d'hiver. Enfin, avantage indéniable pour une ressource absolument vitale : la ville constate que le déploiement du système a engendré une économie de 25 % des consommations d'eau potable. Mulhouse et 13 communes de son agglomération, soit près de 200 000 habitants, ont également fait le choix du Smart Metering.

La filiale espagnole de Suez, Agbar, a développé AquaCISTM, un logiciel à destination des collectivités spécialement conçu pour la gestion de l'eau : distribution, gestion des relevés de compteurs et de consommation, facturation, recouvrement, gestion des impayés, gestion des travaux sur le terrain... Outre l'intégration de l'ensemble des fonctionnalités, AquaCISTM permet de gérer de manière centralisée un grand nombre de sites de distribution d'eau. Il permet aussi d'unifier la gestion d'exploitations avec des normes différentes et leurs propres caractéristiques de distribution, de tarification ou de facturation. Un atout majeur à l'heure des recompositions territoriales et de la mutualisation de moyens. Le logiciel est mis en place dans la province espagnole d'Alicante et à Santiago du Chili où il gère les consommations de 1,6 million de clients.

La notion d'objet connecté a fait son entrée dans le langage courant, souvent sous l'appellation IoT (*Internet of things*). L'internet des objets représente bien plus que des montres qui comptent les calories dépensées ou un dispositif qui prend soin des plantes vertes à notre place. Il s'agit surtout de quantités astronomiques de puces et de capteurs, de plus en plus sophistiqués, véritables systèmes embarqués, capables de corriger des erreurs de mesures, de s'ajuster et de s'auto-diagnostiquer. Il en existe déjà près de 20 milliards dans le monde et ce chiffre colossal affiche une croissance annuelle de près de 20 %.

L'internet des objets ne fonctionne pas selon une logique d'interface homme/machine, sur le modèle « je clique, ça exécute », mais selon une interface machine2machine, où la majeure partie des données circulant sur le réseau est le résultat de requêtes ordonnées automatiquement. Ainsi, sans intervention humaine volontaire, des capteurs sont-ils capables de monitorer entièrement les réseaux de nos villes.

DU BIM AU CIM

À l'intérieur du bâtiment et des appartements, les objets connectés font également une incursion remarquable.

Bouygues Immobilier équipe désormais tous ses futurs logements de Flexom, une application de domotique sur smartphone. Les capteurs permettent de gérer chauffage, climatisation, serrures ou fermeture des volets. L'application, évolutive, est destinée à s'enrichir de fonctionnalités nouvelles et de services conçus autour des thématiques de la santé, de la sécurité, du divertissement... La conception des bâtiments, mais aussi leur exploitation et jusqu'à leur déconstruction, sont aujourd'hui menées avec le BIM (*Building Information Modeling*). La modélisation 3D permet de partager ces plans et ces informations relatives au bâtiment entre tous les corps de métiers. Pour la construction des ouvrages, les économies générées par cette méthode atteignent en moyenne 15%. À Marne-la-Vallée, 100% des permis de construire sont désormais déposés en BIM (voir encadré page 14).

Le succès du BIM annonce l'avènement du CIM (*City Information Modeling*), modélisation réalisée à l'échelle d'un quartier voire de la ville elle-même. À la maquette numérique du bâti peuvent se superposer les données de la voirie ou des espaces verts. À Paris, tous les arbres sont équipés d'une puce RFID qui contient leur dossier sanitaire. Les possibilités d'agrégation et de croisement de données urbaines apparaissent infinies: données de mobilité ou socio-économiques, couloirs empruntés par les pollens allergisants... On en attend une meilleure gestion des flux, une économie de moyens et surtout de ressources.



Smart Metering développé par Suez.

SENSIBILISER L'USAGER

La télérelève mise en œuvre par Linky pour l'électricité, et bientôt Gazpar pour le gaz, a non seulement pour objectif de moderniser les relevés mais aussi – et surtout – de sensibiliser les ménages à de meilleures pratiques de consommation. L'idée est d'économiser sur la facture mais aussi de mieux prendre conscience des enjeux écologiques. La tarification prochaine au volume de la collecte des ordures ménagères s'accompagnera, elle aussi, de la généralisation de capteurs capables, en fonction du remplissage, de déclencher le passage du camion benne.

Si la multiplication des capteurs à l'intérieur des réseaux s'effectue sans problème particulier, l'installation des compteurs communicants ne se passe pas toujours sans heurts. La confidentialité des données ou les ondes électromagnétiques suscitent inquiétudes et polémiques. Pédagogie, communication et transparence doivent donc être convoquées pour accompagner le déploiement

de ces équipements. C'est également un impératif en termes d'efficacité: les expérimentations de collectes « intelligentes » de déchets s'accompagnent trop souvent d'une augmentation de la décharge sauvage. Ce qui tend à prouver que la technologie n'est smart que si le citoyen y adhère, se l'approprie pour y insuffler sa propre intelligence.

Dans un avenir pas si éloigné et avec la participation active des habitants, l'internet des objets régnera sur des boucles locales d'eau ou d'énergie. Depuis 2010 au Val d'Europe, la chaleur dégagée par un data center sert au chauffage d'un centre nautique et des immeubles adjacents. La start-up Garnot Computing a même mis au point des radiateurs connectés pour les appartements qui sont en fait de mini-serveurs informatiques décentralisés. Stimergy, installé près de Grenoble, développe une chaudière numérique pour l'eau... Quand on sait que le bâtiment représente en France 40% de la consommation énergétique, on mesure à quel point l'optimisation de l'usage de la ressource est promise à de belles marges de progression.

LE DIGITAL AU SERVICE DE LA PARTICIPATION DES HABITANTS

La ville intelligente repose avant tout sur l'intelligence de ses citoyens. Ils sont de plus en plus souvent associés à la fabrique du territoire en intervenant, non plus à la toute fin d'un projet, mais dès la phase de conception. L'époque des consultations-bidon est révolue, voici venu l'âge de la co-construction et de l'intelligence collective.

Le grand public peut aujourd'hui naviguer dans des interfaces graphiques 3D et comprendre aisément un projet urbain. Ainsi, tous les territoires traversés par le futur Grand Paris Express, les projets de gares et les quartiers alentour ont-ils été modélisés. Quelques années auparavant, il aurait fallu savoir déchiffrer un plan-masse. Il suffit aujourd'hui de poser son doigt sur un écran tactile pour quasiment se promener dans le futur. La Société du Grand Paris utilise la maquette numérique des 68 nouveaux quartiers de gare, réalisée par Vectuel, pour la communication mais aussi l'aide à la décision. La modélisation permet de visualiser plusieurs options, d'en évaluer les incidences, de faire des choix moins empiriques et plus éclairés.

Chacun sait que le grand défi de la participation est d'élargir les publics impliqués. Associer des personnes au-delà des seuls riverains immédiats, ou faire venir le soir de jeunes actifs aux réunions publiques, s'apparente souvent à une gageure. La plateforme de concertation est l'outil qui pourrait permettre, enfin, de toucher un public aussi divers que la ville elle-même. L'agence Etat d'Esprit-Stratis (éditeur des *Cahiers de la Ville Responsable*) a ainsi développé PartiSit'actif, un module qui a pour vocation de faciliter les démarches participatives en ligne. L'outil permet de diversifier les modes d'expression et les rend plus ludiques. Il permet aussi d'instaurer des échanges constructifs entre les internautes.



PartiSit'actif développé par Etat d'Esprit-Stratis.

La conjonction de ces deux atouts – des interfaces intuitives et une accessibilité 24 heures/24 et 7 jours/7 – est un véritable accélérateur de la participation citoyenne. Le mouvement était déjà engagé avec la généralisation des démarches de concertation pour l'élaboration des PLU et des grands projets urbains. Les progrès de la e-administration contribuent également à renforcer une relation devenue plus régulière et plus directe entre la municipalité et les habitants.

ENTREtenir LA CONFIANCE

La ville devient agence d'information sur la vie locale. L'application Citykomi, développée par une start-up du Calvados, permet aux municipalités de diffuser facilement auprès des habitants un fil d'infos ou des alertes sur les thématiques qui les intéressent : circulation, petite enfance ou loisirs. Les événements sont automatiquement envoyés sur le smartphone de l'abonné. « Anonymat numérique garanti ! Pas de compte à créer, aucunes données personnelles collectées » proclame la présentation de Citykomi. La précision est tout sauf fortuite : les révélations retentissantes d'un Edward Snowden sur les écoutes menées par l'agence américaine NSA ont montré au grand public l'importance de la question de la protection des données personnelles. Aujourd'hui, le sujet devient sensible dans l'opinion : on ne peut plus se passer des services numériques, mais on a de plus en plus conscience d'y laisser des données qui feront l'objet d'une exploitation commerciale. Déjà en 2012, un rapport du Boston Consulting Group évaluait la valorisation des données personnelles en Europe à 315 milliards d'euros et pronostiquait un doublement voire un triplement de ce chiffre d'ici 2020.

La collectivité territoriale, et *a fortiori* la mairie, est le plus souvent identifiée comme un interlocuteur de confiance. À charge pour elle d'entretenir le lien en explicitant les objectifs d'un dispositif numérique, ses conditions générales d'utilisation et sa politique en matière de

collecte et d'utilisation des données, les droits d'accès, de rectification et de suppression. Car plus les services mis en œuvre par les territoires sont efficaces, plus ils supposent la collecte et la conservation des données personnelles ainsi que la géolocalisation de l'utilisateur. C'est de ce point de vue que l'on pourrait craindre que la ville numérique favorise l'avènement de Big Brother. Mais ce serait oublier un peu vite que le citoyen n'est pas seulement un consommateur mais aussi et surtout un acteur de la vie publique. Et le numérique, qui « redistribue l'information » en la rendant plus accessible et communicable, favorise l'empowerment, la réappropriation par l'individu du pouvoir d'agir sur les plans politique, économique et social.

DE LA PARTICIPATION À LA CO-CONSTRUCTION

Comme le souligne la FING (Fondation Internet Nouvelle Génération, think tank qui étudie les nouveaux usages du numérique et qui a mené une recherche-action sur la « ville légère »), on voit apparaître de « *nouveaux activistes urbains, outillés, mis en capacité par le numérique, impliqués massivement dans des dynamiques de transformation qui influent déjà sur de grandes fonctions urbaines comme la mobilité, l'habitat, l'alimentation ou les espaces publics.* » C'est, par exemple, le cas des citoyens capteurs, une association qui réunit plus d'une centaine de volontaires

équipés de capteurs qui mesurent la qualité de l'air et deviennent partenaires de la collectivité pour évaluer localement l'impact des politiques de déplacement.

Le projet de concertation numérique pour la création d'un parc de 13 hectares à Serris, au Val d'Europe, a été retenu par le Commissariat Général à l'Investissement dans le cadre de l'appel à projets EcoCité 2, seconde phase 2015-2020 de la démarche « Ville de Demain » lancée par l'État en 2010. L'application « Imaginez votre parc », développée par 1 001 rues pour EPAFRANCE, a regroupé les propositions abouties d'environ 1 500 internautes, dont 39 % de 20-40 ans, un public souvent absent des réunions traditionnelles. La démarche a notamment permis de faire émerger un désir fort d'espaces aquatiques, mares et noues, à l'intérieur du parc.

L'internet est devenu mobile. Des promenades urbaines augmentées hybrident désormais réel et virtuel. L'association Dédale a établi à la Cité Internationale Universitaire de Paris un Living Lab qui contribue à rétablir une couture urbaine entre Paris, Gentilly et Arcueil par-delà la blessure du boulevard périphérique. UFO, entreprise lancée en 2010 par des architectes-urbanistes, développe des démarches collaboratives intégrant des outils numériques. L'urbanisme collaboratif, selon le créateur de la start-up, permet de s'intéresser directement, non seulement au projet lui-même, mais à la qualité de vie dans la ville.

LE BIM, UNE MAQUETTE NUMÉRIQUE POUR DES PROJETS COLLABORATIFS



Le BIM (*Building Information Modeling*) est une base de données interactive et dynamique qui est connectée à la maquette numérique d'un projet de construction. Il permet de visualiser et simuler facilement la conception, la réalisation mais aussi la gestion du projet. Sa valeur ajoutée tient aussi dans sa capacité à rassembler les différentes parties prenantes et de favoriser une collaboration continue.

Le CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) est engagé depuis plusieurs années dans la diffusion du BIM en France. Le Centre cherche à développer un BIM multi-échelles qui concilie, dans la même base évolutive et « intelligente », les données des bâtiments et de leur environnement. Le BIM multi-échelles est appliqué au niveau d'un territoire en intégrant la notion d'aménagement, d'usages et de services dans la ville.

En 2016, un accord de recherche a ainsi été signé, entre l'EPADESA et le CSTB pour l'aménagement durable du quartier Paris La Défense. Cet accord prévoit l'accompagnement de l'EPADESA dans la mise en œuvre d'une démarche BIM multi-échelles et dans la réalisation d'un outil de modélisation unique, adapté au développement des projets de l'Espace Défense Seine Arche. Cet outil, qui a vocation à devenir une véritable maquette de référence transposable à d'autres opérations d'aménagement, permettra de répondre aux enjeux d'innovation numérique et urbaine, mais aussi de concertation en associant les habitants à la construction de leur quartier.



INNOVATION DANS LES TRANSPORTS PUBLICS

La ville intelligente est forcément une ville fluide. On l'imagine débarrassée de ses bouchons et engorgements, de l'odeur et la toxicité des pots d'échappement. On pourrait s'y déplacer rapidement, sans bruit et sans encombre, en jonglant à la demande entre véhicule personnel, transports collectifs et même overboard, façon « retour vers le futur ».



L'application ZenBus permet de visualiser en temps réel la position d'un bus sur son smartphone.

Le numérique joue un rôle majeur dans la révolution des transports. Il suffit désormais de stationner sur un quai de métro ou à un arrêt de bus pour savoir combien de temps il nous faudra attendre. On peut même être averti directement sur son téléphone d'une éventuelle perturbation sur la ligne. Pour les opérateurs de transport public, les enjeux sont plus importants encore car, outre l'information des voyageurs, la gestion numérique des véhicules permet de réguler le trafic de façon plus réactive, voire d'améliorer la maintenance des flottes. Transdev a ainsi développé une technologie de télédiagnostic qui collecte toutes les données techniques des véhicules et les transmet à l'atelier de maintenance. L'opérateur de transport public a aussi développé une

application, Toucango qui, à partir d'un boîtier, enregistre les mouvements du conducteur et détecte les premiers signes d'un éventuel assoupissement.

Les ITS (systèmes et services de transport intelligent) sont ces systèmes qui œuvrent à la fluidité et la régularité du trafic, la sécurité, l'entretien optimal du matériel et la baisse des émissions polluantes. Ils ne sont vraiment intelligents que dans une perspective intermodale, c'est-à-dire avec la possibilité pour l'usager de combiner plusieurs modes de déplacement : on prend un vélo partagé, on continue en train ou en métro pour terminer à pied, en bus ou en voiture électrique, toujours guidé par la même application, toujours avec



le même billet. Si nous n'en sommes pas tout à fait à ce niveau d'intermodalité, c'est aussi parce que, pendant de nombreuses années, les opérateurs ont jalousement tenu leurs informations au secret, avant de finalement comprendre que leurs données n'avaient pas de valeur en soi. Les politiques engagées de libéralisation de la donnée sur des plateformes ouvertes telles que data.gouv.fr ont beaucoup contribué à cette nécessaire évolution des mentalités. Car ce qui fait la valeur et l'utilité des data, c'est leur ouverture et leur exploitation y compris par d'autres. L'application ZenBus, développée par Joul et utilisée par plusieurs villes en France, repose par exemple sur l'acquisition de données géolocalisées et leur diffusion à grande échelle en temps réel. Le service permet aux usagers de visualiser la position des bus sur leur smartphone, un vrai bonus pour savoir si on a le temps d'aller chercher le pain...

UN BOUQUET DE NOUVEAUX SERVICES

Ne dites plus « Transports » mais « Mobilité ». Cette notion est aujourd'hui mise en exergue. Dans les agglomérations, on veut favoriser le report de la voiture vers le transport collectif ou les modes de circulation douce : le vélo, le roller, le gyropode ou, plus facile, la marche. La mobilité suppose en fait l'intermodalité et fait apparaître de nouveaux services dans les rues de nos villes. À Paris les Autolib et à Lyon les Bluly offrent une relation client – instantanée à distance. L'opérateur entre en contact vidéo avec le client, lui propose une assistance en ligne, est capable de localiser et gérer le parc des véhicules comme celui des places disponibles, d'assurer la régulation entre les deux tout en actualisant le système d'information en temps réel.

Non seulement de nouvelles offres de déplacement sont apparues mais les anciennes se renouvellent. Le véhicule privé se partage couramment désormais. On fait du co-voiturage entre collègues ou pour les longs trajets. C'est en premier lieu la baisse du pouvoir d'achat qui explique l'engouement pour le co-voiturage, mais les technologies d'information et de communication ont également contribué au phénomène. Le site leader en France, Blablacar, revendique l'équivalent de 850 à 1 250 TGV entiers transportés chaque mois. Et le covoiturage dynamique commence à se généraliser, il devient désormais possible de l'utiliser pour des trajets courts et surtout sans réservation préalable. L'interface numérique permet la mise en réseau massive de multiples utilisateurs, conducteurs et passagers en fluidifiant réservations et transactions. Un véhicule en autopartage remplace neuf voitures particulières, huit places de stationnement seraient donc libérées chaque fois qu'une voiture rejoint le parc des véhicules partagés.

L'aide au stationnement constitue aussi un levier pour améliorer la qualité de l'air. On estime à 30 % du trafic la recherche de stationnement dans le centre parisien (2 millions de tonnes de CO₂ par an). Des capteurs signalent les places vacantes et le conducteur peut se faire guider vers le stationnement. Bientôt il sera même possible de verrouiller sa place à distance.

L'impact des applications GPS de type Waze (appli collaborative actualisée par ses propres utilisateurs) est déjà manifeste sur les conditions de circulation comme sur les usages : signalisation d'accidents, trafic en temps réel, calcul d'itinéraires alternatifs, etc. Elles sont utilisées par une majorité d'automobilistes. La numérisation de la voirie n'en est cependant qu'à ses débuts, car la route elle-même pourrait bientôt devenir hyperconnectée (et

son bitume provenir de matériaux verts et recyclés). Sur la route intelligente, balisée de bornes wi-fi, vous recevrez et émettrez des indications sur les bouchons, accidents et autres obstacles.

L'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR) pilote, avec des partenaires publics et privés, un vaste programme de recherches à la Cité Descartes portant sur la « Route 5^e génération », une route intelligente, utilisant toutes les ressources numériques pour s'auto-diagnostiquer. Les données de température ou de déformation seraient transmises par des capteurs situés sous le revêtement. Des outils qui pourraient aussi mesurer la charge des poids lourds à l'instar de feu les portiques de l'écotaxe...

LA FÉE ÉLECTRICITÉ

Mais l'innovation que chacun attend, et qui tarde à venir, c'est la révolution de l'électromobilité. Pour l'instant, et depuis plusieurs décennies déjà, il faut l'avouer, la voiture électrique patine. Les choses pourraient cependant changer, et pas seulement grâce aux progrès des batteries. Sur la route 5G, si la batterie fatigue, il suffira d'emprunter la voie de droite. Un système d'induction rechargera la voiture à l'aide de câbles électriques situés sous la route et générant un champ magnétique.

L'induction dynamique expérimentée par l'IFSTTAR est peut-être pour après-demain mais l'induction statique est, quant à elle, pour tout de suite. La solution SRS (recharge statique par le sol) d'Alstom permet aux tramways de circuler sans caténaire. Plus de fils qui barrent le paysage.

L'énergie est récupérée en moins de 20 secondes par le tram aux terminus ou pendant les arrêts en station. Dans deux villes allemandes (Mannheim et Brunswick), des autobus électriques rechargent ainsi par induction leurs batteries à l'arrêt.

La voiture sera non seulement électrique mais bien sûr autonome. Il ne s'agit pas de science-fiction puisque la technologie est déjà là. Les freins tiennent plutôt au temps nécessaire aux investissements, aux aménagements, au renouvellement des équipements, à la nécessaire réforme du code des assurances et – surtout – à l'acculturation c'est-à-dire à l'appropriation par les institutions, les usagers et les citoyens de ces nouveaux outils et de leurs potentialités. Avec ses multiples capteurs et son ordinateur de bord, la voiture devient capable de prendre automatiquement des décisions : éviter une collision jusqu'à la dernière seconde, appliquer les principes de l'éco-conduite, faire un créneau et, bien sûr, respecter scrupuleusement les limitations de vitesse. Les industriels annoncent la possibilité de mises en circulation en 2020 ; il ne reste plus qu'à faire évoluer le cadre réglementaire.

REPENSER LA NOTION MÊME DE TRANSPORT

La voiture autonome conjuguée à l'autopartage fait vaciller la traditionnelle frontière entre transport public et véhicule privé. Pourquoi investir dans une infrastructure lourde plutôt que subventionner une flotte électrique partagée ou des navettes autonomes à la demande ? Le numérique hybride des terrains qui auparavant coexistaient sans se croiser, ici la barrière entre transports publics et véhicules privés est tout près de s'effacer.



Les ITS œuvrent à la fluidité du trafic, à l'entretien du matériel et à la baisse des émissions polluantes.

Lorsqu'on parle de transports « intelligents », on doit aussi évoquer la liberté de ne pas avoir à se déplacer. Pendant des années, on a vanté les mérites du télétravail sans parvenir à le faire entrer dans les mœurs. Les nouveaux outils de communication, qui tendent à effacer la césure entre sphères professionnelle et privée, lui donnent une seconde vie. Les espaces de coworking sont eux aussi susceptibles de raccourcir et de modifier les déplacements pendulaires en ville. Apparus en 2005

aux États-Unis et confortés par le nombre croissant de travailleurs indépendants, connectés et nomades, ces espaces collaboratifs permettent d'occuper un lieu partagé mais aussi et surtout de se rencontrer. Une autre interprétation de l'expression « transport public ».

Dossier réalisé par **Sarah Emmerich**

LES VILLES ENGAGENT LEUR RÉVOLUTION NUMÉRIQUE



La révolution numérique des collectivités est un enjeu majeur de la gestion des affaires publiques. Ce n'est pas une fin, mais tout simplement le moyen pour le monde public d'attirer, de développer et de maîtriser. Bref, la smart city est l'allié objectif de la gestion rationnelle et éclairée de l'action publique.

Elle permet d'apporter aux habitants des services et des informations majeures pour maîtriser leurs dépenses ou orienter leurs pratiques. Les relevés individualisés de consommation énergétique en sont une bonne illustration. Les services d'information en ligne des mairies le sont également.

Elle permet de maîtriser les dépenses en connaissant, en analysant. C'est un outil d'aide à la décision pour bien évaluer les investissements et les effets des politiques publiques.

C'est un outil de rationalisation interne des services de la ville en évitant le travail cloisonné et en facilitant

l'échange d'information entre les différents services : social, habitat, écoles, environnement. . .

C'est un outil de partage et d'implication de la population. L'information et l'interactivité sont les deux mamelles de la révolution numérique.

C'est un facteur d'attractivité majeur pour les habitants et les entreprises. La qualité du réseau est un critère majeur d'implantation des ménages et des sociétés.

Cette réflexion est par nature transversale à tous les domaines de l'action publique. L'engagement du Président de la République à la Conférence des territoires de couvrir l'ensemble du pays « en haut et très haut débits » d'ici « à la fin de l'année 2020 » et « non plus 2022 » illustre bien l'engagement de l'État de faire mieux et plus vite. Il est d'ailleurs partagé par de nombreux élus locaux, comme l'illustre notre « Entretien » ci-après avec le nouveau maire du Havre.





LA SMART CITY VUE PAR LE MAIRE DU HAVRE

Le 28 mai dernier, Luc Lemonnier a été élu Maire du Havre et, quelques jours plus tard, Président de la Communauté d'Agglomération Havraise. Il succède à Édouard Philippe qui occupait ces deux fonctions depuis 2010 avant d'être nommé Premier ministre par Emmanuel Macron.

À 48 ans, ce natif du Havre est diplômé de l'École nationale d'assurance (ENASS). Il a démarré sa carrière au début des années 1990, au sein de la compagnie maritime Maerk puis de la mutuelle MACSF spécialisée dans les professions de santé. Après un détour par la Bretagne, Luc Lemonnier est revenu s'installer au Havre en 2003 pour codiriger, avec son père, un cabinet familial d'assurances dans lequel il exerce toujours.

Luc Lemonnier a rejoint Édouard Philippe en 2011, en tant que conseiller municipal puis adjoint au maire et enfin 1^{er} adjoint au maire. Depuis mars 2015, il est également vice-Président du Conseil départemental de Seine-Maritime.

Pour *Les Cahiers de la Ville Responsable*, l'élu livre sa vision de la smart city appliquée au Havre.





LUC LEMONNIER

Maire du Havre,
Président de la Communauté d'Agglomération Havraise



Le Havre et la CODAH sont assez engagées en matière de smart city. À quand remonte cette démarche et qu'est-ce qui l'a motivée ?

Avec Édouard Philippe, nous avons engagé en 2012 de profonds changements dans la méthode, dans l'approche et aussi dans le fonctionnement des services municipaux. Nous voulons fournir un service public mieux adapté et continuer à améliorer la gestion de nos collectivités territoriales. Nous considérons le numérique comme un allié stratégique. Au Havre, nous intégrons systématiquement les outils numériques dans nos initiatives les plus significatives. Nous les considérons comme des leviers de performance et un moyen de favoriser l'implication des Havrais dans leur vie quotidienne.

L'heure n'est, pour nous, plus à la technique mais à la stratégie. Certes nous œuvrons avec l'agglomération havraise pour définir une vision des systèmes de l'information commune, mais surtout nous déployons nos efforts pour donner du sens à nos outils. Le numérique n'est pas uniquement l'affaire de spécialistes. C'est une philosophie qui nécessite forcément des ressources et induit de profonds changements culturels internes. Nous devons être en mesure de fournir une palette de services considérés aujourd'hui comme indispensables, que ce soit localement au quotidien ou pour des personnes de passage au Havre.



À la suite d'Édouard Philippe, comptez-vous poursuivre dans cette direction ?

Bien sûr, nous allons accentuer nos efforts, et miser clairement en faveur d'un usage plus intelligent de nos données et de nos moyens.



Quelle stratégie suivez-vous au Havre ?

Quelles sont vos priorités ? Souhaitez-vous que les nouveaux outils intelligents soient mis au service d'un enjeu particulier ou votre démarche est-elle plutôt tous azimuts ?

Nous avons défini des priorités utiles pour notre agglomération. Outre le développement des infrastructures de réseaux, nos actions tendent à soutenir l'économie numérique, le tourisme, et à faire entrer les services publics du quotidien dans l'ère du numérique : transport et mobilité, prestations administratives ou encore gestion des réseaux d'eau. L'ambition est forte et le travail intense. Je peux vous citer quelques exemples des défis qui nous attendent. Nous souhaitons pouvoir être connectés tout le temps et partout. Disposer d'un accès à un réseau internet à très haut débit devient un facteur clé de maintien ou de développement de l'attractivité d'un territoire. L'accès à une couverture wifi gratuite et sécurisée est programmé.

Nous avons instauré un service en ligne de qualité afin de trouver une information, opérer une transaction directement sur internet sans se déplacer et sans devoir dépendre d'un horaire. C'est une liberté fondamentale pour laquelle nous sommes pleinement mobilisés. Nous repensons le rapport à l'administration. Nous avons basculé dans la gestion de la relation avec le citoyen. Comme beaucoup d'autres collectivités locales, nous faisons le pari d'un contrat de qualité pour que nos prestations soient à la hauteur des attentes de notre population. Nous avons ainsi conçu Hariane, un guichet multicanal créé en 2012 et véritable maillon de la relation avec les usagers.

Nous jouons un rôle d'incitateur ou d'animateur pour stimuler l'imagination des acteurs locaux. L'essentiel, à terme, est d'assurer « la vie numérique » du territoire et non de la gérer. C'est ce que nous concevons avec notre future cité numérique.

Enfin, nous tenons à assurer une meilleure transparence des politiques publiques. Le rôle des politiques est plus que jamais essentiel pour redonner aux citoyens du sens et dessiner les contours d'un futur « acceptable ». Les politiques numériques peuvent y contribuer, et nous, élus, sommes les mieux placés pour établir cette réconciliation entre les habitants et leur avenir. Le numérique permet incontestablement l'établissement de perspectives, l'émergence d'une intelligence collective, la consultation des avis éclairés ou modestes des habitants, et de faire valoir des bilans. Grâce au numérique, vous le savez, nous pouvons repenser la prise de décisions.

 *Un diagnostic préalable a-t-il été établi pour identifier les besoins ?*

Dans une certaine mesure oui, l'agglomération havraise a œuvré avec les agglomérations de Rouen et de Caen pour déployer une énergie commune afin de devenir French Tech. C'est une petite révolution territoriale de se rassembler pour œuvrer en bonne intelligence afin de faire évoluer le milieu numérique normand. Nos équipes ont travaillé ensemble pour obtenir ce label, établir un diagnostic, définir des priorités, imaginer une ambition.

 *Pouvez-vous nous donner quelques exemples de réalisations et de services mis en œuvre récemment ?*

Bien sûr, nous poursuivons nos efforts pour accroître et encourager l'e-tourisme. Nous avons installé, à l'occasion des festivités liées aux 500 ans de la ville et du port, deux bornes Timescope qui affirment la réalité virtuelle comme objet de (re)découverte de l'espace public à travers le temps. En libre-service et accessibles à tous, elles proposent une expérience immersive (casque de réalité virtuelle, son directionnel, rotation 360°). Les touristes peuvent aussi utiliser les cinq e-totems Decaux interactifs pour disposer des principales informations pratiques de l'événement. Occuper l'espace public avec des mobiliers urbains adaptés est une illustration de la dynamique en cours.

 *Au sein de la Ville et de l'Agglomération, existe-t-il une équipe « smart » et un budget dédiés ?*

Non, pas spécifiquement. Nous avons une feuille de route qui implique plusieurs services de la Ville et de l'Agglomération. Le management repose sur les deux directions générales à partir d'une équipe projet. Nous n'avons pas fait le choix d'isoler une équipe dédiée, mais d'impliquer toutes celles et tous ceux qui peuvent contribuer à notre ambition à chaque niveau de nos institutions.

 *Quelle est votre définition plus personnelle de la smart city ? Quelle est votre vision ? Celle d'une ville plus sobre et plus économe, d'une ville high-tech... ?*

Je ne m'attarderai pas à donner une définition précise de la smart city. Nous avons tendance à tout intégrer dans ce jargon technique. Pour moi, un des enjeux des villes du futur, c'est de clairement identifier les marges de progression, de concevoir des services plus accessibles, plus réactifs, plus adaptés aux concitoyens. C'est aussi de progresser, grâce à la technologie, dans notre gestion de nos offres (transports, énergie, accompagnement social des publics en difficulté...). Je considère donc que l'objectif au Havre est de concevoir et d'œuvrer positivement, avec pragmatisme. Mais aussi avec altruisme, en ayant le souci des générations futures et en cherchant, surtout, à investir sur des bases durables et en nous dégageant de la « dictature du court terme ».

 *Quand on pense au Havre, on pense évidemment à son port et à l'axe Seine. Pensez-vous que le numérique et les solutions intelligentes peuvent aider au rayonnement de l'un et à l'affirmation de l'autre ? À l'intégration du port et de la ville dans des échelles plus vastes ?*

Oui, probablement. C'est l'un des enjeux de la Normandy French Tech. La connexion des ports, des pays producteurs et consommateurs permet d'organiser des flux de marchandises de plus en plus tendus, ce qui entraîne des problématiques de logistique amont et aval de plus en plus contraintes. Nous souhaitons inventer le port de demain qui facilite la gestion de l'ensemble de ces flux, du Havre jusqu'à Paris.

22

LE PORTFOLIO
D'ANTOINE
GUILLOU

EN IMAGES

La smart city c'est quoi ? Pour nous la présenter, Antoine Guillou est parti dans la ville pour nous montrer en images comment, sur la route, à son poignet, sur nos arbres, dans nos gares, dans les stations de bus ou de métro, sur des applis, on dispose, grâce aux réseaux, de l'information ou d'un service qui nous facilite la vie. Mais la ville connectée, c'est aussi une ville durable qui limite les déplacements et facilite une vie économe en énergie. Son regard photographique nous permet de la découvrir.



La route photovoltaïque produit de l'énergie.

Autoproduction d'eau chaude par des panneaux photovoltaïques. ►





Toilettes

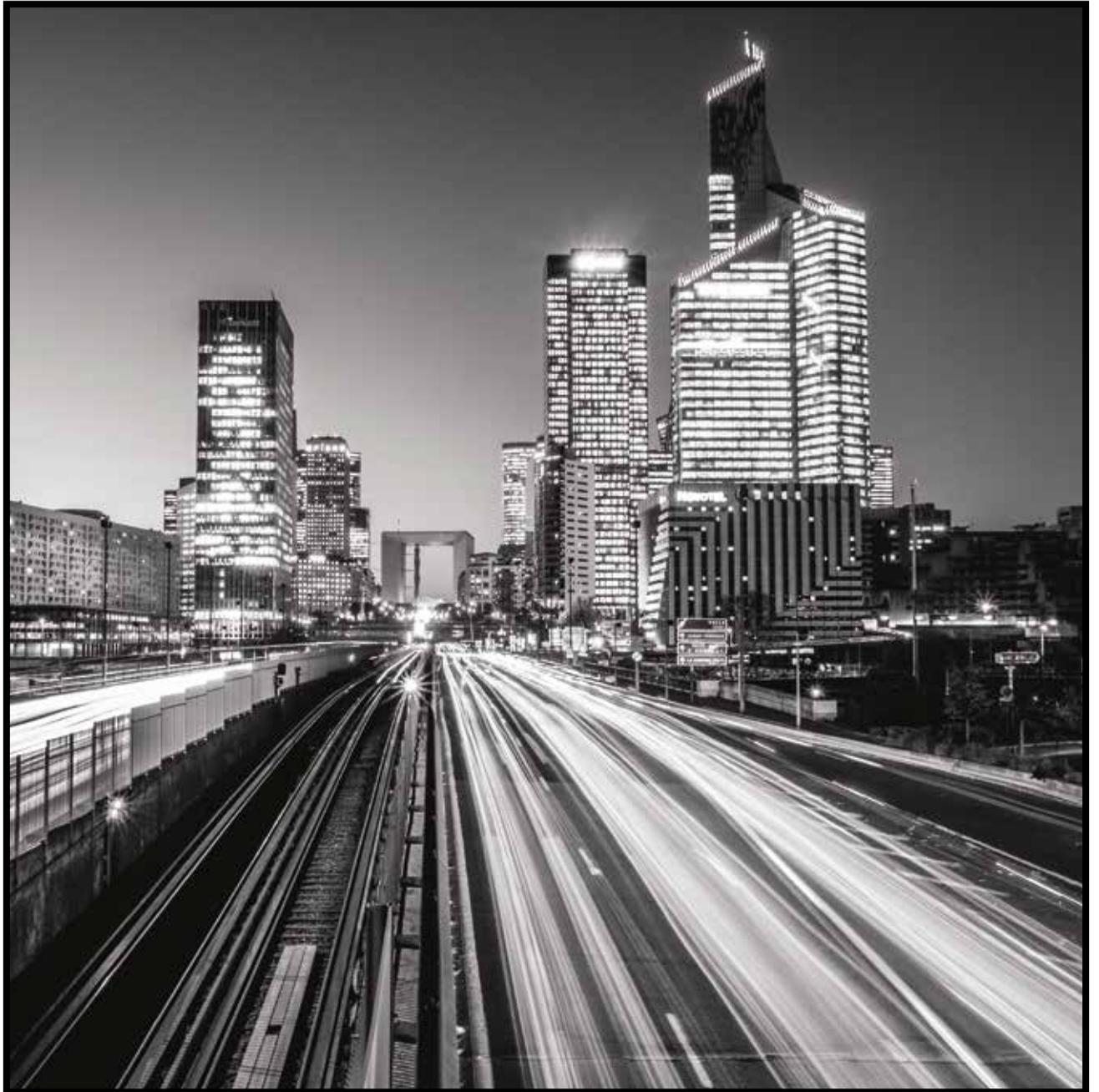
Tobacco + Alcool

Billetterie
Paris, Île-de-France



Toutes les informations en temps réel.

◀ Pédaler pour recharger son portable.



Évaluer le trafic en temps réel.



Trouver la bonne ligne.



Une navette électrique autonome.



Les applis des villes.



L'information à son poignet.

Des puces implantées pour gérer la santé des arbres. ►



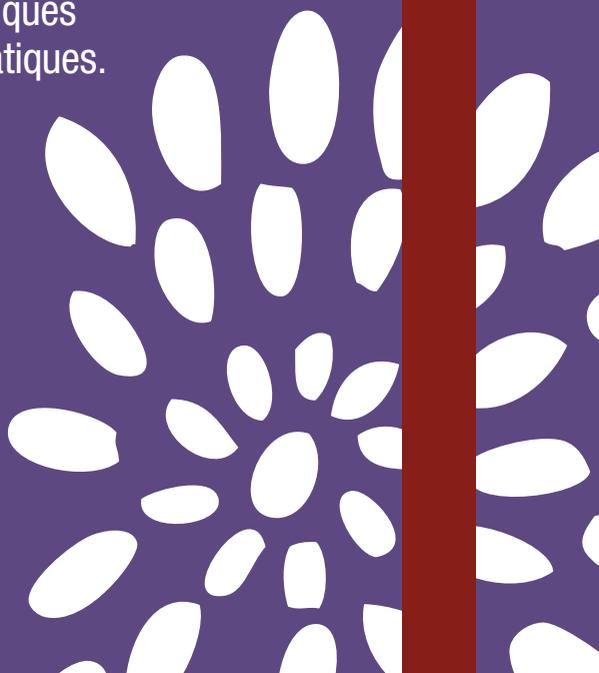


PARTICIPATION, UN *WORK IN PROGRESS* PERMANENT

C'est une remarque que l'on entend souvent à propos des grands projets publics : « *Les gens ne sont pas au courant, ils ne sont pas informés, il n'y a pas assez de concertation.* »

Pour excessive, la remarque en dit long sur le sentiment d'imperfection que suscitent les dispositifs de participation. Peu de pays au monde associent aussi étroitement que la France les citoyens à la conception et à la gestation des projets d'aménagement ou d'équipement. Débats publics, concertations réglementaires ou volontaires, enquêtes publiques... Les rendez-vous avec l'opinion publique sont nombreux, mais ils sont souvent jugés incomplets, partiels, frustrants.

Mieux associer les citoyens aux décisions publiques est un enjeu important dans nos pays démocratiques. Les deux articles qui suivent montrent qu'ici des progrès adviennent, là ils se font attendre.



La réforme du dialogue environnemental

DE NOUVELLES COMPÉTENCES POUR LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

Par **Christian Leyrit**, Président de la Commission nationale du débat public

À la suite de l'annonce faite par le Président de la République, le 27 novembre 2014, à l'occasion de l'ouverture de la Conférence environnementale, le Gouvernement a engagé un chantier sur la démocratie participative. Dans le cadre d'un groupe de travail sur la participation du public, puis de la commission spécialisée sur la démocratisation du dialogue environnemental, présidée par Alain Richard, la Commission nationale du débat public (CNDP) a fait de nombreuses propositions. Son président, Christian Leyrit, revient sur celles qui ont été retenues dans le décret paru au Journal Officiel du 27 avril 2017, en application de l'ordonnance du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.



Débat mobile organisé dans le cadre du débat public sur le projet autoroutier A31 bis (2015).

décret, la saisine de la CNDP est maintenant obligatoire pour une dizaine de plans et programmes nationaux. Le Gouvernement peut aussi saisir la CNDP d'un projet de réforme de politique publique ayant un effet important sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. Ces avancées permettront d'associer les citoyens suffisamment en amont de la décision, lorsque les choix ne sont pas arrêtés et que d'autres options sont possibles.

Ce décret élargit sensiblement le champ de compétences de la CNDP. Plusieurs évolutions importantes sont à souligner. Elles représentent des progrès majeurs en matière de démocratisation du dialogue environnemental.

ÉLARGISSEMENT DU CHAMP DES DÉBATS PUBLICS

Pendant sa visite à Paris en octobre 2014, John Knox, expert auprès des Nations unies sur les droits de l'Homme et l'environnement, avait qualifié le débat public de « système admirable, qu'il conviendrait de ne pas limiter seulement aux grands projets ». Depuis la parution du

CRÉATION D'UN DROIT D'INITIATIVE

L'une des évolutions les plus importantes est relative au droit d'initiative prévu par l'ordonnance du 3 août 2016. Le décret en précise les modalités. Désormais, les ressortissants de l'Union européenne (UE) résidant en France, mais aussi des parlementaires, peuvent saisir la CNDP. Dans le cadre des grands projets d'aménagement et d'équipement de plus de 150 millions d'euros, 10 000 ressortissants de l'UE résidant en France peuvent saisir la CNDP. Par ailleurs, 500 000 ressortissants de l'UE résidant en France ou 60 parlementaires peuvent le faire sur un projet de réforme d'une politique publique dans certaines conditions.

RENFORCEMENT DU NOMBRE ET DU RÔLE DES GARANTS

La CNDP est également appelée à désigner des garants pour des projets bénéficiant de plus de 10 millions d'euros de crédits publics, ainsi que pour les plans et programmes régionaux ou infra-régionaux. Afin d'assurer le continuum du processus de concertation jusqu'à l'enquête publique, la procédure de désignation d'un garant post-débat public ou post-concertation préalable est désormais généralisée. Dans ce cadre, la CNDP est responsable de la constitution et de la gestion d'une liste nationale des garants de la participation.

La première liste nationale des garants, désignés pour quatre ans, a été publiée le 5 juillet dernier. Dans un premier temps, les candidats ont été présélectionnés à l'issue d'un appel à candidatures et d'auditions qui se sont déroulées fin 2016. Dans un second temps, ils ont suivi un « MOOC » (*massive open online course*), élaboré en partenariat avec le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (MEEM) et le Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT). L'attestation de suivi avec succès de cette formation en ligne sur la participation du public dans le champ environnemental était requise pour figurer sur la liste. Un nouvel appel à candidatures vient d'être lancé, il le sera chaque année en septembre.

DÉSIGNATION DE DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX ET DE CONCILIEATEURS

Afin de remplir sa mission de promotion d'une culture de la participation, la CNDP peut aussi désigner des délégués régionaux chargés de l'animation du réseau des garants dans la région et de la diffusion des bonnes pratiques. Les premiers délégués régionaux sont en cours de désignation.

Un nouveau dispositif de conciliation visant à trouver des compromis et à prévenir d'éventuels conflits a également vu le jour. Lorsqu'elle sera saisie d'une demande de conciliation, la CNDP désignera un conciliateur parmi ses membres. L'actualité des derniers mois y fait écho, en particulier les blocages et situations très conflictuelles observées sur de nombreux projets d'aménagement et d'équipement.

VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE PUBLIQUE DES PROJETS

Enfin, deux évolutions introduites par le décret renforcent l'indépendance de la Commission et des garants qu'elle

désigne : d'une part, le financement des débats publics effectué par le maître d'ouvrage *via* un fonds de concours versé à la CNDP, et, d'autre part, l'indemnisation des garants prise en charge par la Commission. Ces deux mesures devraient être mises en œuvre très prochainement.

Il convient par ailleurs de rappeler que l'ordonnance du 21 avril 2016 et le décret du 23 avril 2016 avaient confié à la CNDP l'élaboration du dossier d'information destiné aux électeurs lors des consultations locales sur les projets susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Nous avons ainsi réalisé le dossier d'information relatif à la consultation du 26 juin 2016 des électeurs des communes de la Loire-Atlantique sur le projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique sur la commune de Notre-Dame-des-Landes. Cette expérience unique fut positive, elle a contribué à répondre à la mission principale de la CNDP : informer les citoyens et contribuer à leur donner la parole sur les grands projets d'aménagement et d'équipement.

Le nouveau décret du 27 avril 2017 permet de nouvelles avancées démocratiques pour mieux associer les citoyens aux décisions publiques. L'enjeu est essentiel. Il s'agit de mettre en œuvre une nouvelle gouvernance publique des projets, plans et programmes, fondée non plus sur des rapports de force, mais sur une capacité d'écoute et de co-construction de l'intérêt général. Une nouvelle gouvernance à même de redonner confiance aux citoyens.

PARTICIPATION DU PUBLIC, LA CNDP VEILLE

Créée en 1995 par la loi Barnier, autorité indépendante depuis 2002, la Commission nationale du débat public veille au respect de la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement qui ont un impact sur l'environnement et qui présentent de forts enjeux socio-économiques.

La CNDP est une instance collégiale de 25 membres (parlementaires, élus locaux, membres du Conseil d'État, de la Cour de Cassation, de la Cour des Comptes, des tribunaux administratifs, représentants des associations, du patronat, des syndicats...), La diversité de ses membres est une garantie d'indépendance et de neutralité.

La CNDP porte les valeurs du débat public : transparence, rigueur, impartialité et loyauté de la procédure, afin de contribuer à légitimer les décisions.

LES ENQUÊTES PUBLIQUES EN QUÊTE DE PUBLIC

Longtemps vécues comme un temps fort de la démocratie participative, les enquêtes publiques n'ont plus la cote auprès des citoyens. Elles recueillent souvent de maigres avis au regard de l'importance des projets présentés et de la logistique qu'elles exigent. Et quand les foules se mobilisent, ce n'est pas forcément un gage de qualité. Alors question : cet outil est-il encore adapté ?

Entre le 5 janvier et le 9 février 2017 s'est tenue, à Rouen, l'enquête publique des accès définitifs du pont Flaubert, sur la rive gauche de la Seine. Objectif de ce projet routier évalué à 200 M€ : mieux raccorder l'ouvrage, emprunté par près de 50 000 véhicules chaque jour, à la voirie locale et au réseau autoroutier régional. Et permettre le développement d'un écoquartier à son pied.

Pour que nul citoyen ne passe à côté de ce rendez-vous, l'État, maître d'ouvrage, avait complété le dispositif d'information réglementaire par une campagne de communication assez massive. Et pour faciliter l'expression du public, il s'était mis à l'heure digitale. Un registre était accessible sur Internet, en plus des traditionnels registres « papier », et des bornes interactives avaient été installées dans plusieurs lieux publics. Cette consultation était donc tout sauf confidentielle. Le résultat ne fut pas au niveau des moyens déployés. En un mois, 53 avis seulement ont été récoltés.



Qualifions-le juste d'honorable pour un projet à 1,41 milliard d'euros qui impacte tout de même une quinzaine de communes dont Paris.

PAS UN CAS ISOLÉ

L'exemple rouennais n'est pas un cas isolé, on pourrait le multiplier. Pour l'enquête publique de la ligne B du tramway de l'agglomération angevine, qui s'est déroulée à l'automne 2016, la commission d'enquête a dénombré 58 observations. Or, ce projet de la communauté urbaine Angers Loire Métropole ne prévoit rien de moins que la desserte est-ouest d'un territoire de 400 000 habitants.

Quelques semaines plus tard à Toulouse, même motif et même punition pour l'enquête publique du doublement de capacité de la ligne A du métro. Dans cette aire urbaine de plus d'un million d'habitants, qui compte chaque jour quelque 3,8 millions de déplacements, 72 commentaires ont été réunis en tout et pour tout. Par comparaison, l'enquête publique de la liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle de l'été 2016 passerait presque pour un triomphe populaire avec son millier d'observations recueillies !

MANQUE D'ADHÉSION

Force est de le constater : de nos jours, les enquêtes publiques n'emportent plus franchement l'adhésion. Les réformes ont beau se succéder pour simplifier la procédure et favoriser la participation, le public n'accourt pas à ces rendez-vous démocratiques avec les grands projets. Quand il ne leur tourne pas le dos.

Que leur reproche-t-il ? D'abord d'être frustrantes. Autour des enquêtes publiques plane en effet un malentendu qui décourage les citoyens les plus motivés : elles ne sont pas un vote pour ou contre le projet. Même une majorité d'avis négatifs peut déboucher sur des conclusions favorables de la part de la commission d'enquête. Cette dernière est résolument indépendante. Elle peut donc se démarquer des opinions, même dominantes, manifestées par les participants à l'enquête. Une seule condition : motiver son avis. Mais qui comprend vraiment cette subtilité du processus décisionnel ?



Le risque de malentendu concerne également l'objet de l'enquête publique. Beaucoup de gens pensent qu'il s'agit de s'exprimer sur l'opportunité du projet. Or pas du tout. L'enquête publique examine principalement les modalités de mise en œuvre de ce dernier. Normalement, son utilité a déjà été débattue et démontrée lors de la concertation préalable ou du débat public. Il ne reste plus qu'à vérifier que les conditions et les effets de sa réalisation ont bien été pris en compte. Conjuguée au sentiment d'assister à une opération de communication bien huilée, cette confusion entretient la défiance du grand public. À quoi bon se déplacer puisque les décisions sont déjà prises ?

EN PRIME, DES OUTILS PEU ATTRACTIFS

Deux outils sont au cœur de la procédure d'enquête publique : le dossier d'enquête publique et le registre d'enquête. Or c'est un fait : il ne faut pas compter sur eux pour jouer les boosters d'attractivité.

Côté dossiers, les documents sont devenus illisibles, avec leurs milliers de pages découpées en dizaines de volumes thématiques et d'annexes techniques. Au fil du temps, une crise d'obésité s'est emparée de ces bibles du projet. Principale responsable, la peur du contentieux qui hante les maîtres d'ouvrage. Ils ne veulent négliger aucun détail susceptible d'être épinglé par un spécialiste. Résultat : une inflation de données et un piètre souci de la pédagogie.

Côté registres, on ne fait pas dans la séduction non plus. Non seulement ces recueils ont un look de cahiers d'écolier austères, mais ils nous rappellent que l'enquête publique reste une procédure essentiellement écrite. Donc pas toujours accessible.

Heureusement, le digital se développe. De plus en plus de dossiers d'enquête sont mis en ligne et l'expression des avis peut désormais se faire sur un registre électronique. Cela n'évite pas de devoir passer par l'écrit, mais facilite la démarche quand même. Pour l'enquête publique du pont Flaubert, à Rouen, 40 des 53 observations ont ainsi été recueillies *via* Internet.

MAIGRES AVIS...

Et sur le fond maintenant, que valent ces avis ? Malheureusement de ce côté-là aussi le bât blesse. Maigres en quantité, les commentaires le sont aussi souvent en qualité. Beaucoup prennent le sujet par le petit bout de la lorgnette, défendent des intérêts particuliers quand ils ne sont pas carrément hors sujets.

Même les enquêtes publiques « à succès » ne font pas toujours dans la dentelle. Elles concernent généralement des sujets très polémiques. Elles sont donc souvent accaparées par des associations qui se mobilisent fortement au risque de déséquilibrer l'expression démocratique.

Un dossier récent vient d'en donner un exemple : l'enquête publique qui s'est tenue en avril-mai 2016 autour de la création d'une nouvelle ligne à très haute tension entre Avelin et Gravelle, dans les Hauts-de-France.

Au niveau de la participation, rien à dire : le projet a totalisé 12955 observations, soit un gros score. Sur le plan des contenus, le bilan est plus mitigé. La commission d'enquête s'en est d'ailleurs émue dans son rapport : « *Les membres de certaines associations ont parfois effectué eux-mêmes le déplacement en mairie à la place des signataires et permis ainsi à la population de participer sans se déplacer, sans même prendre la plume, si ce n'est pour écrire un nom et une adresse. C'est quasiment une enquête publique à domicile qui est ainsi offerte, dénuée de son essence et de tout son contenu symbolique. La commission d'enquête perçoit, dans cette manière de faire, ces associations comme des prestataires de services d'une prise en charge de la tâche "participation à l'enquête publique" ; vidant ainsi de sens la procédure de démocratie participative.* »

Chaque année, plus de 5000 enquêtes publiques sont organisées en France. Huit sur dix se déroulent dans l'indifférence quasi absolue du public. Les deux autres n'atteignent pas pour autant leur cible.

Hélène Herzog Stasi
helene.herzogstasi@etat-desprit.fr

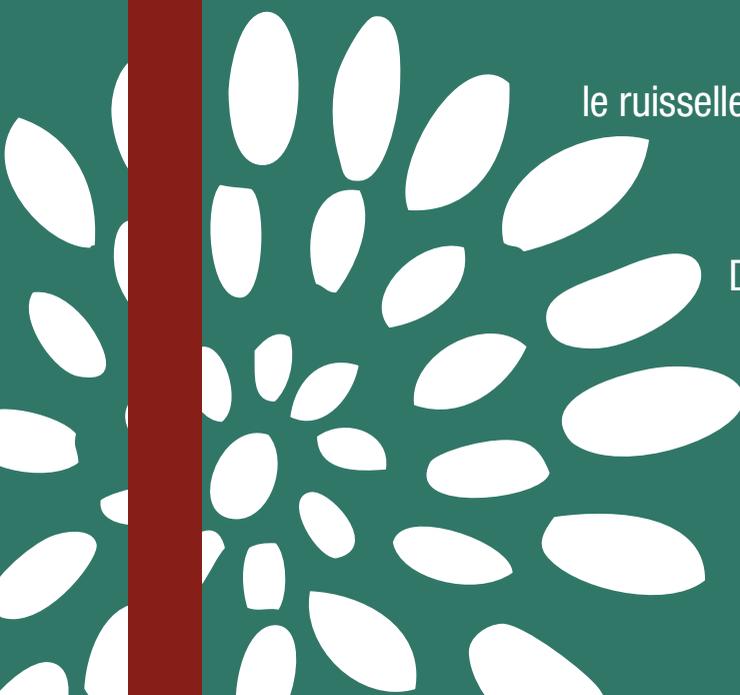


LE SOUCI DES HABITANTS ET DE LA PLANÈTE

Comme le développement du même nom, la « ville durable » est une ville qui met en œuvre un projet en trois dimensions : environnementale, économique et sociale.

Les pages qui suivent déclinent plusieurs exemples de réalisations ou d'expérimentations emblématiques de cette ville soucieuse de la qualité de la vie et des grands équilibres de la planète : jardins partagés permettant de redécouvrir le lien avec la terre et de promouvoir la gestion collective, solutions innovantes pour améliorer la qualité de l'air pollué par la circulation et le chauffage urbain, programmes de rénovation des logements sociaux pour tendre vers un parc HLM moins énergivore, nouvelles techniques de lutte contre le ruissellement urbain, aménagements destinés à améliorer l'intégration des ports dans leurs quartiers...

Derrière toutes ces initiatives durables, une question essentielle : sur la base de quels indicateurs mesure-t-on les progrès accomplis ?



LES JARDINS PARTAGÉS, DU PARTICIPATIF AVANT L'HEURE

« On pourrait mettre en place des jardins partagés. » *On entend régulièrement cette remarque dans les ateliers participatifs liés à des projets d'aménagement. Si le principe des jardins partagés est ancien, il se renforce aujourd'hui. La notion de partage est devenue une réalité sociale et la démarche intéresse les villes à plus d'un titre.*

UNE TRADITION AUX MULTIPLES RACINES

L'histoire des jardins collectifs n'est pas récente, elle date du Moyen Âge, période à laquelle les paysans se regroupaient sur des terres collectives. Puis les « jardins ouvriers » ont fait leur apparition à la Révolution industrielle, à l'initiative de chefs d'entreprise alsaciens soucieux de fournir un apport alimentaire aux ouvriers. C'est au début du XX^e siècle que la guerre et ses privations ont incité les citadins à investir l'espace public à travers les « jardins familiaux » pour y cultiver ce qui faisait défaut dans les magasins.

Le concept s'est retrouvé dans les villes du monde entier, comme les *community gardens* nés au milieu des années 1970, à New York, sous l'impulsion de l'artiste Liz Christy qui se désolait du nombre de terrains vagues laissés par la crise immobilière. Elle développa l'idée d'introduire des végétaux dans ces espaces à l'abandon, idée qui s'étendra rapidement à d'autres villes du continent nord-américain.

La tradition est ancienne. Qu'en est-il aujourd'hui en France ?

UN JARDIN PARTAGÉ, POUR QUOI FAIRE ?

Prendre part à un projet collectif, partager un espace, respecter la nature, soigner son lopin de terre... Si la vocation première des jardins partagés est d'aider les populations défavorisées, participer à la culture d'un jardin poursuit aujourd'hui des objectifs variés dans l'optique commune de valoriser son cadre de vie.

D'un point de vue personnel d'abord, le jardin partagé permet de se (re)découvrir soi-même, de se situer dans le rapport à l'espace, à la nature, à l'effort mais aussi aux autres. Comme le dit si bien Didier Chrétien, « *il est un moyen de cultiver son jardin intérieur, de se reposer, autrement dit, de se poser autrement* » (Chrétien, 2010).

Une valeur unanimement admise est l'appropriation par les citoyens de leur cadre de vie et la capacité de l'enrichir au quotidien. Le jardin partagé a un effet thérapeutique car il est un motif pour « sortir de chez soi », une activité régulière et de long terme qui récompense directement les efforts.

UNE PRODUCTION AGRICOLE DIRECTEMENT CONSOMMÉE

Initialement, la vocation économique des jardins familiaux était essentielle. Aujourd'hui, les objectifs ont évolué. Le plaisir l'emporte sur la nécessité de disposer de nourriture. Cela s'illustre par les animations culinaires, lesquelles soulèvent la dimension éducative des jardins. Si on ne change pas facilement d'habitudes alimentaires, le jardinage peut y contribuer en encourageant à découvrir de nouvelles variétés, de nouvelles saveurs et en facilitant la compréhension du lien entre la terre et l'assiette.

UNE INITIATION À LA SPHÈRE PUBLIQUE

De façon générale, le renforcement des liens sociaux est inéluctable dans l'échange de coups de main ou encore de savoir-faire. La diversité des publics touchés favorise l'entraide, la mixité sociale, culturelle et générationnelle et accompagne l'intégration des nouveaux habitants. Ce lieu de brassage social facilite l'échange d'astuces, d'histoires personnelles, la sensibilisation mutuelle à des questions très pratiques. Très vite, le jardin partagé devient une extension de la salle à manger, jusqu'à prendre le rôle d'agora où l'on va passer du temps pour rencontrer les autres.

En dehors du cadre restreint des jardiniers, une forme d'entraide peut se créer autour du jardin lorsque des voisins viennent alimenter le tas de compost, donner des graines ou apporter du thé à la menthe en échange des feuilles de menthe qu'on leur laisse prélever. Les jardins sont également un lieu de transmission de la valeur travail, notamment pour les





personnes éloignées du monde professionnel. Le travail réalisé étant immédiatement visible, il justifie le respect et facilite l'apprentissage des règles de civilité.

UNE DÉMARCHE INTÉGRÉE DANS LES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT

Aujourd'hui, les soutiens publics à la création et à l'animation de jardins partagés vont crescendo. S'ils n'apparaissent pas encore dans les PLU, ils sont présents dans certains Plans de préservation de la biodiversité. À Montpellier, les jardins collectifs occupent ainsi une large place dans le projet urbain 2040 au titre de la proposition « *intégration des jardins familiaux et partagés dans les cœurs des grands ensembles** ». Le premier jardin à voir le jour résulte d'un mouvement solidaire de citoyens qui, en 2005, se sont opposés à un projet immobilier. Puis, les jardins se sont succédé, ici au sein d'une maison de retraite, là dans la cour intérieure d'un immeuble d'un quartier défavorisé, ailleurs encore en plein centre-ville historique. Sans que sa fonction soit clairement définie, le jardin partagé semble être un élément à part entière du mobilier urbain.

En revanche, à Milan, le développement des jardins partagés vient explicitement du vœu de rétablir ou d'harmoniser un urbanisme qui s'est développé au coup par coup. La ville de Milan a émis cette ambition dans le cadre de l'Exposition universelle de 2015 qui portait sur l'utilisation des terres agricoles et la lutte contre la faim dans le monde. À cette occasion, Milan s'est engagée

dans la création de jardins potagers individuels et collectifs comme freins à l'expansion de la trame urbaine. Le réseau de jardins intègre des parcours piétonniers et cyclables imbriqués dans le tissu milanais.

Chez nos voisins portugais, cette fonction urbaine est explicitement énoncée dans le Plan directeur municipal (PDM) des communes, l'équivalent de notre Plan local d'urbanisme. Cette pratique est clairement rattachée à l'agriculture urbaine, laquelle est intégrée dans le règlement des usages du sol du PDM.

Jardin de cœur d'îlot, jardin « dent creuse », jardin en périphérie de quartier, jardin le long d'une voirie, jardin inclus dans un parc... Les jardins semblent se fondre dans le paysage urbain sans véritable principe d'implantation. Qu'est-ce qui préside alors à leur localisation ? Le projet social du jardin conditionne-t-il son projet spatial ? Ou serait-ce l'inverse ? Ces questions reviennent à s'intéresser au rôle de l'habitant dans la ville d'aujourd'hui empreinte d'un urbanisme « des modes de vie », s'attachant à privilégier une réflexion sur les usages de l'espace construit. Donner la possibilité à l'habitant d'intervenir dans la construction sociospatiale de son environnement quotidien, c'est aussi le faire passer de consommateur à acteur du milieu urbain.

LE JARDIN PARTAGÉ, UN CONCEPT GAGNANT-GAGNANT

Si l'on mesure bien les apports des jardins partagés pour ceux qui les cultivent, les collectivités ont aussi de quoi tirer leur épingle du jeu. D'abord, un espace public utilisé par un jardin partagé est un espace qui est géré et entretenu par les habitants. D'un point de vue politique ensuite, si le jardin partagé peut venir d'une démarche ascendante, il est souvent porté par la collectivité qui y voit un moyen efficace de faire valoir sa proximité avec les habitants et d'impulser, en retour, de nouveaux contacts. Le jardin partagé peut en effet impliquer la participation de services municipaux à des tâches inhabituelles – recherche d'une espèce rare, réalisation de « spirale aromatique » – les appelant parfois aussi à acquérir de nouvelles compétences.

Mais l'expérience montre que la création de jardins partagés n'est pas toujours une réussite. Il faut un terrain, des règles d'attribution, un engagement nécessaire dans le temps des habitants concernés, des règles de fonctionnement comparables à « une copropriété de l'espace public ».

Grégoire Mages
gregoire.mages@etat-desprit.fr
Romane Juillet

*G. Mousselin et P. Scheromm : *Vers une mise en politique des jardins collectifs urbains. Approche comparée de deux trajectoires municipales à Montpellier et à Lisbonne, 2015.*

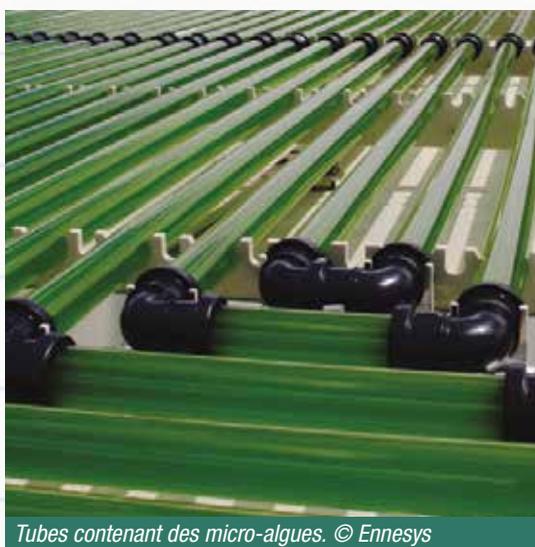
QUELLES INNOVATIONS POUR ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DANS NOS VILLES ?

La transition écologique passe par l'innovation. De nombreux chantiers sont aujourd'hui lancés : ils peuvent et doivent avoir un impact majeur sur l'environnement. La lutte contre le réchauffement climatique, enjeu environnemental fondamental passe d'abord par la réduction du CO₂ dans l'air. Des initiatives, aujourd'hui encore en phase de recherche et de développement, peuvent changer la donne pour les villes de demain.

LA NATURE EST LE MEILLEUR MOYEN D'AMÉLIORER LA NATURE

Le réchauffement climatique est lié d'abord à la concentration de CO₂, c'est-à-dire du carbone, provenant principalement de la circulation, des activités industrielles et du chauffage issu des énergies fossiles et en premier lieu des produits pétroliers. Les pics de pollution qui se concentrent de plus en plus ont un impact direct sur la santé publique.

Pour réduire cette concentration de carbone, des « puits de carbone » peuvent les capter. Ceux-ci sont d'abord naturels : les océans, les forêts, les tourbières (écosystème où les matières organiques s'accumulent) absorbent la moitié des émissions de la planète. Les algues ont également ces vertus, et ce sont elles qui peuvent être utilisées pour améliorer la qualité de notre air en ville.



Tubes contenant des micro-algues. © Ennesys

UNE INNOVATION REMARQUABLE

En partant de ce constat, la recherche et le développement du groupe Suez ont développé une application remarquable : utiliser des micro-algues pour améliorer la qualité de l'air et produire de l'énergie verte. Le dispositif s'inspire d'une réaction biochimique naturelle des végétaux : la photosynthèse. L'idée est d'installer dans des colonnes remplies d'eau des micro-algues qui fixent le gaz carbonique présent dans l'air.

Ce puits se présente sous la forme d'un cylindre transparent de 3 à 4 mètres de haut, où bouillonne de l'eau rendue vert fluo par la présence de micro-algues. Le puits capte dans l'air le CO₂ environnant et purifie l'air par l'action de ces algues invisibles à l'œil nu. L'air purifié est ensuite expulsé vers l'extérieur. Cette innovation a une double vertu : elle améliore la qualité de l'air, avec un impact de court terme sur la population et de

long terme sur la planète, tout en produisant de l'énergie de manière renouvelable et propre.

DES PREMIÈRES APPLICATIONS DANS NOS VILLES

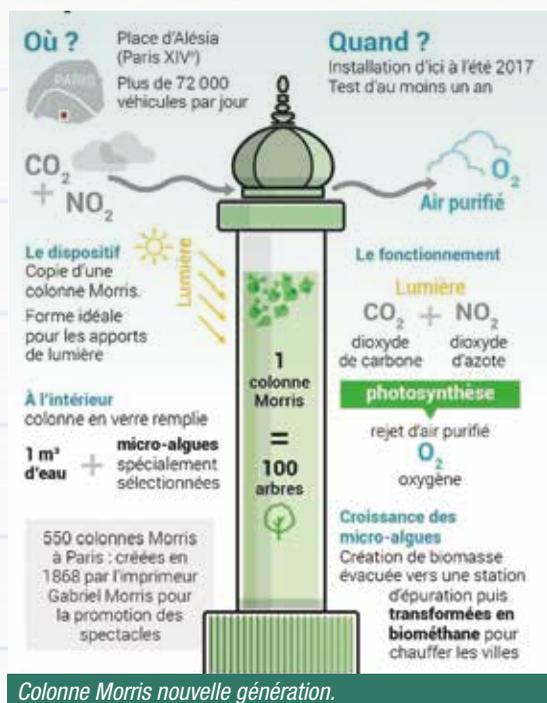
Cette innovation est aujourd'hui testée sur différents sites sensibles.

La ville de Paris met en place une colonne Morris nouvelle génération. Celle-ci ne sera toutefois pas recouverte d'affiches de théâtre ou de cinéma. Présentée lors de la COP 21 qui s'est tenue à Paris en fin d'année 2015, cette colonne sera installée place d'Alésia car plus de 70 000 voitures y passent tous les jours. Il s'agit d'une colonne en verre remplie d'eau contenant des micro-algues aides. Haute de quatre mètres, elle va permettre de capter une quantité de CO₂ équivalente à ce qu'absorberait une centaine d'arbres. Pour les autres polluants, il va falloir attendre les

résultats de l'expérience. Alors seulement, la Mairie de Paris dira si elle compte installer d'autres colonnes. Car pour qu'il y ait une efficacité tangible sur la qualité de l'air et sur la production d'énergie renouvelable, il va en falloir beaucoup.

La start-up Fermentalg, basée à Libourne (Gironde), qui a développé ces micro-organismes, affirme qu'ils sont « capables de capturer le dioxyde d'azote (NO_2) » rejeté par les pots d'échappement des voitures. Place d'Alésia, le taux de NO_2 dépasse largement les $40 \mu g/m^3$ réglementaires, selon les données d'Airparif. À force d'aspirer du dioxyde de carbone, ces organismes vivants vont croître et se multiplier. Quand ils seront trop nombreux, le système prévoit d'évacuer la biomasse formée vers la station d'épuration la plus proche, par le réseau d'assainissement. Une fois traitées, les micro-algues seront transformées en biogaz, essentiellement du biométhane pour chauffer les villes.

Le SIAAP (Syndicat Interdépartemental d'Assainissement de l'Agglomération Parisienne) a installé en janvier 2017 ce nouveau puits de carbone aux abords de son usine de traitement de l'eau de Colombes. Cette initiative est intéressante car elle est directement liée à un équipement industriel dont la pollution sera traitée à la source. Ce puits de carbone aspire les gaz à effet de serre rejetés par les fumées du four d'incinération des boues de l'usine.



Colonne Morris nouvelle génération.

DES DÉCLINAISONS FUTURES

Ce qui est aujourd'hui testé représente des pistes sérieuses de recherche pour lutter contre la pollution de l'air ou de l'eau tout en contribuant à la lutte contre l'effet de serre qui entraîne le réchauffement climatique. L'avantage des algues est qu'elles poussent partout, et qu'elles ne sont pas coûteuses à cultiver. Une dizaine de projets sont à l'étude sur des sites émetteurs de gaz à effets de serre, dont le projet du village olympique des JO de 2024.

UN DÉVELOPPEMENT À SUIVRE

Ces essais doivent être transformés. Si les tests se révèlent efficaces, l'idée est de rentrer dans une phase de production industrielle. Depuis quelques années, des projets liés à ce processus sont testés, comme la culture d'algues sur les façades d'immeubles pour capter le dioxyde de carbone, tout en luttant contre les îlots de chaleur urbains. Il existe d'ailleurs un test à La Défense de culture d'algues sur une paroi d'immeuble.

D'après Olivier Bernard, directeur de recherche à l'Institut national de recherche en informatique et en automatique, les micro-algues ont « des propriétés très avantageuses ». « Elles sont très abondantes dans la nature (lacs, mers, glaciers). Elles ont un potentiel de développement dix à trente fois supérieur aux plantes terrestres. Ces organismes unicellulaires peuvent doubler leur biomasse chaque jour dans des conditions optimales. » Autre avantage non négligeable : elles poussent n'importe où, y compris dans des zones non agricoles.

En revanche, il faut aujourd'hui prévoir le déploiement des puits de carbone pour que leur impact soit significatif. L'expérimentation doit permettre de valider les performances et les coûts de ce dispositif.

Au bout du compte, si cette expérimentation s'avère efficace en termes de captation, le processus pourrait être déployé sur d'autres zones à forte concentration de pollution, comme les bouches d'aération de parkings ou les parois des tunnels du boulevard périphérique à Paris. La section assainissement des services de la ville de Paris veille à ce que l'eau chargée d'algues ne génère pas de problèmes au niveau des canalisations d'égouts. Le principe de culture des micro-algues fixatrices de CO_2 est une piste prometteuse avec un retour d'expérience dans un an. La question sera de savoir comment améliorer le procédé si la quantité traitée est trop faible ou si le coût est trop important.

Grégoire Milot
gregoire.milot@etat-desprit.fr

DES MÉTROPOLIS SOUMISES À LA VITESSE

Les métropoles jouent désormais un rôle majeur dans l'économie mondiale, au point de devancer les pays dans la création de richesse. Accélération des déplacements, accélération des échanges, accélération des innovations technologiques : les villes globales doivent leur développement à ces trois facteurs. Au prix de devoir aller toujours plus vite pour rester dans la course.



LE MONDE, VILLAGE GLOBAL

L'accélération des échanges, l'affaiblissement des frontières, le primat de sociétés multinationales semblent traduire un changement radical qui influe sur l'organisation de l'espace et de la vie de chacun, dans des proportions encore inimaginables il y a peu. La mondialisation est cependant presque aussi ancienne que l'humanité avec la constitution de grands empires puis de circuits commerciaux, du Moyen-Orient à l'Extrême-Orient comme dans tout le bassin méditerranéen, qui n'ont cessé de se développer, y compris durant les temps troublés du Moyen Âge. L'histoire de la mondialisation est intimement liée à celle de villes puissantes, commerçantes, le plus souvent situées le long de grandes voies de circulation, principalement fluviales ou maritimes. Mais le changement intervenu ces dernières décennies est un changement de nature : là où la mondialisation était d'abord le fait d'empires

qui, jusqu'à la Première Guerre mondiale, s'étendaient jusqu'à l'épuisement, la globalisation traduit davantage une interdépendance de plus en plus forte entre tous. Une puissante intégration internationale est à l'œuvre, qui s'appuie sur la rapidité des déplacements, l'instantanéité des communications numériques, la division internationale du travail. Et dans ce bouleversement, les grandes villes jouent un rôle majeur, rôle qu'elles avaient perdu durant plusieurs siècles au profit des États.

Dans le top 100 des économies mondiales, deux métropoles se situent parmi les 20 premières : Tokyo qui dépasse Arabie Saoudite, Canada, Espagne ou Turquie, et New York qui supprime Australie, Iran, Pologne ou Égypte. Beaucoup parmi les grandes métropoles comptent un PIB double de leur part de population nationale. Paris Région, avec un PIB presque équivalent à celui de Londres, figure à la 32^e place, derrière Los Angeles et Séoul mais devant l'immense

majorité des pays dans un classement qui compte 40 autres métropoles et près d'une dizaine de sociétés privées.

Les métropoles bénéficient de la concentration de centres de décision dans quelques lieux en réseaux, où se regroupent financeurs, services de pointe et ingénierie de l'innovation au plus près de marchés tests et dans des sites offrant les commodités maximales. Les derniers grands investissements internationaux dans le Grand Paris concernent pour moitié l'implantation de sièges sociaux d'entreprises et sont concentrés principalement dans des métiers à forte valeur ajoutée comme les technologies de l'information et de la communication ou le conseil et la finance.

La première des facilités attendues d'une métropole mondiale est, sans conteste, la rapidité des communications comme de l'ensemble des échanges à l'ère de la nanoseconde, du temps intensif qui régent tout, au risque de faire perdre le sens de la durée, la trace qu'offre le temps historique. Le véritable challenge pour le Grand Paris, si ancien parmi les villes mondiales mais si récent dans sa structuration métropolitaine, est bien là : s'adapter à cette course de vitesse permanente dictée notamment par le numérique, essentielle pour l'économie nationale, et inscrire son développement dans une culture, un environnement, un territoire, seuls garants dans la durée de sens pour la qualité de vie des habitants de la métropole, l'âme du lieu comme la pérennité de son développement et son rayonnement territorial.

TOTEM OU TABOU ?

Alors que les algorithmes suppléent désormais les traders, si rapides par rapport à la moyenne mais si lents face aux ordinateurs, dans des sociétés parfois considérées comme des nanocraties, le temps est roi y compris dans l'infiniment petit. La vitesse produit une adrénaline incomparable et ne laisse personne indifférent, y compris ses contempteurs. Des années après Milan Kundera, dans un texte acide, le sociologue David Lebreton fait l'éloge de la lenteur et pourfend la société de l'éphémère, du zapping, du surfing dans un monde où le temps est écrasé et la durée suppléée par l'instant. Chacun accélère, craignant la désynchronisation, et subit l'injonction de vitesse. « *Plus nous gagnons du temps, plus le temps nous échappe et plus nous en sommes affamés.* » Il faut aller de plus en plus vite pour rester sur place. Toute l'existence bascule dans l'urgence. Et la crainte grandit d'une accélération toujours croissante qui ne laisse place au rythme des saisons, à l'appréciation sensible des paysages, des rencontres, de la vie. Un rythme tel que la vie peut échapper à notre



conscience. D'où l'émergence de mouvements déclinant le slow dans toutes ses dimensions : *slow movement, slow life, slow management...*

Cette angoisse de la vitesse est très perceptible en France. Des salons spécialisés vantent régulièrement les bienfaits de l'hyper ruralité auprès de Parisiens forcément en souffrance, un thème devenu un marronnier pour les journaux télévisés... La vitesse ne peut être avancée comme critère d'évaluation dans la conduite des affaires publiques, car on lui opposera toujours la qualité des réalisations et les multiples déclinaisons du principe de précaution, toutes accompagnées d'adjonction de délais supplémentaires pour couvrir les aléas. Et si des problèmes surviennent et les retards s'additionnent, il est aisé d'en reporter la responsabilité sur telle ou telle règle. Il est symptomatique que le ministère de « la simplification administrative » mette en exergue sur son site les incohérences de certaines normes mais jamais la perte de temps et de compétitivité induite. La vitesse extrême, l'instantanéité de plus en plus requise aujourd'hui en économie, est trop associée à la mondialisation pour être abordée sereinement. Elle n'en est pas moins incontournable.

LA GRANDE ACCÉLÉRATION

La prééminence de la vitesse et sa contestation ne sont pas réellement des spécificités contemporaines, si ce n'est

par leur ampleur. Ce n'est pas la révolution industrielle du XIX^e siècle ni la récente révolution numérique qui ont amorcé un rapport toujours plus intensif au temps. Chaque époque a produit de nouvelles découvertes et chacune d'entre elles a démultiplié le temps et le type d'activités, parfois bien plus qu'elle n'a réellement facilité la vie. Mais le siècle passé a produit une accélération sans précédent dont on trouve trace sur toute la planète : explosion démographique, développement technologique sans précédent, risques globaux émergents (climat, biodiversité, nucléaire).

Hartmut Rosa identifie trois types d'accélération simultanées : l'accélération technique avec des innovations déterminantes pour la vitesse des transports traditionnels, des communications numériques et le traitement des données avec son impact sur la contraction d'un espace qu'on a pu croire effacé ; l'accélération du changement social avec la réduction des cycles et l'instabilité désormais chronique des institutions, de la famille, du travail ; et enfin l'accélération générale du rythme de vie qui crée chez beaucoup une famine temporelle permanente. Les innovations n'ont pas conduit à une économie de temps mais à une multiplication des usages.

La ville globale a bénéficié la première des trois facteurs, trois accélérations, qui la rendent incontournable dans la société de la vitesse. L'accélération des déplacements efface les distances intermédiaires et permet à la mondialisation de s'organiser à l'échelle d'un village global parsemé de quelques centres décisionnels en concurrence, d'usines mondes à durée limitée et d'un semis de villes agrégeant les consommateurs. L'accélération des échanges, facilitée par le numérique, valorise paradoxalement encore davantage l'échange

direct, social, culturel ou commercial et son support principal, la ville, la grande ville du fait de son offre illimitée d'opportunités. Enfin, l'accélération des cycles d'innovation technologique et le moindre impact de la production de masse dans la chaîne de valeurs ont mis les villes globales au cœur de la création de richesse. De par l'unité de lieu entre créatifs, technophiles, marchés de masse et services de pointe aux entreprises, la ville globale est devenue le lieu incontournable de production de richesse, bien plus que lors de la précédente révolution industrielle, quand les villes s'établissaient auprès d'une source de matière première et demeuraient spécialisées mais quasi autonomes, tout au plus dépendantes de l'abondance de main-d'œuvre et de réseaux de financements et de transport des produits finis. Les villes globales sont d'abord d'immenses accélérateurs, l'autre nom des incubateurs de start-up. D'où le caractère central, dans l'évaluation des diverses villes mondes, de leur capacité à toujours se renouveler, toujours innover, toujours plus vite. On revient à la source des villes, l'organisation des échanges. Avec un regard nécessairement intransigeant sur tout ce qui peut ralentir la dynamique métropolitaine : embouteillages, désorganisation, insuffisance des réseaux, rareté des lieux d'échanges, faible diversité des services, fermeture au monde.

La ville globale doit ces services à ses usagers. Ce ne sont pas des bonus mais les conditions de base de sa compétitivité, toujours étalonnée en fonction de sa capacité à produire de la vitesse, autant ou plus que les autres villes à prétention mondiale. La vitesse est plus que jamais le premier ferment de la ville, son ADN.

Alain Cluzet
Docteur en Aménagement

À paraître : « *Grand Paris, l'accélération du monde* » (Infolio)



LOGEMENT SOCIAL, OÙ EN EST-ON DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LE PARC EXISTANT ?

Mise à l'honneur lors de la dernière semaine nationale des HLM, la rénovation énergétique des habitations à loyers modérés fait partie des grands chantiers écologiques en cours. À bientôt deux ans des échéances fixées par le Grenelle de l'environnement, les bailleurs sociaux poursuivent leur mobilisation sur le terrain, au gré des évolutions techniques et réglementaires.

Le Mouvement HLM s'est réuni en juin dernier, à l'initiative de l'Union sociale pour l'habitat, sous un mot d'ordre on ne peut plus clair : « La transition énergétique, naturellement ! » Pendant une semaine, les acteurs du logement social en France ont mis en avant les nombreuses actions qu'ils développent pour relever les défis énergétiques et environnementaux auxquels ils sont confrontés au quotidien.

Moins gratifiante que les constructions neuves exemplaires, dites « à énergie positive » (qui produisent plus d'énergie qu'elles n'en consomment), la rénovation énergétique des bâtiments existants ne s'impose pas moins comme un levier décisif vers un parc moins émissif.

Depuis 2010, année d'adoption de la loi « Grenelle II », ce sont 800 000 logements sociaux étiquetés E, F ou G (F et G représentant les fameuses « passoires énergétiques ») qui sont ciblés, avec l'objectif d'en rénover 100 000 par an. Christophe Boucaux, Directeur Maîtrise d'ouvrage et Politiques patrimoniales au sein de l'Union sociale pour l'habitat explique : « En 2016, 115 000 logements ont vu leur performance énergétique améliorée, dont 45 000 selon les critères de l'éco-prêt logement social » (niveau Rénovation Basse Consommation). Concernant le patrimoine qu'il reste encore à traiter, et qui représente près de 300 000 logements, il se montre confiant : « Soit leur rénovation est en cours de programmation, soit il s'agit de bâtiments promis à une démolition ou à une restructuration dans le cadre de projets de renouvellement urbain. »

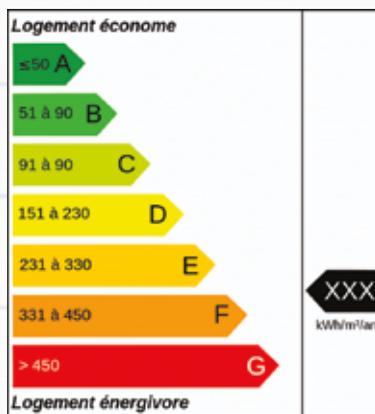
UN PROGRAMME STANDARD SOUVENT COMPLÉTÉ

Concrètement, la rénovation énergétique consiste d'abord à garantir l'étanchéité des façades. « C'est la première chose à faire, et la plus efficace. On va réduire la consommation du bâtiment en isolant ses façades. Pour cela, on applique un isolant d'une vingtaine de centimètres puis on met un enduit ou un bardage. On recrée une nouvelle façade en fait », détaille Claire Simon, sous-directrice Réhabilitation à la Régie Immobilière de la Ville de Paris (RIVP).

D'autres interventions viennent parfaire ce travail sur l'enveloppe du bâtiment, avec l'isolation des toitures, des menuiseries (portes et fenêtres) et des plafonds des sous-sols. Il s'agit par ailleurs d'améliorer la performance énergétique de la partie « système » qui englobe la ventilation, l'alimentation en eau chaude et le chauffage. À ce programme standard s'ajoutent des compléments en fonction des particularités de chaque bâtiment traité.

Bien souvent, les bailleurs profitent de ces opérations de rénovation énergétique pour effectuer des interventions d'agrément (rénovation des parties sanitaires ou de robinetteries...) ou des opérations de mise aux normes (sécurité incendie, installations électriques...). Si ces interventions connexes permettent parfois de mieux

faire accepter des travaux souvent lourds et intrusifs pour les locataires, la baisse des charges qui résultera de la meilleure performance énergétique du bâtiment reste l'argument décisif pour ses occupants.





Un exemple de rénovation thermique par l'extérieur sur un bâtiment HLM en banlieue parisienne. ©Mopsi001

LE LOGEMENT SOCIAL EN FRANCE (CHIFFRES 2016)

4,5 millions
de logements locatifs

11 millions
de personnes logées

732 organismes HLM

16,8 milliards
d'investissement chaque année

UNE PRÉDISPOSITION HISTORIQUE À LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE

C'est justement la baisse des charges (eau, chauffage, électricité) qui a, en quelque sorte, constitué la locomotive de la performance énergétique des logements sociaux et qui explique, n'en déplaise aux idées reçues, que le parc social est aujourd'hui 30 % plus performant énergétiquement que le parc privé, et qu'un logement social consomme en moyenne 50 % d'eau en moins qu'un logement privé. Christophe Boucaux rappelle : *« Il est dans l'ADN du logement social de proposer des logements qui préservent au maximum le pouvoir d'achat des ménages bénéficiaires. »* Autrement dit, la recherche d'économies a permis d'anticiper l'injonction à la sobriété qui caractérise aujourd'hui les nouveaux standards du logement.

Fort de cette longueur d'avance, le monde du logement social a donc tout intérêt à se poser en exemple et à continuer de répondre présent face aux objectifs réglementaires et aux mesures incitatives mises en place par le Gouvernement. *« Le problème, c'est que chaque saut réglementaire entraîne un surcoût important en matière d'investissement, car il implique de recourir à des solutions industrielles innovantes et pas encore compétitives, si bien que le bailleur doit parfois consentir à une dépense supérieure à la subvention à laquelle il pourra prétendre ensuite. »* Si, pour atteindre un niveau de performance qui le rende éligible à une subvention Y, le bailleur doit investir Y x 2, il n'a plus aucun intérêt à rechercher cette subvention et donc à tendre vers les objectifs fixés, si ambitieux soient-ils.

Pour éviter cette impasse, il s'agit pour l'État et les bailleurs de co-construire la législation de manière à ce qu'elle

corresponde à un effort réaliste au regard de leur capacité d'investissement et des solutions industrielles disponibles sur le marché. Christophe Boucaux salue, à ce titre, la démarche engagée autour du label « E + C- » qui concerne la performance énergétique (« E + ») et la réduction des émissions de carbone (« C- ») pour les bâtiments neufs. *« Un observatoire va permettre de recenser et d'étudier un certain nombre d'opérations exemplaires et de fixer les futurs seuils à respecter, de manière à ce qu'elles soient soutenables, économiquement et techniquement par l'ensemble des acteurs. »* Ou quand les modes de gouvernance se mettent au service d'un objectif partagé.

PROCHAIN DÉFI : LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Si les économies d'énergie ont donc toujours fait partie des axes de réflexion des bailleurs sociaux, les efforts actuels consistent à élargir le spectre des préoccupations pour embrasser ce qui relève plus largement de la performance environnementale. Depuis 2015, sous l'impulsion de la loi sur la transition énergétique puis de la COP 21, il apparaît clairement que *« c'est le virage à prendre »*, comme le confirme Claire Simon.

La même année, le Mouvement HLM signe donc un engagement volontaire pour la transition énergétique et la croissance verte avec l'ACTE HLM (Agir pour le Climat et la Transition Énergétique). Sur la question de la rénovation et de la restructuration du patrimoine existant, le Mouvement HLM souhaite avant tout permettre un accès plus uniforme et plus systématique aux différentes aides disponibles : l'éco-prêt logement social, les Certificats d'Économie d'Énergie (CEE), les fonds européens de développement régional (Feder), l'abattement de la taxe foncière sur les propriétés bâties dans les quartiers dits prioritaires dans le cadre de la politique de la ville ou encore les Programmes d'Investissements d'Avenir (PIA).

Ce virage consiste, entre autres, à embarquer les 11 millions de locataires du parc social français dans l'aventure, et à créer les conditions d'une prise de conscience collective contre le réchauffement climatique qui, au-delà du bâti, passe par la mise en place de circuits courts, d'agriculture urbaine, de jardins partagés... Le tout *« sans que ce soit vécu comme une nouvelle contrainte par des locataires qui en ont déjà, pour certains, beaucoup »*, rappelle Christophe Boucaux, appelant à *« une sobriété joyeuse »*.

Juliette Rohde
juliette.rohde@etat-desprit.fr

RUISSELLEMENT PLUVIAL, LES VILLES À L’AFFÛT DE SOLUTIONS INNOVANTES

L’actualité nous le rappelle régulièrement : nos villes sont vulnérables face au risque d’inondation. Le problème est double. Avec le réchauffement climatique, les épisodes pluvieux violents tendent à se multiplier. Et ces pluies tombent sur des sols toujours plus urbanisés, donc imperméables. Résultat, l’eau s’engouffre rapidement dans les réseaux qui saturent et débordent. Les collectivités sont à l’affût de solutions innovantes. Elles puisent autant dans la haute technologie que dans les bonnes vieilles techniques d’infiltration.

Souvenez-vous, fin mai 2016 : durant quelques jours, une grande partie de la France a été touchée par des précipitations hors normes. Ces pluies exceptionnelles se sont particulièrement acharnées sur les régions Centre et Ile-de-France, provoquant d’importantes inondations.

Avant mai 2016, il y avait eu les orages d’octobre 2015 dans les Alpes-Maritimes, les épisodes cévenols de septembre et novembre 2014 dans le Gard et l’Hérault, la tempête Xynthia de février 2010 en Charente-Maritime... On le voit, la liste est longue et les catastrophes, régulières. À chaque fois, les sinistres conjuguent des phénomènes de débordement et de ruissellement. Ils amènent les villes et les territoires à revoir leurs plans de bataille contre ces fléaux.

Les inondations par ruissellement pluvial sont directement visées. Comme le note la Présidente du CEPRI*, Marie-France Beaufile, en préface d’un récent guide de sensibilisation, « leur caractère soudain et violent les rend particulièrement destructrices, ce qui les érige au même niveau que les inondations par débordement de cours d’eau en matière de montants d’indemnisation assurantielle ».

LA TECHNOLOGIE AU SECOURS DES RÉSEAUX

Depuis plusieurs années déjà, une agglomération comme Bordeaux semble avoir trouvé la parade. Plutôt que de créer de nouveaux réseaux de collecte et de construire des bassins de stockage supplémentaires, qui coûtent très cher en génie civil et en maintenance, la collectivité s’appuie sur la technologie du groupe Suez. L’idée ? Gérer les épisodes pluvieux en mettant de l’intelligence dans les tuyaux.

Quand de fortes pluies s’annoncent, un dispositif en trois temps se met en marche. Temps 1, ordre est donné de purger le réseau d’assainissement, soit d’accélérer le processus habituel pour libérer de la place et accueillir



Les villes sont à la recherche de dispositifs innovants pour lutter contre le risque inondation.

les eaux de pluie. Temps 2, le réseau absorbe les eaux de pluie et stocke celles tombées pendant les dix premières minutes. Elles sont en effet les plus polluées et doivent impérativement être traitées avant d’être rejetées dans le milieu naturel. Temps 3, le système gère la suite des volumes. S’ils peuvent être traités, ils le sont. Sinon ils sont rejetés sans risque.

Le système Aquadvanced Assainissement (voir encadré) repose donc à la fois sur l’anticipation météorologique et la capacité à gérer simultanément des données nombreuses et hétérogènes. Des capteurs se chargent de remonter les informations vers un centre de contrôle et de commandement automatisé qui prend la main sur le réseau d’assainissement en cas d’alerte.

Est-ce efficace, a-t-on envie de demander aux Bordelais ? Depuis la mise en place du système, l’innovation de



Suez a permis d'anticiper et de gérer plusieurs centaines d'épisodes pluvieux. Une autre façon de répondre est de regarder la liste des grandes villes qui se sont inspirées de l'exemple de Bordeaux : Paris, Saint-Étienne, Barcelone, Marseille, Singapour, Casablanca...

INFILTRER L'EAU LÀ OÙ ELLE TOMBE

Il existe une alternative à la construction d'ouvrages de stockage supplémentaires, encore que toutes ces solutions soient plus complémentaires que rivales. Pour réduire les débordements du réseau par temps de pluie, et diminuer les rejets d'eaux polluées dans le milieu naturel, certaines collectivités font en sorte de « conserver l'eau en ville » *via* des dispositifs d'infiltration innovants. Des parcs publics, des noues, des parkings ou encore des terrains de sport sont conçus de manière à être temporairement inondables sur quelques centimètres et pendant quelques heures par an, lors des pluies importantes. Les mètres cubes qu'ils récupèrent sont autant de volumes en moins que doit prendre en charge le système d'assainissement.

Au mois de mars dernier, le département des Hauts-de-Seine a consacré une journée de colloque à ces techniques

LE NUMÉRIQUE AU SERVICE DE L'EAU

Aquadvanced Assainissement est une solution numérique qui permet aux collectivités de contrôler en temps réel leurs réseaux d'assainissement, de limiter les risques d'inondation et de maîtriser la qualité des rejets dans le milieu naturel. Développée par Suez, elle offre une vision globale du fonctionnement de l'ensemble du système d'assainissement à partir de données météorologiques et météorologiques.

Cette solution est capable de réaliser un scénario tendanciel d'évolution hydraulique du système d'assainissement, dans les 24 heures à venir par temps sec, ou dans les 2 à 6 heures à venir par temps de pluie. Elle permet aussi de déployer une stratégie optimale de gestion du réseau d'eau : optimisation des volumes stockés dans les ouvrages de rétention et dans le réseau lui-même, ou augmentation des volumes d'eaux usées à traiter afin de réduire les déversements dans le milieu naturel tout en limitant le risque d'inondation.



légères permettant de gérer les eaux pluviales autrement. Particularité de cette collectivité francilienne : le transport des eaux usées est de son ressort à travers la gestion de 650 kilomètres d'égouts et de nombreux ouvrages divers comme des déversoirs d'orages. Or dès 2005, la collectivité s'est fixé des objectifs ambitieux en matière de réduction des débits ruisselés.

Le bilan dix ans plus tard ? Si l'infiltration progresse, il reste des partenaires à convaincre et des réticences à dépasser. Ces techniques légères supposent, en effet, d'être intégrées dès la conception des projets urbains, soit très en amont. Tous les acteurs de l'aménagement doivent par conséquent marcher d'un même pas, ce qui n'est pas toujours le cas.

Alors bien sûr, le département des Hauts-de-Seine est l'un des plus denses de France, avec des enjeux considérables en termes de risque inondation mais aussi de qualité de l'eau de la Seine. Pour autant, un avantage des techniques d'infiltration plaide pour leur utilisation partout : elles nous rappellent que l'eau de pluie existe et que le tout-à-l'égout n'est pas la panacée.

Hélène Herzog Stasi
helene.herzogstasi@etat-desprit.fr

* Centre Européen de Prévention du Risque Inondation.

PORTS D'AUJOURD'HUI, ENCLAVES INDUSTRIELLES OU QUARTIERS PORTUAIRES ?

Un port est-il condamné en France à rester une enclave industrielle – forcément laide et donc à cacher – ou, au contraire, peut-il s'ouvrir vers la ville et habiter de façon esthétique son territoire ? Mieux, comment peut-il faire cohabiter salariés, usagers et riverains ainsi que des activités industrielles et culturelles ? Si elles existent, comment se vivent de telles cohabitations ? À quelles conditions ? Qu'entend-on par charte des usages ? Et par port dit de « nouvelle génération » ? Réponses.



Perspective Port Seine-Métropole Ouest. © HAROPA - Ports de Paris

Bien longtemps, les ports ont eu cette image d'enclaves industrielles, de zones interdites voire interlopes. Cet imaginaire tend peu à peu à changer, à l'image des ports eux-mêmes, davantage paysagés, « relookés » et désenclavés. Même le Port du Havre (Seine-Maritime) ou encore le Port de Gennevilliers (Hauts-de-Seine), respectivement premiers ports à conteneurs et fluvial français, ne sont plus des citadelles infranchissables ou repoussoirs pour le flâneur. Au contraire !

Le plus simple pour le constater n'est-il pas de se promener le long des quais de Seine à Paris ou à Rouen (Seine-Maritime) où cohabitent activités industrielles, terrasses, bateaux logements, bateaux concerts, voire bateau hôtel comme l'Off Paris-Seine ? En journée, sur ces quais, on y croise des promeneurs et des joggers, le week-end des familles et le soir des noctambules, des clubbeurs, ce qui n'est pas sans poser de problèmes avec les riverains, le revers de la médaille de l'ouverture des ports ! Ainsi la ville de Paris et HAROPA-Ports de Paris ont-ils été amenés à concerner dans la durée une Charte des Usages, une première en la matière, sans laquelle

le développement de l'économie culturelle sur les quais parisiens serait compromis (*voir encadré*).

REPENSER LES PORTS EN AVAL... ET EN AMONT

Beaucoup d'efforts ont été faits en France pour réaménager les ports – mobiliers urbains, minéralisation et paysagement des quais, continuités piétonnes et cyclables, terrasses en plein air – à l'image du Port de la Gare à Paris ou encore à Rouen, lieux de rendez-vous et de socialisation. Au-delà de ces aménagements en dur, ce sont les pratiques industrielles, et même de gestion, qui ont changé. Ainsi HAROPA-Ports de Paris a-t-il mis en place une « Charte d'amélioration des Ports », pour en parfaire l'intégration sur leur territoire respectif, notamment par l'atténuation des nuisances des activités générées et leur ouverture vers les habitants.

Avec Port Seine-Métropole Ouest (Yvelines), c'est dès aujourd'hui que s'imaginent les ports de demain dits de

« nouvelle génération » (voir encadré), de véritables quartiers portuaires habitant les territoires sans les occuper !

Conclusion ? Le dialogue, les opérations d'aménagement *ad hoc*, la conception des ports de demain... constituent autant de chances pour réconcilier la ville avec les activités marchandes et logistiques que nos sociétés tendent à camoufler.

UNE CHARTE DES (BONS) USAGES, AVEC QUELS RÉSULTATS ?

Les ports de Paris – notamment ceux de Bercy et de La Gare – accueillent de nombreux établissements culturels et de loisirs. Mais comment atténuer et modérer les nuisances auprès des riverains ?

HAROPA-Ports de Paris a pris les devants en 2013 puis en 2015, en concertant autour d'une Charte des Usages et en instituant un conseil du même nom. Rencontre avec deux des signataires.

Françoise Varagnac, gestionnaire du Nix Nox, sur le port de la Gare
Pour Françoise Varagnac l'élaboration de cette charte constitue « un excellent travail, réellement nécessaire pour apaiser les tensions entre les exploitants et les habitants qui se plaignaient des nuisances sonores récurrentes et fatigantes à la longue ».

UNE VISION GLOBALE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le développement portuaire passe désormais, très en amont, par l'intégration d'une démarche résolument tournée vers le développement durable (cf. PSMO). De nombreuses initiatives sont prises pour développer l'économie circulaire c'est-à-dire la mutualisation, sur un même site, des ressources et des compétences, et améliorer ainsi la performance environnementale.

Collecte des déchets des navires, nettoyage des surfaces portuaires, gestion des besoins en eau et de sa qualité, étude et protection environnementale, optimisation de l'aménagement portuaire... l'enjeu est central pour les ports en termes de réduction des coûts, de maîtrise des risques et de valorisation de l'image de ces équipements.

PSMO : CONCERTÉ, PAYSAGÉ, OUVERT SUR LA VILLE

Port Seine-Métropole Ouest (Yvelines), port industriel, se veut autant « port paysage » que « lieu de vie », offrant aux habitants des continuités piétonnes et cyclables. Un parc intérieur est même prévu ainsi qu'un centre de vie.

Le projet a été mis en débat public en 2014, il est actuellement en concertation préalable à l'enquête publique. Les riverains émettent le souhait d'un port « signal », en somme, un port de qualité qui ne soit pas caché, de jour comme de nuit, y compris dans ses « émergences industrielles ». L'ouverture d'une première phase de 30 ha environ est programmée à partir de 2020, avec, à la clef, 500 à 1 000 emplois à l'horizon 2040.

En savoir + sur :
www.port-seine-metropole-ouest.fr

Elle confie une certaine impatience vis-à-vis de la reprise de la concertation prévue à l'automne 2017, pour renouveler la charte à Bercy/Gare et l'étendre à Austerlitz/Rappée, qu'aux sujets à de nombreux débordements : « // nous arrive encore de recevoir des courriers de plainte, mais la charte a amélioré les choses. »

Éric Offredo, premier adjoint au Maire du 13^e arrondissement, en charge, notamment, de la démocratie locale

Pour Éric Offredo, la charte a permis de faire se rencontrer utilement le Port de Paris, la Mairie de Paris, les Conseils de Quartier, les riverains, les tenanciers d'établissements festifs, la police... créant ainsi un temps d'échange positif. Pour le premier adjoint, « ce temps de concertation a apporté une meilleure compréhension des intérêts des uns et des autres. Le simple fait de pouvoir l'exprimer a permis d'apaiser les choses ».

La charte a été signée en 2013 et depuis, la cohabitation se passe globalement mieux. « Il faut des piqûres de rappel régulières, c'est-à-dire des réunions programmées entre les différents acteurs autour de la charte pour prévenir toute rechute : la conciliation du cadre de vie des parisiens et de la fête, autour de ce fleuve emblématique qu'est la Seine, est à cette condition. »

Pascal Beaumard
pascal.beaumard@etat-desprit.fr

Grégoire Milot
gregoire.milot@etat-desprit.fr

BIEN UTILISER ET TRAITER LES DONNÉES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Depuis quelques années, les indicateurs de développement durable occupent une place grandissante dans le débat. La ville de demain doit gagner en « intelligence » pour mieux gérer ses ressources et développer des services publics plus économes. Des indicateurs propres à mesurer les progrès accomplis dans le domaine du développement durable ont été institués. La mesure et l'analyse de ces données sont une clef de l'action publique environnementale.

CONTRÔLER POUR MAÎTRISER ET RÉDUIRE

La question des indicateurs de développement durable est récurrente depuis la conférence de Rio, dont le plan d'action indiquait déjà que « les pays à l'échelon national et les organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales, devraient définir la notion d'indicateurs du développement durable ».

Ces nouveaux indicateurs permettent aux collectivités locales d'appliquer un certain nombre de principes et de mécanismes dans leurs domaines d'activité (participation, transparence, engagement du progrès, certification de démarches environnementales) et, fondamentalement, de mesurer concrètement les progrès accomplis et la réalisation des engagements contractés.

Depuis plusieurs années, les initiatives des entreprises dans le développement durable tentent de mettre en valeur la protection de l'environnement. Au-delà des exigences que leur imposent les réglementations environnementales, certaines entreprises ont pris des engagements complémentaires et volontaristes en termes de réduction de gaz à effet de serre, d'autres proposent une démarche permettant la préservation de la biodiversité.

Ainsi, la gestion des déchets collectifs s'inscrit-elle désormais dans ce cadre de respect de l'environnement et de gestion durable des villes. Sur la base de ce principe, de nombreuses municipalités se sont lancées dans la collecte intelligente des déchets.

Dans les faits, des bennes de collecte ont été mises en place : les « smart trucks ». Ces véhicules disposent de réceptacles équipés de capteurs signalant leur taux de remplissage (poids des déchets, quantité). Lorsqu'ils dépassent un certain seuil, ils envoient au centre de collecte une information, accompagnée de leurs coordonnées, permettant ainsi de déclencher l'envoi d'un camion de collecte.

Ce système permet de remplacer une collecte périodique aux résultats parfois contestables (prise en charge tardive, surcharge, mauvais calendrier de ramassage) par une collecte adaptée aux besoins.

Ce type de ramassage présente également plusieurs avantages pour la collectivité qui l'expérimente : réduction de la facture énergétique ainsi que de la redevance à la société de collecte, diminution des frais liés au remplacement des bacs individuels, limitation des émissions de CO₂ liées à la diminution du nombre de parcours et limitation des risques de renversement des ordures ou de saturation des bacs.

Récemment, de nombreuses villes se sont dotées d'outils de mesure et de veille de ce type dans différents domaines (eau, électricité, gaz, transports, services d'urgence) pour améliorer le confort des citoyens et augmenter l'efficacité de leurs services, tout en intégrant les préoccupations environnementales grandissantes et en réduisant l'empreinte écologique globale.

LE PROGRAMME CITY-ZEN, UNE DÉMARCHÉ STRUCTURÉE

Le projet européen City-zen s'inscrit également dans cette démarche de développement durable et de smart city. Il vise à développer les innovations de « la ville intelligente et durable » sur la base d'une méthodologie et d'outils de planification énergétique pour les collectivités, aménageurs, exploitants, utilisateurs et habitants. Le but est d'atteindre les objectifs du Plan Climat-Énergie européen à l'horizon 2020 : réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 % (par rapport aux niveaux de 1990); porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie de l'UE; améliorer l'efficacité énergétique de 20 %.



Les infrastructures urbaines ont un rôle stratégique à jouer pour la mise en œuvre et le déploiement des solutions « zéro-énergie » et ce, de manière coordonnée et coopérative. Dans les faits, les infrastructures ont tendance à se superposer les unes aux autres : réseaux électriques, de gaz, d'eaux usées, d'eau potable, de chauffage urbain ou encore les déchets. La transition énergétique oblige à dépasser ces approches sectorielles actuelles et vise à impulser une démarche intégrée qui partage les compétences, connaissances, besoins actuels et à venir. Il s'agit également de minimiser les dépenses d'infrastructures et d'optimiser la maintenance et l'exploitation.

De plus, l'innovation est au cœur du projet City-zen : des ateliers de travail ont été organisés afin de mieux partager les connaissances entre acteurs et d'accélérer la mise en œuvre des innovations technologiques après leur phase de développement.

Autrement dit, City-zen vise à atteindre les objectifs suivants :

- Présenter des projets de démonstration ambitieux à l'échelle d'un quartier en matière d'éco-rénovation, de réseaux de chaleur et de froid et de maîtrise de la performance énergétique des logements construits.
- Renforcer le lien entre les collectivités et les secteurs de l'industrie et des services pour une meilleure utilisation des technologies innovantes au bénéfice des « villes intelligentes » et des citoyens.
- Développer des outils de planification énergétique et de développement durable et créer de nouveaux modes de collaboration entre acteurs de la ville (collectivité, opérateurs énergétiques, aménageurs, bailleurs, promoteurs, exploitants, acteurs privés, universités, habitants, etc.).

L'agglomération Grenoble-Alpes-Métropole a été la première en France à avoir adopté un Plan Local Climat en 2005. Celui-ci visait à diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2050. Conscientes de la nécessité de protéger son environnement, les autorités locales ont multiplié les actions politiques en faveur du développement durable. Ces ambitions sont portées conjointement par Amsterdam et Grenoble dont les engagements respectifs en matière environnementale sont reconnus internationalement.

Cette vision globale du développement durable des villes est aujourd'hui indispensable. Celles-ci doivent intégrer une démarche qui associe aussi bien une vision globale du développement de la cité, une gestion optimisée de ses compétences en matière environnementale (eau, transport, déchets) et la mise en place d'indicateurs qui



Navya, bus autonome à La Défense.

permettent d'agir et de réagir. De très nombreuses initiatives sont aujourd'hui engagées également par les acteurs privés qu'il faut ainsi connaître et étudier : en Espagne, les citoyens peuvent recharger leurs smartphones avec des micro-turbines ; avec JC Decaux, le mobilier urbain est connecté peut rendre des services et l'on peut suivre sa consommation d'eau avec son téléphone.

Les applications des systèmes intelligents aux villes sont susceptibles de réduire les émissions mondiales de gaz à effet de serre d'ici 2020. La nécessité de développer ces indicateurs et de les rendre encore plus performants, apparaît donc comme un enjeu essentiel de la ville de demain.

Juliette Degardin
juliette.degardin@etat-desprit.fr

UNE NÉCESSAIRE VISION GLOBALE DES VILLES

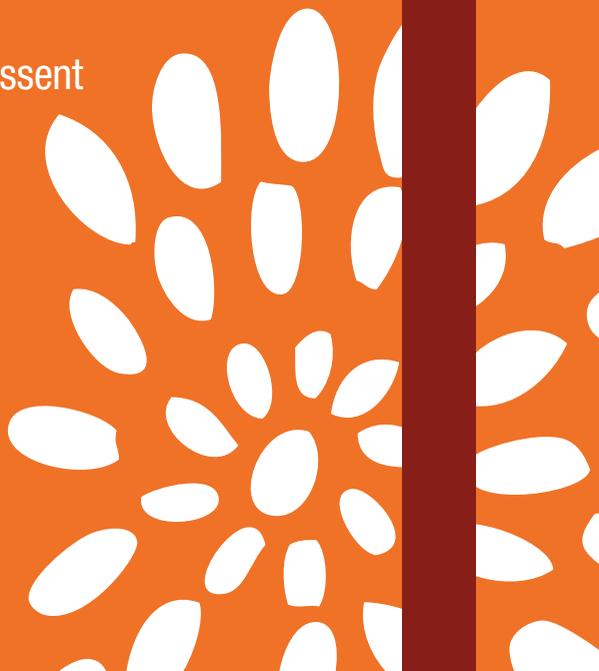
Aujourd'hui, la gestion des fonctions régaliennes des villes nécessite de disposer d'un centre technologique smart d'étude et d'observation. Car d'une façon générale, seules les mesures permettent de garantir la pertinence des actions et de guider les améliorations. Par exemple, la ville ou son délégataire intègre un suivi des mesures en temps réel de la consommation d'eau : le débit, la pression et la qualité de l'eau. Cela permet d'anticiper et de traiter les épisodes pluvieux intenses par des données météorologiques et des mesures de débits. L'ensemble des données collectées sont restituées en temps réel aux équipes concernées, qui peuvent ainsi surveiller l'exploitation minute par minute, anticiper l'impact des événements externes (épisodes orageux, pollutions, etc.) sur celle-ci, gérer et analyser les alarmes techniques et assurer le lien avec les interventions planifiées.



LA PARTICIPATION DANS LES VILLES, MODE D'EMPLOI

Concertation, participation, débats publics, jury citoyen, budget participatif... De gré ou par obligation, les villes développent un mode de gestion reposant sur l'information et la participation des citoyens. C'est aujourd'hui un impératif, car de nombreux textes imposent d'engager des démarches de ce type. C'est le cas, par exemple, de la Loi Lamy, qui oblige les villes qui touchent des fonds liés à la politique de la ville à mettre en place des conseils citoyens intégrant une démarche de tirage au sort. Pour traiter ces différentes questions, l'association Décider ensemble a organisé les premières Rencontres de la participation à Bordeaux. Ce rendez-vous de référence a permis à plus de 400 acteurs et partenaires du monde public d'échanger sur leurs pratiques et leurs expériences.

Retour sur quelques thèmes majeurs qui intéressent les acteurs du monde public, et qui ont été traités durant ce rendez-vous majeur.



LA PARTICIPATION CITOYENNE, UNE ÉTAPE INCONTOURNABLE POUR LES COLLECTIVITÉS

Comment les élus perçoivent-ils la participation pour leur ville et dans leur fonction ? Les Rencontres nationales de la participation ont été l'occasion pour bon nombre d'élus de témoigner, de présenter leurs engagements mais aussi leurs doutes. Recueil de quelques idées de terrain.



Infomobile organisée par Etat d'Esprit-Stratis dans le quartier des Groues à Nanterre (EPADESA).



JO SPIEGEL

Maire de Kingersheim

La démocratie locale passe par une réflexion sur le dialogue et l'échange permanent entre les élus et les habitants.

« L'échelon local permet, mieux qu'un autre, de se rendre compte de la crise démocratique, du fossé qui se creuse entre représentants et représentés. La légitimité d'une décision ne relève plus de qui la prend, mais de comment on la prend. »

Les électeurs sont des citoyens, c'est-à-dire des parties prenantes du bien commun, dans l'intervalle entre les élections. Dans cette logique, ils doivent être inclus dans les processus de décision, en continu. Les démarches participatives doivent avoir un impact réel sur la décision.

La réforme territoriale n'a pas suffisamment pris en compte le volet démocratique. Des logiques technocratiques et politiques ont prévalu aux logiques de collaboration, de dialogue et de citoyenneté pour faire face aux enjeux de subsidiarité, de solidarité et de lisibilité. »



SABINE GIRARD

Adjointe au maire de Saillans

Témoignage intéressant car Saillans est une ville particulière. L'équipe municipale a été élue sur un projet radicalement participatif. À découvrir !

« Le projet de Saillans est auto-organisé, sans leader et de façon pragmatique. Cela se traduit par de la collégialité, avec un fonctionnement en binôme, pour mettre à profit l'intelligence collective. La démarche s'appuie également sur un renversement de posture : les habitants établissent une politique collectivement, les élus sont là, sur un temps donné, un mandat, pour accompagner la construction de cette politique par les habitants, garantir que le processus

avance et mettre en œuvre la politique ainsi produite. L'implication est réelle pour co-construire une décision, à toutes les étapes.

Des commissions thématiques sont mises en place pour construire les grandes orientations de la politique. Ces propositions sont ensuite collectivement priorisées. Enfin, les habitants participent à leur mise en œuvre avec des « groupes action-projet ». L'élection s'est faite sur un projet, pas sur des personnes. À Saillans, on est citoyen avant d'être élu.

Il est possible de commencer avec peu de moyens et d'ingénierie. La démarche de Saillans n'est pas une révolution. Elle est inscrite dans les institutions existantes et dans l'esprit des lois. C'est possible et ce n'est pas qu'une affaire d'élus. »



JEAN-LOUIS DAVID

Adjoint au maire de Bordeaux

Bordeaux se caractérise par une forte structuration de la participation.

« À Bordeaux, il y a eu plusieurs phases dans l'histoire de la participation locale. Dans un premier temps (1995-2002), la parole a été donnée aux citoyens sur des grands projets structurants, notamment des projets de réaménagement urbain. Cette époque marqua le début des habitudes de dialogue entre citoyens et pouvoirs publics.

À partir de 2008, l'organisation du territoire a changé et s'est axée autour de la participation, de la vie citoyenne et de la proximité. Des maires adjoints de territoire ont été élus, avec pour premier objectif la participation citoyenne. Un nouveau pas a été franchi avec la mise en place de commissions permanentes dans les quartiers. La moitié des effectifs de ces commissions est tirée au sort sur les listes électorales. La parité est strictement respectée et un quota de 25 % de moins de 25 ans a été instauré. Animées par les maires de quartier, ces instances participatives disposent d'un « fonds d'intervention local » pour soutenir les démarches allant dans le sens de l'innovation citoyenne. »



FABRICE ROUSSEL

Vice-président de Nantes Métropole

Nantes Métropole a mis en place un débat citoyen sur l'avenir territorial. La particularité est de traduire les échanges par des engagements qui sont évalués dans le temps.

« Le cadre métropolitain est particulier en matière de démocratie. C'est un échelon territorial sans suffrage universel direct pour élire les conseillers métropolitains. Le lien démocratique ne passant pas par l'élection, il n'est pas toujours évident à percevoir pour le citoyen. Cette situation a fait naître la volonté de créer des espaces de dialogue citoyen.

Pour cela, un « grand débat citoyen » sur la Loire a été mené. Il s'agissait de réfléchir collectivement et avec

différentes entrées : franchissements, aménagements urbains, environnement, développement économique. Le dispositif de participation s'est appuyé sur des recommandations du Conseil de développement. C'est donc la société civile qui organise le débat, dès sa conception. Le débat a été piloté par une commission de citoyens. Ils ont réalisé des choix stratégiques : sujets émergents à retenir, experts, etc. Des documents socles ont été rédigés pour assurer la transparence du processus. Différents outils ont été déployés : réunions publiques, auditions publiques d'experts, cahiers d'acteurs, séminaires d'acteurs (pour délibérer).

Le rapport par la commission a donné lieu à une délibération du Conseil métropolitain, afin de prendre des engagements.

De plus, une conférence permanente (associatifs, citoyens engagés) a été missionnée pour le suivi. Elle fait des recommandations sur le dialogue citoyen et témoigne, un an après ce débat, de l'état d'avancée des engagements. »

ATOUS ET CONTRAINTES D'UN PROJET URBAIN PARTICIPATIF

La participation se traduit souvent dans un projet d'aménagement. Quelle stratégie adopter afin d'aboutir à un projet urbain accepté et porté par les habitants et les usagers? Comment faciliter le dialogue lorsque les enjeux d'aménagement génèrent d'importants besoins d'information, de communication et de concertation? Retours sur un atelier porté par Etat d'Esprit-Stratis.



Balade urbaine sur le quartier Bercy-Charenton.

Les projets de réhabilitation urbaine, sur des tissus existants et en propriétés privées, sont les plus complexes pour mener des concertations car ils sont confrontés à des enjeux humains, énergétiques et réglementaires. Au-delà des aspects concrets, le diagnostic de territoire doit permettre de comprendre l'histoire, les usages et les représentations que se font les habitants de leur espace urbain.

L'AMÉNAGEMENT, UN ENJEU SENSIBLE POUR UN TERRITOIRE ET SES HABITANTS

Les aménageurs constatent une difficulté croissante à agir dans les espaces urbains et périurbains qui concernent une multitude d'acteurs individuels : habitants, propriétaires, bailleurs, élus, entreprises, investisseurs immobiliers. Parallèlement, des initiatives citoyennes ou institutionnelles mettent les démarches de participation et de concertation au centre du renouvellement du montage de projets.

L'expertise de l'utilisateur, l'écoute et la valorisation des échanges s'initient peu à peu dans le cadre autrefois très normé et technique de l'urbanisme. Toutefois, ces démarches sont confrontées à des oppositions diverses qui s'ancrent dans différents registres : NIMBY, réticence aux changements liés au cadre de vie, etc.

DES INITIATIVES INTÉRESSANTES

Les projets urbains les plus complexes sont ceux qui ont pour objet de réhabiliter un tissu existant dans un contexte de propriétés privées. Ces projets doivent relever trois grands défis :

- Humain : accompagner les habitants et les décideurs dans le changement de l'urbain, de l'habitat et des pratiques.
- Énergétique : la réhabilitation doit s'inscrire dans une perspective de développement durable.
- Réglementaire : dans un cadre qui évolue.

La réalisation de diagnostics d'usages est cruciale en amont de la conception du projet. Au-delà des problèmes localisés, c'est l'histoire et l'esprit du quartier qui doivent être mis en lumière et permettre de bâtir un projet en phase avec les attentes et les usages des acteurs locaux.

La participation des parties prenantes dans les projets urbains pousse les aménageurs et les techniciens à plus de transparence et à une diffusion active de l'information. En effet, les projets qui impactent le cadre de vie génèrent souvent de la méfiance. Par ailleurs, la montée en compétence des habitants leur permet de mieux comprendre le projet urbain et sa construction technique et ainsi de mieux le faire évoluer. Cela conduit également à des échanges de visions entre les habitants, levier important du « bien-vivre ensemble ».

LES CONTRAINTES À GÉRER SUR CE TYPE DE CONCERTATION

Dans les projets urbains participatifs, l'enjeu principal est la gestion de la temporalité. Un projet urbain s'étend sur dix ans, voire plus. Cette temporalité n'est pas celle d'un mandat électif, ni d'un habitant. Durant cet intervalle, les objectifs, la réglementation et les interlocuteurs évoluent. Les personnes qui vont habiter

l'espace réhabilité ne sont pas forcément celles qui ont été impliquées dans les premières décisions prises. La concertation peut être perçue comme du temps perdu ; en effet, le temps de la coproduction et du diagnostic est un temps qui ne fournit rien de tangible. Dès lors, comment la monétiser ? Comment inclure « l'indice de satisfaction » des habitants dans le chiffrage d'un projet urbain ?

INCLURE LE NUMÉRIQUE DANS LA CONCERTATION

Comment construire la complémentarité, la rencontre, l'échange et le numérique dans les démarches participatives ? Quelles sont les opportunités ouvertes par l'usage du numérique dans la participation ? Retours sur un atelier porté par Démocratie ouverte.

Le numérique et le présentiel sont complémentaires ; pour l'un comme pour l'autre, il est indispensable de déployer une stratégie adaptée pour atteindre les objectifs de mobilisation. Le numérique est devenu un support incontournable pour assurer la traçabilité des échanges d'un processus : mise en ligne des comptes rendus, de documents techniques complémentaires, etc. Il permet également d'atteindre de nouvelles cibles et de créer de nouveaux modes d'échange. Comme dans le présentiel, la réussite d'une démarche est conditionnée par la capacité qu'ont les participants à percevoir l'utilité réelle de l'exercice de concertation.

UNE COMPLÉMENTARITÉ NÉCESSAIRE

Le numérique permet de faire évoluer les pratiques de concertation. Ces nouveaux outils poussent à penser de nouvelles approches et remettent en cause les méthodes traditionnelles de concertation et de participation des citoyens. Il ne doit pas y avoir d'opposition dans l'appréhension des phases présentiels et des phases numériques. Il faut concevoir les complémentarités vertueuses qui doivent se déployer entre ces deux modes de concertation.

L'enjeu principal est alors de parvenir à une double inclusion : l'inclusion du numérique dans la concertation et l'inclusion de la concertation dans le numérique, pour mettre en évidence les compatibilités et les complémentarités qui existent. Les dispositifs doivent s'enrichir en utilisant à bon escient ces nouveaux outils.

LA CONCERTATION PASSE PAR UNE DIVERSITÉ D'EXPRESSION

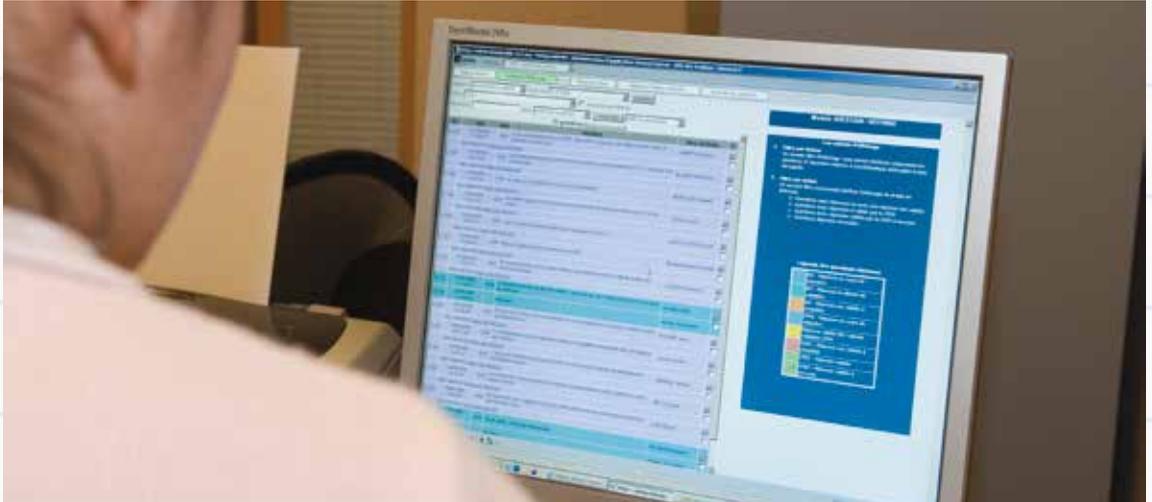
Il existe de multiples opportunités offertes par le numérique dans les démarches de concertation :

- Diversifier les outils de la participation.
- Diversifier les publics, avec l'expression de la « majorité silencieuse », la possibilité de capter des avis favorables aux projets, peu exprimés en présentiel.
- Diversifier les canaux de diffusion, en se branchant sur les sites ou réseaux sociaux existants pour générer du trafic vers les outils numériques de concertation.
- Approfondir les sujets, avec l'accès à des documents complémentaires et du temps pour s'en emparer.
- Construire des contributions pouvant inclure des éléments sensibles (photographies, etc.).

Toutefois, ces opportunités se confrontent à certaines difficultés, spécifiques ou non au numérique :

- Capter les publics : il est illusoire de croire que l'entrée par le numérique peut permettre à elle seule de mobiliser certains publics peu présents dans les arènes de concertation, comme les jeunes par exemple.
- Nécessité de disposer de ressources humaines compétentes pour assurer l'animation et la modération des contributions.
- Question du traitement des avis, de leur prise en compte et du retour fait aux contributeurs.





Le numérique, atout indispensable pour faire évoluer les pratiques de concertation.

- La responsabilité des propos tenus sur des plateformes, qui doit être discutée.

DES RISQUES À MAÎTRISER

La prise en compte de la fracture numérique est un enjeu fort pour réussir l'inclusion du numérique dans la concertation. Les stratégies de participation peuvent inclure des dispositifs d'accompagnement à l'appropriation du numérique.

La convivialité est reconnue comme un élément structurant des démarches participatives. Elle permet d'extraire les

participants de leurs postures et de libérer la parole. Cette convivialité est difficile à retrouver dans le numérique. Un risque de désinvestissement est perçu si les processus ne réunissent pas les contributeurs en présentiel.

La question de la sincérité et de la confiance dans le numérique est également posée. La transparence peut être difficile à atteindre ou à justifier. Les votes en ligne, par exemple, génèrent une certaine défiance. Comment témoigner de l'absence de manipulation des opinions exprimées ? Quelle posture adopter face à l'anonymat permis par le numérique et les données personnelles recueillies ?

ÉVALUER UN PROCESSUS DE CONCERTATION

La mise en place d'une démarche de concertation passe par une phase d'évaluation. Il s'agit de savoir qui a participé et surtout les points majeurs qui sont ressortis. Mais de nombreuses questions se posent. Retours sur un processus de concertation porté par l'AFITE.

Que cherche-t-on à mesurer, à quel moment et sur quelles bases objectives cette évaluation se construit-elle ? Comment surtout, à partir de propositions existantes, diffuser cette culture de l'évaluation de la concertation qui participe directement à l'exigence démocratique ?

La définition d'objectifs à la participation et d'objectifs à l'évaluation est une condition incontournable pour la bonne marche d'un processus.

Mais il faut penser l'ensemble des choix dans le cadre d'une stratégie globale d'évaluation. Pour cela, il est

indispensable d'apporter des réponses aux questions suivantes :

- Qu'évalue-t-on et pourquoi l'évalue-t-on ?
- Sur quels critères baser l'évaluation ?
- À quel moment du dispositif participatif la mettre en place ?
- Sous quelle(s) forme(s) et *via* quels canaux réaliser l'évaluation ?
- Qui réalise cette évaluation et auprès de quels acteurs ?
- Après de qui rend-on compte de cette évaluation et pourquoi ?



L'évaluation permet d'adapter le dispositif en vue de son amélioration.

ÉVALUER POUR AMÉLIORER

Durant toute la concertation, l'évaluation du processus doit permettre de capitaliser sur les résultats engrangés et sur les relations nées entre les acteurs. Cette démarche s'inscrit dans un continuum de qualité et de confiance créé entre les parties prenantes.

Pour les commanditaires de la phase de concertation, il est important de pouvoir évaluer l'action engagée. Cela permet également de mieux concevoir et d'adapter les dispositifs pour entrer dans une logique d'amélioration continue. Traditionnellement, une approche quantitative est privilégiée; l'évaluation cherche alors à établir un chiffre d'indicateurs quantitatifs sur des critères d'évaluation préalablement retenus.

QUELLE MÉTHODE SUIVRE ?

La définition d'objectifs à la participation et d'objectifs de l'évaluation sont des conditions incontournables pour la bonne marche des processus. Il existe deux entrées pour effectuer une évaluation: par rapport à l'objet de la concertation (le projet ou la politique publique) ou par rapport à la participation en elle-même (l'impact du processus sur le projet, sur le territoire ou la qualité intrinsèque du dispositif).

L'évaluation de la concertation s'effectue selon des critères dont le choix n'est pas neutre :

- Nombre de réunions, d'ateliers, de personnes présentes, de contributions en ligne.

- Mise en place du projet ou non.
- Inclusion des publics éloignés.
- Impression d'avoir été entendu(e)/d'avoir été compris(e).
- Recueil de l'ensemble des avis existants, etc.

L'évaluation peut prendre différentes formes: sondage en ligne, questionnaire de satisfaction en fin de réunion, évaluation sociologique avec des entretiens qualitatifs, groupe d'évaluation multi-acteurs. Dans la majeure partie des cas, l'évaluation s'effectue *a posteriori*. Il est toutefois possible d'imaginer un processus d'évaluation en cours de concertation. Il est alors plus aisé de mobiliser les parties prenantes pour réaliser l'évaluation.

QU'EST-CE QU'UNE CONCERTATION RÉUSSIE ?

Le principal enjeu est de définir, en amont, ce qu'est une concertation réussie, au regard de ses objectifs politiques spécifiques. En effet, un projet abandonné est-il le signe d'une concertation réussie, qui est parvenue à faire bouger les lignes? Un projet qui ne subit pas de modification est-il symptomatique d'une concertation ratée ?

Il faut réfléchir à la nomination de la ou des personnes qui seront en charge de l'évaluation; ce choix n'est pas neutre. L'évaluation peut être réalisée en interne, par les services qui ont porté la concertation, par ceux qui ont porté le projet ou par un service tiers. Il est également possible de faire appel à un prestataire extérieur, celui qui a géré la concertation ou un autre, pour plus de neutralité.



LA PARTICIPATION EN QUESTIONS

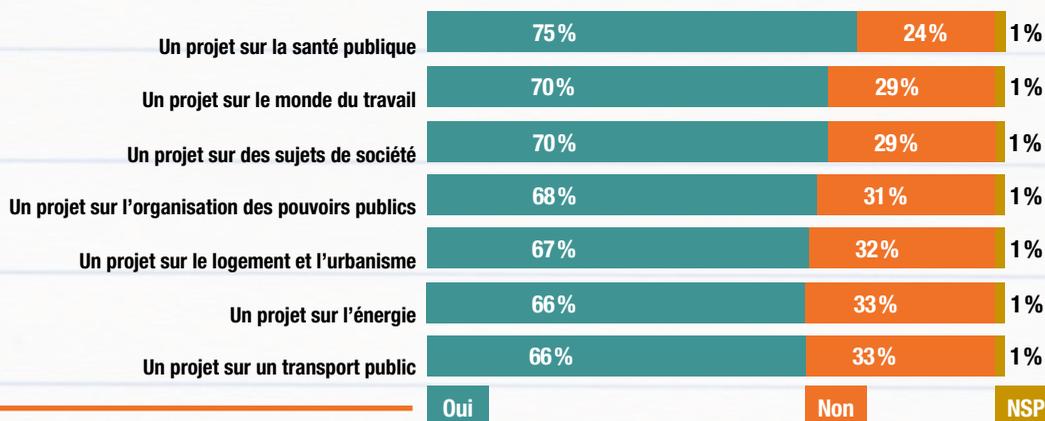
Comment les citoyens perçoivent-ils les dispositifs liés à la participation. Un sondage d'Opinion Way, réalisé pour Etat d'Esprit-Stratis, livre quelques retours à intégrer dans la gestion des affaires publiques.

DEUX TIERS DES FRANÇAIS VEULENT DONNER LEUR AVIS SUR DES PROJETS PUBLICS

Le fait de pouvoir donner son avis sur un projet public est largement attendu par plus des deux tiers des personnes interrogées. Quel que soit le sujet traité, les citoyens attendent de pouvoir s'exprimer sur ces projets publics.

Question :

Souhaitez-vous donner votre avis sur chacun des types de projet public suivants ?

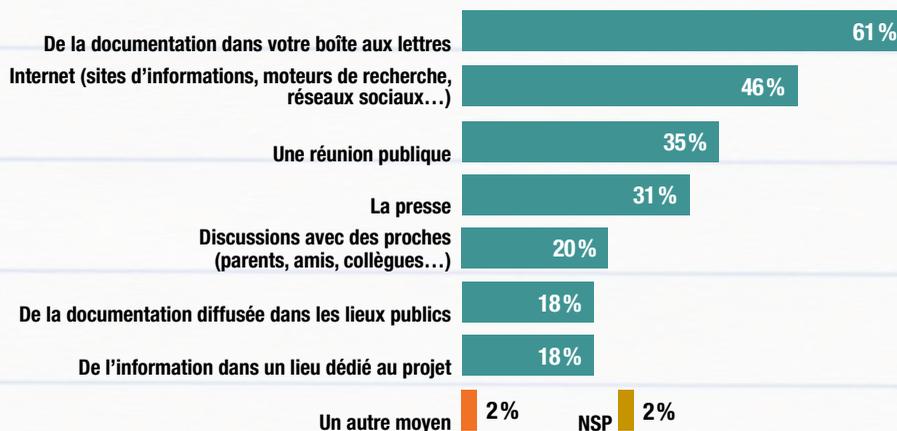


UN ÉCLAIRAGE SUR LES BONS MOYENS D'ÊTRE INFORMÉ D'UN PROJET

Le sondage a été très éclairant sur les meilleurs moyens d'informer les citoyens sur les projets en débat. Point intéressant : c'est l'information facile à recevoir qui est la plus demandée. Il ne faut pas faire d'acte particulier pour lire un document que l'on trouve dans sa boîte aux lettres. Notons également que près de la moitié des personnes interrogées considèrent qu'internet est un bon moyen de s'informer d'un sujet.

Question :

Quels sont les trois meilleurs moyens pour vous informer d'un projet qui vous concerne ?

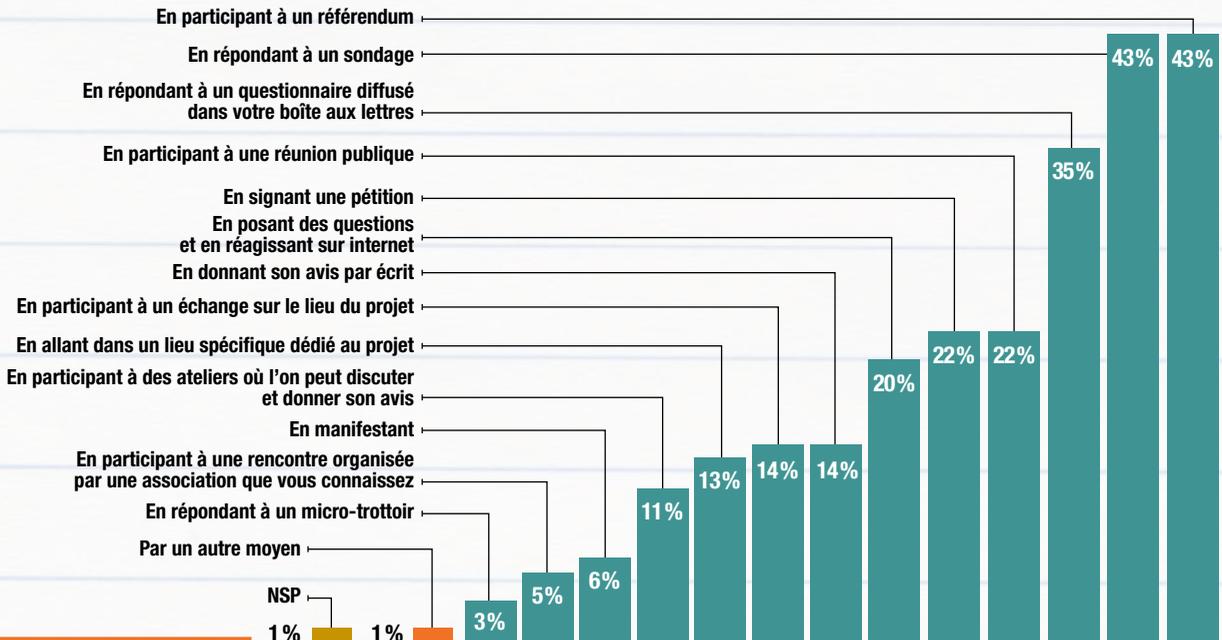


LES DIFFÉRENTS MOYENS DE DONNER SON AVIS

Pour s'exprimer, les personnes interrogées préfèrent les moyens les plus simples comme le sondage ou le questionnaire dans une boîte aux lettres. La première place accordée aux référendums va dans le sens de l'utilité de la démarche. Un référendum est un vote qui a un effet décisif sur la décision publique.

Question :

Quels sont selon vous les trois meilleurs moyens pour donner votre avis sur un projet qui vous concerne ?



LES RENCONTRES DE LA PARTICIPATION N° 2 – MARS 2018 – LILLE

L'association Décider ensemble organise la deuxième édition des Rencontres de la participation les 6, 7 et 8 mars prochains à Lille.

Plus d'informations sur le programme, inscriptions sur le site dédié : www.rencontres-participation.fr

UN RENOUVELLEMENT URBAIN EN COMMUN

Le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) s'appuie sur un volet participatif qui oblige les collectivités et les bailleurs à engager une démarche de concertation dans la définition de l'évolution urbaine des quartiers en difficulté. Il ne s'agit plus de « faire » mais de « faire avec » pour éviter les investissements qui ne correspondent pas à ce que vivent et attendent les publics concernés.

UNE AMBITION, LE RENOUVELLEMENT DES QUARTIERS EN DIFFICULTÉ

Le renouvellement des quartiers en difficulté dits « prioritaires » au regard de la Politique de la ville doit permettre d'améliorer durablement le cadre de vie d'un quartier qui se caractérise par ses difficultés sociales. Il s'agit bien souvent d'un projet « total » qui va toucher durablement et profondément à de nombreux aspects de la vie quotidienne des habitants : désenclavement, démolitions, reconstructions, réhabilitations, recomposition des espaces publics, nouveaux équipements...

L'enjeu est d'attirer de nouveaux habitants, tout en répondant aux besoins de ceux qui y vivent déjà. L'objectif de mixité sociale doit notamment être atteint grâce à la construction de logements privés sur le quartier et à la reconstruction de logements sociaux en dehors du périmètre du projet.

CONSTRUIRE POUR, RÉFLÉCHIR AVEC

L'Agence Nationale de la Rénovation Urbaine (ANRU) insiste sur la mise en œuvre d'une démarche participative pour associer l'ensemble des publics impactés par le projet. Elle en fait une des conditions au déblocage des crédits alloués par l'État. Les bénéfices attendus d'un projet urbain concerté sont triples.

Il s'agit d'abord de profiter de « l'expertise d'usage » c'est-à-dire de la connaissance fine du quartier par ses habitants aussi bien en matière de gestion quotidienne (éclairage public, voitures ventouses, isolation thermique...) qu'en matière d'expérience subjective (sentiment d'insécurité, liens de voisinage et de solidarité...). Ce travail de diagnostic sensible collectif permet aux techniciens en charge de concevoir le projet de gagner en précision et en pertinence dans leur manière d'appréhender le quartier en un temps restreint.



Ensuite, l'implication des habitants aux processus d'élaboration du projet permet de les faire entrer dans la complexité des enjeux qu'ils soient politiques, financiers, juridiques ou techniques, et de les sensibiliser aux nécessaires arbitrages qui devront être faits.

Pour finir, la concertation est également un moyen de co-élaborer un quartier compris et attendu, qui aura d'autant plus de chance d'échapper aux logiques de dépréciation et de dégradation qui empêchent parfois les investissements consentis d'être vraiment durables.

DES ENJEUX DE CONCERTATION SPÉCIFIQUES

Quiconque a piloté la mise en œuvre d'une démarche de concertation sur un quartier prioritaire sait qu'il n'en va pas du renouvellement urbain comme de n'importe quel projet. Voici trois défis à anticiper pour définir des modalités de participation adaptées.

La complexité des enjeux. Les aspects très techniques ainsi que la multiplicité des parties prenantes du projet rendent les enjeux parfois difficilement lisibles et accessibles à des habitants qui sont parfois en difficulté avec le Français ou en situation de précarité, et dont les contraintes quotidiennes laissent peu de temps pour se projeter dans l'avenir du quartier. Il faut donc prévoir un important travail de vulgarisation et de pédagogie pour permettre à tous d'entrer dans les échanges et créer une culture du projet commune aux habitants et aux porteurs de projet.

Le désabusement des habitants. Il n'est pas rare que les quartiers faisant l'objet d'un projet de renouvellement urbain aient déjà connu divers projets voire un premier programme de renouvellement urbain (PNRU 1) ou simplement des promesses électorales. Les habitants, usés par un cadre de vie difficile au quotidien, sont parfois plus que sceptiques quant à l'utilité de la concertation. À l'inverse, d'autres n'acceptent pas que les délais de réalisation du projet s'étalent parfois sur près de vingt ans.

L'inconnue du relogement. Après la phase de diagnostic arrivent vite les premiers arbitrages à faire en matière de nombre de logements à démolir, à réhabiliter et à reconstruire. Ces aspects du projet génèrent très légitimement de nombreuses questions et inquiétudes de la part des habitants. Tant que ces points ne sont pas stabilisés et largement explicités auprès du plus grand nombre, la sollicitation des habitants sur toute autre question perçue comme secondaire (espaces publics, maillage viaire, équipements...) risque d'être mal reçue.

La question du relogement est d'autant plus problématique pour la concertation que, comme mentionné avant, l'ANRU exige qu'une partie des logements sociaux et donc des habitants soient déplacés hors du quartier et que des logements privés soient construits sur le quartier pour attirer de nouvelles populations. Dès lors, comment solliciter les habitants actuels qui ne sont pas sûrs de bénéficier directement du projet ? *A contrario*, comment impliquer ceux qui emménageront dans le futur quartier et qui ne le savent pas encore ?

QUELQUES PRINCIPES CLÉS

À la lumière des premiers retours d'expérience du nouveau programme de renouvellement urbain, voici quelques principes à observer, en plus des efforts incontournables de mobilisation large de publics variés, sur le long terme...

- Développer, en interne, une vision claire des attentes de la concertation en clarifiant les marges de manœuvre et

les invariants du projet, en identifiant les grandes étapes du projet après lesquelles il ne sera plus possible de revenir en arrière et la forme que les contributions des habitants devront prendre pour être pleinement exploitées.

- Instaurer une relation de confiance avec les habitants à travers, pourquoi pas, une charte de la concertation mais surtout un retour systématique sur ce qui a été compris et retenu des contributions, des points d'étape réguliers et le recours à un tiers professionnel pour assurer l'animation des rencontres.
- Valoriser et responsabiliser les instances participatives existantes et notamment les conseils citoyens en les associant à la définition et à l'évaluation de la démarche de concertation, à la mobilisation des habitants et à la restitution des rencontres.
- Impliquer les habitants le plus concrètement possible en parallèle de la concertation : clauses d'insertion professionnelle, accompagnement à l'auto-rénovation pour les logements privés, occupation et/ou gestion collective des friches pour des activités collaboratives et solidaires...

Juliette Rohde

juliette.rohde@etat-desprit.fr

Fontenay-aux-Roses

SANS L'ANRU POINT DE SALUT ?

Passé au travers des critères d'attribution des financements de l'État pour le renouvellement urbain, le grand ensemble des Paradis de Fontenay-aux-Roses n'en cumule pas moins de sérieuses difficultés que son maire, Laurent Vastel, n'avait pas l'intention de voir empirer sous son mandat. Avec Hauts-de-Seine Habitat, le bailleur, ils montent un projet dont le financement repose presque entièrement sur la construction de logements privés en plus des logements sociaux existants. Leur commercialisation auprès d'un public plus aisé permettra non seulement de financer la reconstruction des logements actuels sur site, mais aussi de généreux espaces verts, un nouvel équipement et des lieux de sociabilité. Tous les habitants actuels sont donc assurés de pouvoir continuer d'habiter le quartier dans des logements neufs... De quoi envisager l'installation des nouveaux arrivants plus sereinement. Fontenay-aux-Roses tiendrait-elle une nouvelle piste pour une mixité sociale non subie ?

QUELLE ACTION CULTURELLE POUR LES VILLES ?

Par Anne-Sophie Dupoux



Anne-Sophie Dupoux a été administratrice des théâtres de Suresnes et de Boulogne-Billancourt durant plus de quinze ans. Elle accompagne aujourd'hui les artistes, les collectivités et les structures culturelles dans la conception, le développement et la mise en œuvre de leurs projets culturels.

L'action culturelle sur un territoire est un sujet complexe et sensible pour les élus. Elle est à la fois une mission de service public au service de ses habitants, un outil de cohésion sociale, d'image, mais aussi un moyen de contribuer à l'attractivité de la cité, d'attirer des entreprises. Aujourd'hui, contexte économique et social oblige, l'action culturelle est souvent mise en arrière-plan. La tendance est à la baisse des subventions, à la fermeture d'établissements culturels et, de manière plus générale, au désintérêt pour la culture.

LES « BONNES RAISONS » D'AGIR DANS LE DOMAINE CULTUREL

Un projet culturel repose sur une ambition artistique. une vertu symbolique, non marchande. Il met en avant – la plupart du temps – la valeur de gratuité et de désintéressement. La culture contribue à l'épanouissement de l'individu et elle est aussi un élément central dans la vie de la cité. Elle touche plusieurs sphères de la vie publique comme l'éducation, la politique de la ville, la cohésion sociale, le tourisme, la communication et l'économie. Par exemple, pour **l'éducation**, les Projets éducatifs de territoire permettent de financer une offre culturelle scolaire et péri-scolaire. Les enseignants sont de plus en plus friands d'activités culturelles pour souder leur classe et offrir des moyens d'expression aux élèves en difficultés scolaires. De son côté, **la politique de la ville** finance des projets culturels pour animer les zones sensibles. La culture est également liée à **une politique d'attractivité touristique** comme c'est le cas de l'implantation du Louvre-Lens en 2012 et de l'exposition itinérante « Le Voyage à Nantes » qui, depuis 2011, offre un parcours pérenne de 12 km d'une quarantaine d'œuvres d'art à travers la ville. Le patrimoine est naturellement une motivation prioritaire de destination.

En termes de communication, les élus sont aussi fiers de pouvoir associer leur collectivité à un festival reconnu. Par exemple, Angoulême est depuis 1974 connu comme « le » festival de la BD, Suresnes cités danse comme un festival de danse reconnu sur le plan international pour avoir donné à la danse hip-hop ses lettres de noblesse.



Théâtre de Suresnes © Julien Benhamou - Adeline Goyet

La culture est également génératrice d'activités et d'emplois. comme c'est le cas pour le festival d'Avignon qui a fait couler beaucoup d'encre lors des menaces d'annulation des festivals en 2003 et 2014, notamment du fait des pertes considérables pour l'économie locale.



Festival d'Avignon © Christophe Raynaud

Enfin la politique d'aménagement des collectivités intègre également la dimension artistique *via* notamment le 1 % réservé à la culture dans les grands projets d'aménagement. Au-delà de cette prescription, le monde public s'engage de plus en plus dans la qualité architecturale des équipements publics qui ont pour vocation d'être une référence mondiale. La Seine musicale sur l'île Seguin, nouvel équipement culturel des architectes Shigeru Ban et Jean de Gastines et inauguré par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine en avril 2018, en est une bonne illustration.

LES RISQUES À MAÎTRISER

Malgré ces enjeux majeurs pour l'action publique, la culture apparaît bien souvent comme un parent pauvre pour les élus. Les élus locaux ont plus tendance à considérer la culture comme une valeur d'ajustement et non comme une valeur ajoutée.

Le manque de moyens. En période de raréfaction de l'argent public, les dépenses culturelles des collectivités sont revues à la baisse. D'abord parce que cette compétence fait partie de ces domaines d'action partagés. Or, chacun a tendance à baisser sa contribution et l'effet de ciseaux fragilise de plus en plus les équipements culturels qui voient leurs charges de fonctionnement augmenter et leur marge « artistique » réduire, cela face à des exigences de plus en plus grandes.

Quand un élu souhaite réduire ses dépenses, la tentation est grande de couper dans le budget culturel. Le maire de Boulogne-Billancourt a ainsi fermé en juin 2015, en quelques semaines, le Théâtre de la ville, le Théâtre de l'Ouest parisien. En dix ans, ce théâtre, sous la direction

d'Olivier Meyer, avait acquis une véritable identité artistique, développé un public fidèle et mis en place des actions d'éducation artistique avec les milieux scolaires et associatifs. Les très bons résultats en termes de fréquentation, d'image et de finances ne sont pas entrés en ligne de compte dans les

choix politiques au moment du renouvellement de la délégation de service public.

L'impasse administrative. Les élus peuvent avoir une volonté, une ambition pour la culture mais l'intendance n'est pas tout le temps à la hauteur. Or, pour agir, le monde public a besoin d'une administration dédiée qui a des moyens et une compétence. Force est parfois de constater que, au niveau de l'État comme des collectivités, l'action culturelle peut se perdre dans du saupoudrage et un dédale administratif qui éloignent les porteurs de projet d'un échange constructif avec le monde public.

Le mode de gestion : délégation ou régie ? Dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres, les élus sont confrontés au choix du mode de gestion : délégation ou régie directe. Dans le domaine culturel, il s'agit souvent de structures, souvent petites, où l'implication, l'engagement de l'équipe sont essentiels. La gestion privée apparaît alors plus souple et réactive, plus autonome, ce qui est indispensable pour la gestion et la programmation des équipements.

Rupture de confiance entre les élus et les professionnels de la culture. Malheureusement, dans de nombreuses collectivités, il est dommage de constater que les relations entre les professionnels et les pouvoirs publics se sont distendues et que le lien de confiance indispensable à la réussite de toute entreprise n'est plus de mise. Bon nombre de directeurs de théâtre ont connu des injonctions comme cette dernière demande d'un maire : « *Trouvez une date pour programmer Michel Drucker, son spectacle fait un tabac, tout le monde le connaît et cela me ferait plaisir de le rencontrer.* » Des logiques s'entrecroisent au détriment, bien souvent, de la qualité et de la cohérence d'une programmation.

PENSER LA POLITIQUE CULTURELLE D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

Penser une politique culturelle n'est donc pas une chose aisée pour les collectivités territoriales. Sur un mandat, il n'est pas simple d'innover, de créer, de développer dans un cadre toujours contraint. Il est cependant essentiel de garder présent à l'esprit que tout repose **d'abord sur une volonté politique.**

Plusieurs questions importantes sont au cœur d'une politique culturelle : sur quel territoire ? Comment ? Et avec qui ?

D'abord, prendre le temps de la réflexion pour définir l'offre culturelle la plus cohérente et la plus efficace à l'échelle du territoire. La politique culturelle française a abouti à la création d'une multitude d'équipements culturels – à vocation pluridisciplinaire pour la plupart. Aujourd'hui, la tendance est à la création de nouveaux territoires, à la mutualisation et au regroupement. La question peut se poser de la pertinence de poursuivre le système actuel : « À chaque commune, son théâtre ». Réfléchir et arbitrer à l'échelle des nouveaux territoires, repérer les ressources existantes, définir les défis à relever sont aujourd'hui les principaux enjeux d'une politique culturelle.

Contrairement à beaucoup de marchés où le maître mot est de répondre aux attentes des consommateurs, un des éléments fondateurs du secteur culturel est la création artistique, avec le principe d'autonomie et de liberté. Une politique culturelle s'inscrit avant tout dans une démarche d'offre culturelle. Avant de créer de toutes pièces un projet, pourquoi ne pas partir des hommes et des femmes, artistes, producteurs, programmeurs, de ce qu'ils portent, de ce qu'ils ont à dire... et de les accompagner ? Les porteurs de projets ne comptent pas leur temps, ni leur énergie pour réaliser leur création. Autant s'appuyer sur cette créativité ! Quand le photographe Lucien Clergue, l'écrivain Michel Tournier et l'historien Jean-Maurice Rouquette créent en 1969 les Rencontres de la photographie d'Arles, cela a un impact essentiel sur l'image, l'attractivité et le développement de la ville. Sans compter sur Maja Hoffmann qui a choisi d'ancrer sa fondation Luma dans cette ville à taille humaine, et d'en confier le projet architectural à Frank Gehry. Comme le dit Sam Stourdzé, l'actuel directeur des Rencontres d'Arles : « Il y a un tissu culturel inédit pour une ville de 55 000 habitants. Cette présence des mécènes, des

philanthropes, de gens qui font le pari d'Arles est bien la confirmation d'un dynamisme en cours : il y a une martingale gagnante entre des décisions politiques et des initiatives privées. »

Trouver les bons professionnels fait partie de la mission de service public d'une collectivité. La direction d'un établissement culturel demande des compétences bien particulières comme la programmation mais aussi en matière technique, de management, de finances, de réseau et de contacts institutionnels. Or, dans ce domaine, ce n'est pas le diplôme qui garantit la réussite, mais la personnalité, l'ouverture d'esprit et une curiosité de tous les instants. **Les élus ont ainsi intérêt à s'entourer de personnes compétentes et souvent passionnées pour porter les établissements culturels à leur plus haut niveau,** avec l'autonomie et le temps nécessaires à la réussite d'un projet et à la conquête du public.



Photographie (détail) : Karlheinz Weinberger. Avec l'aimable autorisation d'Esther Woerdehoff. Design ABM Studio.

Chacun à sa place, dans un esprit de dialogue et de coopération. Même si les initiatives naissent en dehors de l'institution publique, même si les acteurs du monde culturel doivent pouvoir exercer leur mission dans un cadre d'autonomie, rien n'empêche le pouvoir politique de fixer les lignes du jeu et les objectifs. Tout est une question d'équilibre ! Mais il est urgent de **créer les conditions pour un climat de confiance et de dialogue, pour renouer les liens aujourd'hui distendus entre élus et acteurs du monde culturel.**

Intégrer le numérique dans la politique culturelle. Il est aujourd'hui indispensable d'intégrer un volet numérique dans la politique culturelle des villes. Les enjeux sont essentiels pour la communication du projet ou du site – notamment auprès des jeunes spectateurs –, la vente de produits culturels, la billetterie... C'est aussi le moyen de faciliter l'accès à la culture en permettant à chacun, rapidement, et le plus souvent gratuitement, de découvrir des œuvres et des textes.

La création d'espaces culturels ouverts et accessibles. La création d'espaces accueillant des activités culturelles est un des leviers d'une politique culturelle. En effet, aller à la rencontre de la population fait partie des missions confiées aux acteurs culturels et qui justifie un soutien public. Il s'agit d'imaginer des actions permettant de toucher le public dans un processus de création, d'inventer des lieux publics, des salons, des cafés, des

salles de théâtre et de concert où il fait bon se réunir pour mettre en débat la culture et apprendre à développer un sens critique. Citons Jean Vilar : « *L'art du Théâtre ne prend toute sa signification que lorsqu'il parvient à unir et à assembler.* » Prenons aussi en considération les réflexions de Jean Blaise et Jean Viard qui, dans leur livre sur les politiques culturelles, *Remettre le poireau à l'endroit*, paru en mai 2015, plaident pour que la culture sorte des équipements culturels pour nous aider à nous rassembler dans des lieux nouveaux, dans l'espace public.

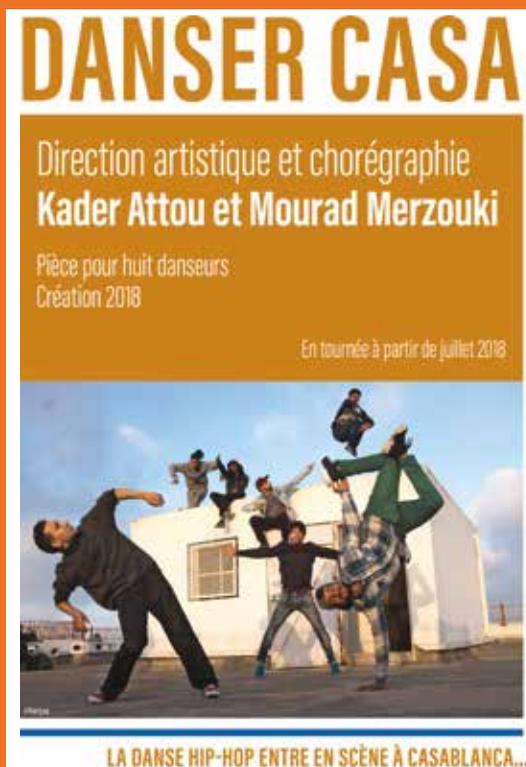
Qu'il s'agisse d'initier, d'accompagner, de faciliter, tous les schémas sont possibles, toutes les coopérations entre le public et le privé sont envisageables si elles sont au service de la culture, du bien commun et du lien social.

Anne-Sophie Dupoux
annesophie.dupoux@etat-desprit.fr

DANSER CASA : LA NAISSANCE D'UN PROJET ARTISTIQUE AU SERVICE DE LA POPULATION

En 2017, le projet Danser Casa est né de la volonté d'Anne-Sophie Dupoux de créer un projet fort autour de la danse et de l'importante communauté de danseurs hip-hop de Casablanca. Pour commencer, elle a invité deux chorégraphes hip-hop reconnus sur le plan international, Kader Attou et Mourad Merzouki pour une rencontre avec les danseurs marocains lors d'une audition de deux jours en décembre 2017. L'information est passée *via* les réseaux sociaux et près de 200 danseurs sont venus. Huit d'entre eux ont été retenus. Issus de parcours différents, tous ont appris à danser dans la rue, sur internet et sont des habitués des « battles » c'est-à-dire des performances individuelles. Ils sont fiers d'avoir été choisis et s'engagent pleinement dans le jeu du collectif et de la démarche artistique. Durant un an, des phases de préparation et de répétition vont permettre de créer un spectacle de référence dans la ville, au Maroc et plus largement dans le monde entier. La création du spectacle aura lieu en avril 2018 à Casablanca, suivie d'une tournée au Maroc puis en Europe. Tout au long des étapes de création, des ateliers de pratique et des répétitions publiques seront organisés dans différents lieux de la ville pour faire participer le public casablancais au processus de création.

Une telle initiative venue de la société civile a pu voir le jour grâce à un soutien initial de la ville de Casablanca

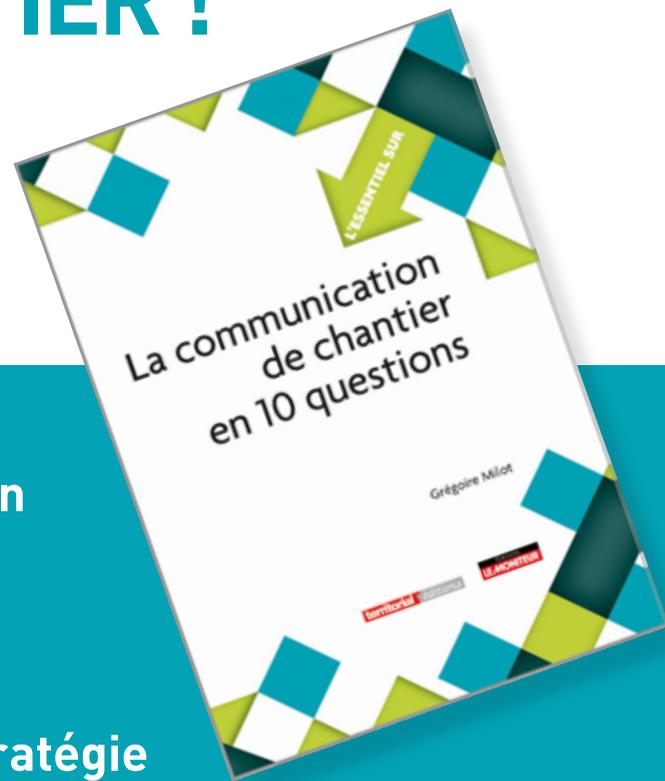


à travers la Société Publique Locale Casa events et animation. Ce soutien est un levier pour trouver les partenaires financiers, privés, publics et institutionnels nécessaires à la viabilité du projet.

Contact : annesophie.dupoux@etat-desprit.fr



NE LAISSEZ PAS VOTRE COMMUNICATION EN CHANTIER !



- À quoi sert la communication de chantier ?
- Quelles sont les obligations légales ?
- Comment construire une stratégie de communication de chantier ?
- Comment préparer la communication de chantier ?
- Comment associer la population durant cette phase ?
- Quels outils et quelles actions de communication pendant les travaux ?
- Quelles sont les innovations dans ce domaine ?
- Comment gérer les crises ?
- Comment réussir l'inauguration du projet ?
- Comment évaluer l'action engagée ?

conseil
communication
concertation
événementiel
études
digital
édition

Etat d'Esprit-Stratis

facilite l'action publique



conseil, communication et concertation

35 boulevard de Strasbourg

75010 Paris

Tél. 01 45 260 260

16 bis rue de l'Ancienne Prison

76000 Rouen

Tél. 02 35 890 890

www.etat-desprit.fr