



Quand la ville devient intelligente

ÉCHOS

● **TOULOUSE. En route vers l'open métropole.** Le schéma directeur Smart City, qui a été adopté en décembre 2015, prévoit 500 millions d'euros d'investissement public d'ici 2020 pour transformer Toulouse en « Open Métropole ».

● **MONACO. 5G.** Après le déploiement d'une infrastructure 5G sur son territoire, Monaco a annoncé au MWC de Barcelone travailler avec Huawei France sur le développement d'une stratégie de smart city.

La smart city, la ville intelligente, que l'on a souvent fantasmée dans les films ou séries de science-fiction est bel et bien une réalité.

Depuis quelques années maintenant, cette ville moderne revisitée par les technologies numériques suscite tour à tour l'enthousiasme et l'inquiétude.

S'approprier la smart city

L'enthousiasme parce qu'elle porte en elle une nouvelle façon d'organiser la cité et donc de vivre la ville, de mieux gérer les ressources (eau, électricité, etc.), d'être plus réactive aux modifications prévues ou inattendues, ici sur le réseau routier, là sur telle ou telle panne, et de faire davantage participer les citoyens au fonctionnement démocratique. L'inquiétude aussi parce que la ville intelligente collecte une masse colossale de données via une multitude de capteurs qui peuvent effrayer et donner le sentiment d'être sous une surveillance poussée. La smart city peut donc produire le meilleur,

comme le pire ; d'où l'importance du débat citoyen autour de cette notion qui nous concerne tous pour que chacun se l'approprie et en mesure les impacts.

Quand on évoque la ville connectée, on pense souvent à ces grandes mégapoles qui connaissent une extraordinaire croissance démographique. On pense par exemple à Singapour, la ville-État qui a lancé en 2014 un vaste programme Smart Nation et qui va investir un milliard de dollars dans la smart city en 2019. New York, Tokyo et Londres vont elles aussi investir plus d'un milliard de dollars dans la planification urbaine intelligente, selon une étude d'IDC.

Selon ce rapport, Worldwide Semiannual Smart Cities Spending Guide, IDC prévoit que les dépenses mondiales consacrées aux initiatives de villes intelligentes atteindront 95,8 milliards de dollars en 2019 (+17,7 % par rapport à l'année passée). Autant dire que les projets fourmillent : sécurité publique, transport intelligent, énergie résiliente, infrastructure, développement économique, engagement civique, urbanisme durable, e-administration, etc. La surveillance vidéo, les transports en commun, l'éclairage public, la gestion de la circulation et le back-office connecté sont les cinq domaines qui rece-

vront le plus de financements selon IDC. Mais les technologies mises en œuvre dans la ville intelligente ne sont pas réservées aux capitales, elles concernent aussi les villes moyennes. Une récente enquête menée par *Le Monde*, *La Gazette des Communes*, *L'Usine Nouvelle* et Birdz montre que 22 % des collectivités ayant répondu au questionnaire déclarent être déjà engagées dans un projet de ville du futur et un tiers serait en train d'y réfléchir. Et parmi les collectivités qui ne sont pas engagées sur un projet de ville intelligente, 74 % considèrent qu'il leur faudrait s'engager. Au final, seuls 17 % sont réfractaires. Des chiffres très optimistes qu'il convient toutefois de contextualiser car tout dépend ce que l'on entend par « ville intelligente ». Opérer de telles transformations demande, en effet, des expertises que les villes n'ont pas forcément. D'où l'importance de l'accompagnement des collectivités, en termes financier mais aussi de conseils. En tout cas, l'envie de faire est là et l'enquête montre que les axes prioritaires des collectivités sont les transports et la mobilité intelligente (77 %) ou l'environnement durable (73 %), avec l'idée de villes plus écologiques et plus en phase avec les besoins des citoyens.

PHILIPPE RIOUX

« Des outils numériques fondamentaux »



Jean-Marc Pujol
Maire de Perpignan

Quels sont les objectifs de la ville de Perpignan et de son agglomération en matière de mobilité et d'habitat ?

On insiste beaucoup sur les mobilités douces avec la mise en place de pistes cyclables venant de l'ensemble de la communauté urbaine vers le centre-ville, car ce sont souvent des déplacements domicile-travail. Puis, nous avons restructuré le service des transports en commun. On a commencé au mois de septembre et ça se déroule bien puisque la ligne principale nord-sud voit une augmentation de 30 %. On a travaillé sur les périphéries des petits villages à l'extérieur avec du transport en commun à la carte ou à la demande. Troisième élément : on essaie de pacifier la circulation en cœur de ville. On a autorisé les sens inverses pour les vélos et la mise en place de zones à 30 km/h et à 50 km/h dans la ville elle-même. Dans le cœur de ville, nous avons une navette bus gratuite. On est en train de regarder aujourd'hui pour voir si on ne modifie pas notre politique sur les parkings en périphérie de la ville.

En matière d'habitat, quelle est votre stratégie ? Comment envisagez-vous les évolutions de votre ville ?

En matière d'habitat, la difficulté que nous avons est que le périmètre centre historique, qui regroupe l'essentiel de l'activité de la ville, se trouve dans un quartier classé. On doit respecter les normes de réhabilitation et de restructuration, même au niveau des façades et des intérieurs, ce qui pose des difficultés. En revanche, on a permis des opérations de restructuration urbaine sans obligation de parking ou garage ; et on a réalisé des parkings périphériques du cœur de ville (1 315 places à destination des gens qui viennent travailler à Perpignan, avec le paiement d'1€ les 4 heures ou 2 € les 8 heures). Parallèlement à ça, les résidents peuvent garer leur voiture dans le cœur historique pour 12 € par mois.

On évoque fréquemment le concept de ville intelligente. Quel devrait être selon vous l'aménagement idéal de votre ville ?

Nous avons mis en place une application numérique à télécharger gratuitement qui offre beaucoup de services mais qui permet aussi de signaler des problèmes à la mairie. On l'a mis en place depuis 3 ans et force est de constater qu'on n'a pas beaucoup de réactions au travers de ces applications. On a fait une deuxième application très forte, Perpignan 3D, qui est plutôt destinée aux touristes et ça marche un peu mieux. Et, bien sûr, on a mis en place au niveau de la ville la possibilité de réaliser des formalités en numérique avec l'accès aux documents demandés par la mairie. On a une équipe informatique de très haut niveau avec 24 personnes.

C'est finalement une façon plus résumée des développements pour faciliter la ville pour ses usagers ?

Absolument. On gère à travers ça les problèmes, on peut rapidement donner des informations. On a aussi 237 caméras de vidéoprotection avec des fonctionnaires municipaux qui sont derrière 24 heures sur 24. Cela permet d'assurer une certaine forme de sécurité mais aussi une certaine forme de fluidité.

Quels sont les écueils de la smart city selon vous ? Sont-ils uniquement financiers ?

L'appropriation des outils numériques est un élément fondamental. C'est quelque chose qui n'est pas ancré dans la culture des habitants de Perpignan même si les jeunes, les moins de 40 ans sont à l'affût de ces innovations. Après, c'est vrai qu'ils n'ont pas toujours connaissance de l'existence des applications.

Si vous deviez résumer votre vision de Perpignan comme ville idéale, ce serait quoi ?

Perpignan, ville où il fait bon vivre, où il fait beau, ça, on le voit tous les jours à la télé. Après essayer de convaincre qu'on vit dans un lieu patrimonial et de culture. Et là on s'aperçoit qu'il y a des quartiers assez éloignés de cette connaissance de ces lieux, c'est pourquoi nous allons créer un musée lié à l'exil des Républicains espagnols sur lequel nous travaillons depuis de nombreuses années. Quand on fait des manifestations, une partie importante de la population n'est pas concernée, il faut l'amener à découvrir ces lieux. Il faut que ces lieux soient visités, commentés. Les gens s'enferment trop chez eux.

PROPOS RECUEILLIS PAR SERGE BARDY



CONTACT :
Manon Weiler
Mail : MANON.WELLER@LADEPECHE.FR

« La ville de demain sera humaine »



Jean-Charles Decaux
JCDecaux SA
Président du directoire et codirecteur général du groupe.

Comment le groupe JCDecaux aborde-t-il les enjeux de la ville intelligente ?

Nous agissons au quotidien pour apporter le bon service au bon moment pour tous. Si les nouveaux abris voyageurs, comme à Perpignan ou comme dans le département de Haute-Garonne, sont équipés de port USB, c'est pour que les usagers puissent, en cas de besoin, recharger leurs smartphones. Autre exemple : la connectivité. Parce qu'il est un enjeu majeur d'attractivité et d'égalité, nos mobiliers urbains peuvent désormais offrir un service Wi-Fi ou un réseau de télécommunication de haute qualité. L'originalité et l'utilité de notre modèle depuis plus d'un demi-siècle, c'est le financement par la publicité des mobiliers urbains, et de leur en-

tretien, avec leurs services pour les habitants. Ces investissements ne pèsent pas sur les budgets des collectivités et ils contribuent à l'animation de la ville : les enseignes locales ont accès à un média qui s'adresse à tous, les acteurs culturels et les associations peuvent faire connaître leurs activités, les citoyens ont des informations sur l'action municipale. Notre ancrage dans les territoires, c'est aussi le souci constant d'y créer des emplois durables.

Quelle place l'écoresponsabilité a-t-elle dans la vision et la pratique de la ville par JCDecaux ?

Avec les collectivités, nous agissons pour rendre la vie urbaine plus durable. 100 % de nos mobiliers sont nettoyés à l'eau de pluie grâce aux cuves récupératrices dans nos agences : à Toulouse et à Montpellier, cette gestion responsable permet de disposer de 60 000 litres d'eau naturellement déminéralisée, sans recourir au réseau. En matière énergétique, non seulement nous réduisons continuellement nos consommations, mais l'électricité utilisée est déjà pour une large part issue de sources de production d'énergie renouvelable. Et puis notre modèle, c'est l'économie circulaire. Chaque fois que possible, nos mobiliers sont reconditionnés à neuf, modernisés et équipés de nouveaux services. L'excellence opérationnelle et la fonctionnalité fondent nos sa-

voir-faire. Contre l'obsolescence programmée, nous affirmons la qualité programmée.

La mobilité est-elle un axe majeur de votre stratégie ?

Notre vélo en libre-service, de la conception à la maintenance, est devenu une référence en France et dans le monde. Il a commencé voilà déjà 20 ans l'économie urbaine du partage. Aujourd'hui, nous développons le vélo à assistance électrique, les parkings à vélo, la location longue durée, le conseil et l'accompagnement des utilisateurs. La force du modèle publicitaire permet aussi de proposer des abonnements accessibles : 25 euros par an pour louer un vélo autant de fois qu'on le souhaite à Toulouse. Autre enjeu : l'information des habitants et des visiteurs. Grâce aux messages en temps réel sur le trafic ou le temps d'attente délivrés par les écrans numériques dans l'espace urbain, les déplacements sont facilités.

Pour vous, la ville de demain sera...

Inclusive, durable, en un mot : humaine. Notre mission est d'accompagner les villes dans leurs projets. Avec des mobiliers urbains qui apportent aux citoyens de plus en plus de services et d'informations. Avec un ancrage territorial de nos équipes. Avec des valeurs au cœur de nos innovations : utilité, qualité, fiabilité, proximité.

PROPOS RECUEILLIS PAR S. B.