

CENTRE-VILLE EN MOUVEMENT

Forum fondateur « Réseau des centres-villes durables et de l'innovation »

- 10 février 2011 –

Ministère de l'Écologie, Grande Arche de la Défense, Paris

Ouverture

Denis BADRE – Sénateur des Hauts-de-Seine, Président de Centre-Ville en Mouvement

En premier lieu, **Denis BADRE** rappelle que ce premier forum a pour ambition de mettre en valeur des initiatives originales, qui pourront servir d'exemple, dans le domaine de la maîtrise de l'énergie, des nouvelles mobilités, des politiques d'aménagement urbain ou encore des nouvelles technologies. Par ce biais, il souhaite enclencher chez les élus une dynamique d'innovation pour construire ensemble la ville de demain.

Depuis 2005, Centre-Ville en Mouvement renaît, grâce notamment à des Assises annuelles, qui se sont tenues à Sceaux, Bordeaux, Chambéry, Nancy et Nice. Les prochaines se tiendront les 12 et 13 octobre à Dunkerque. L'association a également mis en place une Boîte à idées dans 3 000 mairies de l'Hexagone, a créé une Délégation au management du centre-ville et s'applique au travers de diverses initiatives à répondre aux attentes des habitants des villes, en matière de mobilité, d'écologie et d'interactivité. Centre-Ville en Mouvement réfléchit aussi à la coexistence harmonieuse entre l'héritage architectural ancien et l'exubérance de la ville nouvelle et aide les maires à prendre les bonnes décisions.

Denis BADRE considère qu'une ville ne peut être durable et désirable que si elle est agréable à vivre, respectueuse des aspirations de ses habitants, sobre en énergie et économe en espace. Chaque année, ce sont 600 km² de nouvelles zones urbanisées qui voient le jour en France, chiffre considérable et qui appelle à une réflexion sur la coexistence entre rural et urbain. Au cœur de cette problématique, renaît l'idée de densifier la ville et de repenser les centres. Autre impératif, la préservation des mixités, thème qui se décline au niveau social et fonctionnel, faute de quoi la ville deviendra foyer de tensions. Tous ces enjeux nécessitent une réflexion et beaucoup d'audace, selon Denis BADRE, qui appelle à bousculer les habitudes et multiplier les innovations techniques, technologiques, sociales et culturelles.

Dans ce cadre, Centre-Ville en Mouvement joue le rôle d'intermédiaire entre les porteurs d'innovations ou de projets, les chercheurs, les entreprises, d'une part, et les élus et acteurs des collectivités locales et l'Etat, d'autre part. Le Réseau des centres-villes durables et de l'innovation a un rôle tout particulier à jouer dans ce cadre, avec pour fil conducteur une attitude non partisane, qui a toujours été celle de Centre-Ville en Mouvement, association qui regroupe des personnalités issues de familles politiques diverses. Grâce à sa composition équilibrée, elle dispose d'une certaine influence sur le législateur. Et, de par son expérience en tant que Sénateur, Denis BADRE sait bien à quel point ces échanges qui dépassent les étiquettes peuvent être féconds.

En conclusion, Denis BADRE appelle chaque participant à donner au cours de cette journée le meilleur de soi, avec à l'esprit le bien-être et le confort des habitants des villes et centres-villes de France.

Cédric LEWANDOWSKI, Directeur d'EDF Collectivités

Répondant aux questions de Carine ROCCHESANI, journaliste et animatrice de la journée, **Cédric LEWANDOWSKI** revient en tout premier lieu sur le rôle de la direction EDF Collectivités. Cette direction est intégrée dans la branche fourniture d'électricité de la maison mère EDF SA, aux côtés des directions Particuliers et Entreprises. Au sein d'EDF collectivités coexistent trois métiers, à savoir la fourniture d'électricité, le suivi concessionnaire et l'accompagnement des collectivités locales dans leurs projets énergétiques territoriaux. A ce dernier titre, EDF s'engage au service des collectivités pour travailler avec elles sur les projets d'éco-quartiers, les contrats de performance énergétique ou encore la mobilité électrique.

Cédric LEWANDOWSKI rappelle ensuite les trois grands engagements d'EDF :

- **l'intérêt général et le service public.**

EDF est toujours détenue à 85 % par l'Etat. A ce titre, l'entreprise conserve en permanence à l'esprit les notions d'intérêt général et s'inscrit toujours dans une logique de service public. 350 collaborateurs s'occupent ainsi de manière exclusive de l'aide aux personnes les plus démunies.

- **la compétence et l'expertise.**

L'innovation demeure une priorité pour EDF, qui cherche par ce biais à faciliter la vie de chacun et rendre la ville plus agréable.

- **la proximité.**

Dans un monde toujours plus dématérialisé et anonyme, EDF s'efforce de maintenir des liens humains. Chaque collectivité a ainsi un interlocuteur dédié, qui rencontre les responsables au moins une fois par an.

La déréglementation a poussé EDF à réinventer le lien avec les collectivités locales, selon Cédric LEWANDOWSKI. C'est dans cette optique qu'EDF a signé un partenariat avec Centre-Ville en Mouvement, un partenariat qui porte avant tout sur la question de la mobilité et du véhicule électrique, particulièrement adapté à une utilisation urbaine. A ce sujet, Cédric LEWANDOWSKI rend hommage à l'association qui associe pleinement ses partenaires aux travaux, prend en compte leurs souhaits. Il cite notamment l'exemple de cette réunion, pour laquelle EDF a travaillé avec les responsables de Centre-Ville en Mouvement sur la définition de l'ordre du jour. Ce travail en commun est pour lui l'une des conditions de la réussite des projets de l'association.

Questionné par Carine ROCCHESANI sur les solutions proposées aux collectivités, Cédric LEWANDOWSKI cite notamment une réflexion sur les bâtiments économes en énergie, qui fait d'ailleurs l'objet d'un concours annuel, l'éclairage public sobre et élégant, qui représente tout de même 40 % du budget des collectivités, ainsi que les transports électriques, sujet qu'EDF a investi de manière ininterrompue depuis 1957. Dans ce dernier domaine, EDF travaille sur les batteries et stockages d'énergie, de même que sur les systèmes de charge et, plus largement, la mobilité électrique du futur. De nombreuses expérimentations sont en cours dans ce domaine, à Strasbourg notamment autour de la voiture hybride rechargeable.

Première table ronde : Vers un centre-ville à énergie positive

Grand témoin de la table ronde :

Philippe LABRO, Directeur de Projet en charge de la mission « Grenelle » (EDF Collectivités)

Participent à cette table ronde :

- *Bernard BROUILLET, Adjoint au maire de Valenciennes*
Le recyclage des eaux usées pour alimenter le chauffage d'une mairie
- *Benoit CYPRIANI, Adjoint au maire de Besançon*
La sensibilisation des propriétaires immobiliers à travers le prêt de caméras thermiques
- *Alexandre MARCIEL, Adjoint au maire de Toulouse*
Une politique innovante d'éclairage public : le recyclage de l'énergie des piétons
- *Bruno ROLLET, architecte lauréat du concours EDF Bas carbone*
Vers un habitat social économe en énergie

En préambule à cette table ronde, **Elsa SIDAWY**, journaliste à *Innov'City*, site internet dédié à l'innovation urbaine et mission dépendant du PRIL (Paris région innovation lab) initié par la Ville de Paris et la Région Ile-de-France, évoque un projet mené actuellement à Glasgow, visant à réhabiliter le quartier Castlemilk en périphérie de la ville. Sur trois grandes tours ont été installées des LED qui permettent de donner une touche de couleur spectaculaire à ce quartier, tout en fournissant des informations sur la météo actuelle ainsi que celle du lendemain. 145 000 livres ont été investies dans la réhabilitation de ce quartier.

De même, à Stockholm, a été inauguré en 2009 Kungsbrohuset, bâtiment dont l'énergie provient en grande partie de l'énergie dégagée par les 200 000 voyageurs qui traversent la gare centrale à quelques pas de là. La chaleur dégagée par les voyageurs transite en effet par le système de ventilation jusqu'au réservoir d'eau situé dans la gare. L'eau ainsi chauffée est envoyée à l'intérieur du second bâtiment au travers d'un échangeur thermique. C'est ainsi 20 à 25 % d'électricité en moins qui est consommée dans ce bâtiment. Paris réfléchit à un système similaire utilisant la chaleur générée par la circulation des métros pour produire de l'énergie dans les bâtiments proches.

Enfin, Elsa SIDAWY développe un troisième exemple. En Allemagne, un designer a mis au point des bancs d'un genre nouveau, sur lesquels il est possible de se brancher pour recharger son téléphone portable ou son ordinateur. Ce designer est actuellement à la recherche d'industriels.

Carine ROCCHESANI donne ensuite la parole à **Philippe LABRO**, en charge du projet « ville durable » chez EDF. Celui-ci estime que le concept de ville durable varie grandement d'un pays à l'autre. Cependant, le centre-ville constitue selon lui le cœur de cette ville durable, en tant que lieu d'échanges et d'activités de premier ordre. C'est là que s'épanouissent les modes de circulation douce et les innovations. Pour faire naître une ville durable, il faut, pour Philippe LABRO, une volonté politique forte.

La ville de Besançon s'est engagée sur le chemin de la maîtrise de l'énergie il y a 25 ans déjà, ainsi que l'explique **Benoit CYPRIANI**. C'est en effet en 1985 qu'est née une direction dédiée à cette question. Depuis, ont été rédigés deux agendas 21 locaux ainsi qu'un plan climat. Puisque l'habitat est à l'origine d'un quart des émissions de gaz à effet de serre, la ville de Besançon a acheté quatre caméras thermiques (environ 3 500 euros pièce) qui sont prêtées aux habitants pour quelques jours contre le dépôt d'une caution. Ces caméras permettent de mettre en évidence les fuites de chaleur dans les logements. Les habitants peuvent ainsi prendre des clichés, les sauvegarder et mener des travaux en conséquence. La mairie fournit aux propriétaires, s'ils le désirent, des coordonnées d'artisans labellisés par la chambre syndicale et l'ADEME ainsi que des guides et documentations. Les locataires, qui représentent tout de même 20 % des demandes de prêt, peuvent ainsi entamer un dialogue avec leur propriétaire sur la base de ce constat.

Réagissant sur cette expérience, **Philippe LABRO** observe que l'habitat représente une source d'économies d'énergie énorme, mais note que la question du financement pose toujours problème, surtout dans le secteur de l'habitat privé. Au niveau des copropriétés, outre le quitus nécessaire et souvent complexe à obtenir, il est en effet indispensable de trouver des financements externes. Selon lui, le niveau des prix de l'énergie est encore trop bas pour engendrer une véritable prise de conscience des citoyens.

Malgré ce frein, il note que certains travaux présentent un retour sur investissement très rapide, comme l'isolation des combles ou le changement des fenêtres. En revanche, la question de l'isolation reste complexe. En ville, l'isolation par l'extérieur est quasi impossible, tandis que peu de personnes sont prêtes à perdre des surfaces importantes à l'intérieur pour installer une isolation. Philippe LABRO estime que la solution peut venir de la mise en place de « packages » incluant un bouquet de travaux ainsi que des financements publics et des prêts bonifiés.

Bernard BROUILLET évoque ensuite l'énergie fatale, qui est produite par les réseaux d'assainissement, les usines d'incinération ou autres installations et qui peut être récupérée et réutilisée. Par exemple, les eaux usées sont une source de chaleur importante. Ainsi, la ville de Valenciennes met à profit cette source d'énergie pour alimenter en chaleur les bâtiments de la mairie, soit 8 500 mètres carrés. Un échangeur permet de récupérer la chaleur qui passe ensuite au travers d'une pompe. Passé le scepticisme initial, les équipes ont inauguré le nouveau système le 5 novembre dernier. Les résultats sont excellents jusqu'à présent. C'est une facture de l'ordre de 90 000 euros par an de chauffage au gaz qui a ainsi disparu, tandis que le fonctionnement de la pompe à chaleur coûte un peu plus de 12 000 euros. L'expérience pourrait être étendue bien au-delà des seuls bâtiments de la mairie, puisque le réseau de la ville représente un potentiel de chauffage de 250 000 mètres carrés de bâtiments couverts, soit un peu plus que l'ensemble des services de la collectivité.

Bernard BROUILLET note que la France vient de s'engager dans cette direction, alors même que d'autres pays, comme la Suisse, montrent la voie depuis plus de 30 ans. Il révèle ensuite que l'opération aura coûté au total 1,1 million d'euros, financés à 79 % par l'ADEME. La Ville espère donc un retour sur investissement en moins de quatre ans. Les expériences menées dans les pays précurseurs ont permis de démontrer que les défaillances techniques sont très rares. Seules les pompes à chaleur doivent être remplacées après 15 ou 20 années. A Valenciennes, les économies ainsi réalisées permettront ensuite de financer des travaux d'isolation qui permettront à leur tour de

supprimer tout recours aux énergies traditionnelles, puisqu'à l'heure actuelle, 20 % des besoins de chauffage sont encore satisfaits par le biais d'une chaudière gaz traditionnelle.

Toutefois, Bernard BROUILLET met en évidence des questions en suspens autour de l'utilisation de cette énergie. L'une d'entre elles porte sur l'identification du propriétaire de cette énergie primaire. Une autre porte sur sa facturation. Des juristes réfléchissent en ce moment sur ces questions, autour du droit de la concurrence et de la revente de cette énergie. S'agissant de l'avenir de cette technologie, Bernard BROUILLET veut croire que le développement des pompes à chaleur permettra à l'avenir de réduire grandement les coûts d'équipement et d'augmenter l'attrait de telles solutions.

A Toulouse, la mairie a beaucoup réfléchi sur la question de l'éclairage public, ainsi que le confirme **Alexandre MARCIEL**. Il explique que la Ville était à la recherche d'économies d'énergie, en même temps que d'une plus grande qualité. Toulouse s'est fixé pour objectif de réduire de moitié sa consommation d'ici 2020. Pour cela, la municipalité s'est inspiré largement des expériences menées par ailleurs, notamment les réducteurs de puissance à la source et les éclairages à détection de mouvement. S'agissant de ce dernier point, un éclairage minimal est installé en certains points et les détecteurs de mouvement activent des LED et augmentent l'intensité lumineuse sans même que le passant ne s'en rende compte. Grâce aux LED et aux détecteurs, la facture peut être réduite de près de 70 %.

Des efforts sont réalisés pour augmenter l'éclairage sur les trottoirs, tandis que sur les voies circulées, ce sont des plots solaires qui sont privilégiés au niveau des endroits à risque. Les tests réalisés sont très positifs en la matière, selon Alexandre MARCIEL.

Toulouse tente en outre de recycler l'énergie produite par les piétons. Au départ, ce sont de simples dalles lumineuses qui ont été testées. Il s'est avéré qu'un piéton pouvait ainsi de par lui-même éclairer son propre parcours. La population s'est montrée plutôt réceptive face à cette expérimentation. Aujourd'hui, ce sont de nouveaux prototypes plus résistants qui sont en passe d'être mis au point, avec l'espoir de trouver de réels débouchés économiques pour cette technologie nouvelle.

La Ville cherche aussi à progresser dans le domaine de la dépollution lumineuse. A ce titre, elle a ainsi investi très simplement dans du scotch réfléchissant installé sur une centaine de lampadaires Avenue des Etats-Unis. L'investissement de 1 000 euros permet de réaliser le triple en économies chaque année, tout en améliorant la luminosité au sol (15 à 30 lux supplémentaires).

Philippe LABRO se réjouit de ces expériences de recyclage des énergies produites en ville, plus particulièrement de l'exploitation de l'énergie fatale, provenant notamment des eaux usées, mais aussi des groupes froids des supermarchés, qui représentent une source d'énergie énorme et totalement délaissée à l'heure actuelle. Il estime cependant qu'il est important de coupler ces développements avec les plans locaux d'urbanisme, ainsi que c'est déjà le cas à Genève actuellement.

Par ailleurs, Philippe LABRO s'interroge sur le besoin de « totems urbains ». En effet, l'énergie, tout comme la production de gaz à effet de serre, n'est en rien visible. C'est pourquoi les architectes réfléchissent beaucoup à ces bâtiments, qui, comme à Glasgow ou à Stockholm, deviennent des symboles de l'effort de la ville pour limiter les consommations. Il souhaite que ces totems se

multiplient à l'avenir, afin que tous les habitants prennent conscience de leur consommation énergétique. En Italie, par exemple, un château d'eau a été « habillé » pour montrer la consommation énergétique instantanée de la ville. Lorsque le niveau rouge est atteint, chacun est invité à faire un effort.

Dernier intervenant de cette table ronde, **Bruno ROLLET** présente son projet lauréat du concours d'architecture EDF Bas carbone sur le thème du logement social. Le bâtiment sur lequel son cabinet a travaillé sera implanté dans le quartier Balzac de Vitry-sur-Seine. Alors que le quartier ne brille pas par son aspect chaleureux, Bruno ROLLET a souhaité revenir avant tout à des matériaux sains et simples : la brique, la pierre, le végétal et le bois.

Le concours a permis de revoir le projet qui avait été prévu dans un premier temps, en intégrant des systèmes simples et peu coûteux. Le maître d'ouvrage s'est prêté au jeu, selon Bruno ROLLET, ce qui a permis des avancées intéressantes. C'est la brique qui a été choisie pour ses propriétés isolantes, tandis qu'une pompe à chaleur doit être installée pour profiter de la présence d'une nappe phréatique à 7 m de profondeur. L'énergie produite par les installations aura vocation à être recyclée, tout comme à Valenciennes. Le bâtiment doit bénéficier d'une ventilation naturelle assistée, plutôt que d'une VMC traditionnelle. Sur ce point particulier, l'investissement de départ est assez important, mais les coûts de maintenance sont plus faibles, tandis que la consommation est nulle.

Un travail particulier a été réalisé sur l'éclairage naturel des appartements et le toit, qui devient un grand potager où sera installée une éolienne et où sera récupérée l'eau de pluie. Le toit deviendra ainsi un lieu où se développera une certaine mixité. Des espaces seront également réservés aux ateliers dans ce bâtiment où les habitants pourront partager leurs expériences et leurs talents, et une serre verra le jour. Les balcons seront équipés de petites cellules photovoltaïques qui produisent une belle ambiance la nuit.

Au final, les coûts de construction ont progressé de 10 % par rapport au projet initial, soit près de 400 000 euros supplémentaires. Ils atteignent de fait 1 850 euros par mètre carré habitable. Cependant, la norme BBC est ainsi atteinte, alors que le niveau de confort est préservé voire renforcé. Les travaux doivent prendre fin en mai 2012. Répondant à une question de la salle, Bruno ROLLET précise que le bâtiment comptera 29 logements, soit le double du nombre de logements qui existaient à l'origine à cet endroit.

Il veut croire que quelques « familles meneuses » suffiront à générer un effet d'entraînement. Il pense tout de même qu'il est important de participer à une prise de conscience sur la consommation d'énergie individuelle, afin de sensibiliser tous les locataires. C'est ainsi qu'un tableau de bord sera installé dans le hall de l'immeuble permettant de mieux comprendre les consommations dans le bâtiment.

Pour sa quatrième édition, le concours EDF bas carbone portera sur le bâtiment dans son environnement, ainsi que l'explique Philippe LABRO. Il s'agit de produire des bâtiments ne dégageant pas plus de 5 kg de CO₂/an/m², soit l'équivalent d'une étiquette A+.

Carine ROCCHESANI interroge ensuite sur les représentants des villes de Valenciennes, Besançon et Toulouse sur les projets à venir pour leurs villes respectives. **Bernard BROUILLET** répond que la ville

mettra prochainement en service la première station d'épuration à énergie positive. De fait, les frais générés par l'exploitation seront plus que couverts par les fruits de la production d'énergie. Il note que les projets déjà mis en place autour de la récupération de l'énergie finale permettent d'économiser 300 tonnes de CO₂/an.

Pour sa part, **Benoit CYPRIANI** évoque la charte du commerce éco-citoyen, qui engage les commerçants qui le souhaitent à réduire leurs consommations d'énergie, mais aussi la distribution de sacs, etc. Une trentaine de commerçants se sont engagés au cours de la première année. Parmi les nombreux projets de la Ville de Toulouse, **Alexandre MARCIEL** évoque la géolocalisation des places de stationnement disponibles.

Philippe LABRO se félicite de cette explosion d'idées et assure qu'EDF accompagnera toutes ces expériences, au profit de l'efficacité énergétique. L'entreprise veut ainsi éviter les pics de consommation, qui engendrent des surcoûts importants en termes d'équipement.

Seconde table ronde : Mutualisation des transports et véhicules décarbonés : le rôle de chef d'orchestre des élus.

Grand témoin de la Table ronde :

Pierre-Yves APPERT, Directeur Villes et Territoires Durables (ADEME)

Participent à la table ronde :

- *Marie CUGNY-SEGUIN, Adjointe au maire d'Orléans*
La réglementation comme moteur du changement des pratiques logistiques en centre-ville
- *Philippe d'ESTAINOT, Adjoint au maire de Rueil-Malmaison*
Le développement d'une mobilité alternative avec la création de véhicules électriques en libre service
- *Gilles FURET, EDF Collectivités*
L'expérimentation de véhicules électriques à l'échelle d'un territoire : l'exemple de Strasbourg
- *Vincent MEYER, Directeur du Service Déplacements de Montpellier*
Exploration des outils de logistique urbaine pouvant s'inscrire dans le projet de renouvellement urbain
- *Chantal TROUWBORST, Conseiller Municipal déléguée aux Temps Urbains*
Le calibrage de l'offre de transports urbains sur les nouveaux besoins en déplacement

En introduction à cette table ronde, **Elsa SIDAWI** dresse un panorama des évolutions en matière de transports décarbonés. A San Francisco, des capteurs installés sur la chaussée permettent de reconnaître la présence de voitures garées. Grâce à des applications smartphone ou au web, les automobilistes à la recherche d'une place de stationnement peuvent se diriger directement vers les places libres, ce qui réduit le flux de véhicules et la congestion. Par ailleurs, le tarif est modulé en fonction de l'occupation des places. Toulouse et Issy-les-Moulineaux expérimentent des systèmes comparables.

En France, Schneider electric et Parkeon se sont associés pour créer des parcmètres qui permettent également de recharger son véhicule. Avec son « pass », l'utilisateur paie en même temps le stationnement et la recharge. Des entreprises tourangelles ont de leur côté créé des ombrières solaires, qui permettent la recharge des véhicules électriques. Un premier prototype a été présenté en 2010 et les premiers modèles commerciaux seront disponibles dès l'automne, pour un prix unitaire de 90 000 euros, sachant qu'un seul équipement permet de produire suffisamment d'énergie pour que deux véhicules électriques parcourent 12 000 km/an.

De nombreuses villes ont mis en place des systèmes de vélos-taxis, alternative verte au taxi traditionnel. La Rochelle, pour sa part, expérimentera au printemps un véhicule sans conducteur qui roulera sur des zones piétonnes et pourra accueillir 6 à 8 personnes. Il s'agira d'une première mondiale.

Répondant aux questions de Carine ROCCHESANI, **Pierre-Yves APPERT** présente brièvement la Direction villes et territoires durables de l'ADEME, créée il y a un an, et qui regroupe les compétences

en bâtiment, transports, urbanisme, qualité de l'air, reconversion des friches urbaines et dépollution des sols. Elle travaille sur le développement d'approches transversales préventives plutôt que curatives.

Chantal TROUWBORST développe ensuite le concept de « temps urbains ». A Dijon, des politiques dédiées ont été mises en place dès 2001 pour concilier au mieux les horaires d'ouvertures des lieux publics et des espaces et le partage des usages. Il s'agit de concilier au mieux la ville qui travaille avec la ville qui dort et la ville qui s'amuse. En matière de transports plus particulièrement, il faut que tous les modes de transports cohabitent harmonieusement. La gare constitue à cet égard un nœud particulier. Sur l'esplanade se côtoient les vélos en location (courte ou longue durée dans quelques mois), un garage à vélos, avec un atelier d'entretien, les piétons, avec des installations particulières pour les personnes à mobilité réduite, les bus urbains, les taxis et un parking courte durée en surface avec quatre dépose-minute et un autre parking courte et longue durée.

En cœur de ville, ont été mises en place des navettes gratuites, avant l'arrivée du tram dans deux ans. Le système de bus est très dense et propose un tarif très bas. Il a été revu en 2004 pour éviter que toutes les lignes ne passent par le centre, mais plutôt irriguent plusieurs grandes zones d'attractivité forte. L'agglomération dispose de 80 km de pistes cyclables, dont de très nombreux doubles sens en cœur de ville, sans qu'aucun accident ne soit à déplorer. Chantal TROUWBORST note que parallèlement à la mise en place de vélos en libre service, a explosé la vente de vélos dans la ville, en même temps que le réseau des pistes cyclables se densifiait.

A son tour, **Vincent MEYER** expose les innovations mises en place à Montpellier. La ville présente un caractère particulier, avec de fortes contraintes liées à l'architecture du centre historique, qui n'a pas été conçu pour la voiture, et d'un développement anarchique dans les années 50 et 60. De plus, en 2004, le secteur piétonnier a été largement étendu. De fait, la problématique des déplacements et des livraisons demeure aujourd'hui encore très prégnante.

Un premier effort a été réalisé en 2003, avec la suppression de toutes les réglementations existantes concernant la zone piétonne et leur remplacement par un arrêté unique. Les livraisons se déroulent entre 4 et 10 heures tous les matins sur toute la zone. Parallèlement, les véhicules électriques peuvent entrer dans la zone toute la journée. Quatre entreprises ont ainsi été créées avec un parc de cinq véhicules chacune. Une cinquième devrait s'installer prochainement. Ces sociétés se partagent 10 à 15 % du nombre de livraisons. En termes de volumes, cette part est moindre.

La Ville souhaite tout de même aller plus loin et a lancé une nouvelle étude l'an dernier, pour diversifier l'offre. Elle compte entre autres mettre à profit les lignes de tramway pour faire passer du cargo, livré directement dans les usines comme en Allemagne ou aux Pays-Bas.

A Orléans, les problématiques de circulation sont comparables, ainsi que l'explique Marie CUGNY-SEGUIN, avec un centre historique très dense et une zone urbaine périphérique très peu densifiée. La Ville construit en ce moment une deuxième ligne de tram, pour desservir au mieux les quartiers. S'agissant du fret, plus particulièrement, une enquête a été menée auprès des entreprises, des commerçants et des habitants. Plusieurs pistes se sont dessinées, avec une réglementation plus stricte en termes d'horaires entre autres souhaits. Les transports classiques sont depuis autorisés à livrer entre 6 et 11 heures du matin, tandis que les véhicules propres peuvent livrer tout au long de la journée. Parallèlement, vont être mises en place des plates-formes relais de proximité pour les colis.

L'association de commerçants réfléchit pour sa part à un système de portage à domicile, par le biais d'un site internet commun pour l'ensemble de l'agglomération.

Philippe d'ESTAINOT décrit ensuite un projet de recherche sur trois ans mené actuellement à Rueil-Malmaison autour des véhicules partagés. Il s'agit d'une part de fluidifier la circulation et d'autre part de sensibiliser la population à la réduction des gaz à effet de serre. Parallèlement, la ville de Rueil-Malmaison est en permanence à la recherche d'expériences innovantes pour conserver son image de pointe en matière de développement durable. Outre les entreprises engagées dans le projet, l'ADEME a joué un rôle important dans sa mise en place, par le biais d'un concours. L'ADEME va ainsi subventionner largement ce projet, dont le budget s'élève à 2 millions d'euros. Les véhicules mis à disposition du public doivent être économes en énergie et proposeront un service GPS qui permet au conducteur de choisir le chemin qui permettra de consommer aussi peu de ressources énergétiques que possible, en fonction de la topographie.

Le principe consiste en la mise à disposition de la population dans trois quartiers d'une flotte de cinq à sept véhicules électriques ne dépassant pas les 65 km/h, donc destinés à un usage exclusivement urbain. Un simple appel vers un central téléphonique permet de localiser le véhicule le plus proche. L'utilisation du véhicule est facturée 9 euros par heure, en supplément d'un abonnement de 10 euros par mois. Le véhicule doit ensuite être ramené dans le quartier d'origine où il peut être garé gratuitement. L'essentiel des trajets sont réalisés pour aller faire des courses, dans un rayon de moins de 5 km. Depuis la mise en service, voilà quelques mois, ce sont ainsi 10 000 km qui ont été parcourus par ces véhicules partagés, soit une économie de près de 10 tonnes de CO₂. Aujourd'hui, 30 personnes ont souscrit un abonnement et l'objectif est d'atteindre 200 à 300 abonnés pour que le modèle soit viable. Contrairement aux attentes, la moyenne d'âge des usagers actuels se situe entre 40 et 50 ans.

Pierre-Yves APPERT ajoute à ce sujet que ce projet, qui promeut des véhicules propres et partagés, s'adapte très bien à la niche visée, tout en tirant profit des nouvelles technologies. En ceci, il illustre parfaitement la mobilité du futur, selon lui. Le modèle traditionnel de l'automobile en propriété est aujourd'hui remis en cause et les services à la mobilité gagnent du terrain, de même que les services d'auto-partage et de covoiturage. Pierre-Yves APPERT souligne ensuite que l'ADEME a lancé, dans le cadre du programme investissements d'avenir, un appel à manifestation d'intérêt dans le but de soutenir des projets innovants de ce type. Un autre appel à manifestation d'intérêt sera lancé sur le thème des infrastructures de recharge de véhicules électriques. De même, ont été lancées dernièrement des études de faisabilité pour des zones d'action prioritaires pour l'air.

Gilles FURET évoque ensuite l'un des projets d'EDF concernant les véhicules hybrides rechargeables. Contrairement aux véhicules hybrides traditionnels (type Prius), l'énergie électrique n'est pas fournie par la récupération du freinage. De fait, ces véhicules n'utilisent l'électricité que sur des petites séquences de quelques centaines de mètres. Les nouveaux véhicules présentent des batteries de plus forte capacité, rechargeables sur le réseau. Le moteur électrique est utilisé pour les déplacements de moins de 20 km qui représentent une grande partie des trajets. Le thermique prend ensuite le relais pour échapper à la contrainte d'autonomie limitée des véhicules électriques traditionnels. A terme, ce type de véhicules devrait représenter les deux tiers du marché du véhicule électrique.

L'expérimentation menée actuellement à Strasbourg, ville modèle en matière de développement durable, est la plus grande au monde. 80 véhicules électriques rechargeables – sur une base Prius 3 – sont mis à disposition avec 150 points de charge, dont 120 dans des espaces privés (entreprises, domicile des utilisateurs). Le reste est implanté dans des parkings et sur la voirie. Un système de géolocalisation par Iphone et de réservation permet d'accéder à ces dernières places.

Au terme d'une première année d'expérimentation, il semblerait que les utilisateurs optent pour la circulation électrique autant que possible, rechargeant leur véhicule à la maison, sur les parkings d'entreprise et sur la voirie. Pour l'heure, très peu d'incidents techniques ont été recensés.

Répondant à une question de la salle sur les livraisons en ville, **Vincent MEYER** répond qu'aucune solution spécifique n'a été mise en place pour l'heure pour les boissons, les gros volumes et les produits pharmaceutiques. Néanmoins, la Ville tente de développer des approches par filière pour résoudre ces questions. **Marie CUGNY-SEGUIN** explique que la Ville d'Orléans a choisi de conserver des plages horaires de livraison assez larges pour limiter les difficultés. Cependant, en matière de transport de froid, des problèmes persistent. C'est la raison pour laquelle la création de plates-formes de proximité pourrait s'avérer très profitable.

Philippe d'ESTAINTOT confirme, suite à une question de la salle, qu'après utilisation, les véhicules mis à disposition doivent être stationnés dans une zone déterminée et non sur une place précise. Tous les soirs entre 20 et 23 heures, une personne est chargée de ramener les véhicules dont la batterie est déchargée vers un centre. Ces voitures sont remises en place avant 8 heures le lendemain matin dans leur quartier d'origine.

Concernant l'expérience menée à Montpellier, **Vincent MEYER** explique que Calberson reçoit la marchandise, emmenée sur la plate-forme de proximité par un véhicule électrique. Un petit entrepôt permet de stocker les marchandises, qui sont ensuite livrées avec les véhicules électriques d'entreprises indépendantes. Vincent MEYER ajoute qu'il est très complexe de trouver du foncier à un prix raisonnable pour ces entrepôts de proximité, alors même que les responsables ne sont que peu sensibilisés à cette question. S'agissant de la ville d'Orléans, **Marie CUGNY-SEGUIN** révèle à ce propos que la Ville réfléchit à la transformation de certaines parties des parkings en plates-formes pour des stockages nocturnes par exemple.

Au sujet des difficultés concernant le transport frigorifique, **une participante** explique qu'il existe déjà des véhicules électriques spécialement équipés.

Pierre-Yves APPERT note l'intrication des problématiques autour des questions de mobilité. Les nouvelles technologies sont appelées à jouer un rôle pour le développement de solutions innovantes, de même que les énergies renouvelables, comme à Chambéry qui teste la recharge couplée à des panneaux solaires. Il note que les transports habituellement réservés aux passagers pourront peut-être demain livrer des marchandises, ainsi que le montre l'expérience menée sur les tramways d'Angers. L'ADEME a lancé plusieurs appels à manifestation d'intérêt sur tous ces sujets et reste au service de tous les acteurs et des élus pour leur apporter conseil et aide à la décision.

En conclusion de cette table ronde, **Denis BADRE** remercie tous les intervenants de cette matinée et note que les intervenants qui se sont succédé inventent la ville souriante. L'originalité et le caractère innovant des solutions exposées incitent de toute évidence les participants à ce forum à sourire.

Denis BADRE remet ensuite un prix à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saint-Etienne-Montbrison pour son opération nommée « Commerce design ».

Jean-Claude DELORME, Premier Vice-président de la CCI Saint-Etienne-Montbrison remercie Denis BADRE pour ce prix. Il retrace brièvement la genèse du projet, né en 2001, à l'époque de la création de la Cité du design de Saint-Etienne. Cette opération « Commerce design » est perçue comme un outil de développement des flux et du chiffre d'affaires, en appelant notamment aux cinq sens des consommateurs.

Troisième table ronde : Ville compacte et reconquête des centres-villes : le retour à une vie de quartier ?

Grand témoin de la Table ronde :

Philippe LAURENT, Maire de Sceaux, Vice-Président du Grand Paris et de l'AMF.

Participent à la table ronde :

- *Bernard CORNU, Adjoint au maire de Poitiers*
Densité et respect du patrimoine architectural
- *Julie DELCROIX, chargée de mission « Ville Désirable » (WWF)*
Densité et environnement : l'engagement des collectivités
- *Alexandre GALLESE, Adjoint au maire d'Aix en Provence*
Densité et commerce : un moteur de la politique de reconquête du centre-ville d'Aix
- *Franck HOVORKA, Directeur de projets immobiliers durables (Caisse des Dépôts et Consignations)*
L'intervention de la Caisse des Dépôts en centre-ville
- *Julien SAGE, Adjoint au maire de Nanterre*
Densité et foncier : la reconversion de friches : faire de la ville sur la ville

Répondant aux questions de Carine ROCCHESANI, **Bernard CORNU** rappelle en tout premier lieu que Poitiers dispose d'un patrimoine extrêmement riche, ce qui génère de très fortes contraintes en matière de circulation notamment. Pourtant, la ville est en train de repenser son centre pour y instaurer un nouvel équilibre, dans le cadre d'un PLU intercommunal et d'un secteur sauvegardé. Il s'agit de reconstruire la ville sur elle-même, la densifier, la rendre compatible avec les exigences énergétiques.

Pour guider les particuliers, a été édité un guide pour la rénovation énergétique des bâtiments anciens, disponible en ligne et intégré au PLU et au plan de sauvegarde et de mise en valeur. Il s'agit d'un outil très technique, construit sur la base de trois études de cas et des calculs énergétiques, qui donne lieu à un classement des différentes solutions mises en place. Dix fiches travaux complètent ce guide, avec des outils permettant à chacun de faire le choix le plus approprié pour obtenir des gains importants à un coût raisonnable. Au final, il devient assez simple et peu onéreux de parvenir au niveau des exigences du Grenelle de l'environnement.

Dans le secteur sauvegardé, le ravalement des façades a été rendu obligatoire, ce qui a donné l'occasion aux propriétaires d'effectuer des travaux complémentaires d'optimisation de la consommation énergétique. Contrairement aux idées reçues, l'isolation de la façade n'est pas une priorité, pas plus que l'installation de nouvelles sources d'énergie. Bernard CORNU évoque enfin le travail particulier mené sur la charte des devantures commerciales, alliant le respect des besoins des commerçants aux exigences du patrimoine.

Philippe LAURENT note que les élus locaux conservent une avance sur la loi. En ce moment même, le législateur examine en effet un texte sur l'urbanisme commercial, dans une optique de

redynamisation de celui-ci. Les élus ont devancé les attentes du législateur en la matière, en nouant des liens étroits avec les commerçants. Ensuite, il met en avant la liaison entre quartiers nouveaux et anciens. Il faut développer, selon lui, une réflexion poussée pour inciter les habitants à prendre possession des nouveaux quartiers, en les aménageant au mieux.

Bernard CORNU évoque la nécessité de maîtriser les implantations commerciales, afin qu'elles répondent au mieux aux besoins des habitants. Malgré le schéma commercial mis en place à Poitiers, des tensions peuvent surgir avec les commerçants. Il n'est pas simple d'inclure les préoccupations commerciales dans les réflexions sur l'urbanisme.

Julien SAGE développe ensuite les projets d'urbanisme de la ville de Nanterre. Celle-ci a tout d'abord reconquis l'espace laissé libre par l'autoroute A14 qui coupait la ville en deux, avant d'être reconstruite en souterrain. Ensuite, il s'agissait de repenser les schémas traditionnels qui consistent à négliger l'existant au profit du neuf.

La ZAC Seine-Arche s'étend sur 120 hectares, au-dessus de l'autoroute. Des projets de réappropriation de l'espace avaient été dessinés, suite à l'enterrement du tronçon de l'A14. Cependant, le drame du Mont-Blanc a amené à revoir la législation, rendant ainsi totalement caducs les projets d'aménagement de cette ZAC. Il devenait de fait totalement interdit de construire quoi que ce soit sur les espaces libérés, même des constructions provisoires. Par conséquent, ce sont 17 terrasses végétalisées qui ont vu le jour à cet endroit, tandis que les espaces en bordure des terrasses sont devenus constructibles.

L'existant, à savoir des logements construits à la suite de la destruction du bidonville de Nanterre, n'a pas été négligé. Ainsi, des villas avec jardin seront prochainement construites sur les toits des immeubles de quatre ou cinq étages. Les sommes ainsi récupérées permettront de construire des ascenseurs dans les immeubles et de réaliser une isolation thermique.

Partant du constat que Nanterre demeure une ville peu dense pour une commune de la petite couronne, la Ville a tenté de retravailler le tissu urbain sur le principe de la reconstruction. Ainsi, chaque parcelle libérée voit les bâtiments qu'elle portait détruits, et les matériaux originaux sont réutilisés pour la reconstruction. De fait, l'économie réalisée est réinjectée dans l'emploi, car ces méthodes de construction sont plus consommatrices en main d'œuvre que la construction traditionnelle. Par ailleurs, intégrer l'existant dans le nouveau réduit les réactions de rejet qui peuvent être parfois constatées chez les habitants les plus âgés notamment. Sur ce modèle, trois familles ont racheté un ancien cabaret/gymnase en lisière de Rueil. La façade a été conservée mais le reste a été démolit et les matériaux de construction repris pour élaborer une construction nouvelle BBC où le bois et la paille dominent. Le coût de l'opération est de 4 % inférieur à ce qu'il aurait été avec un modèle de démolition/reconstruction classique. Selon Julien SAGE, ce modèle est particulièrement approprié pour les centres-villes, car bien mieux accepté par la population, généralement très hostile aux constructions nouvelles.

A la suite de ces présentations, **Julie DELCROIX** détaille le programme « ville désirable » du WWF, en faveur d'un urbanisme durable. Le guide édité dans ce cadre incite les élus à remettre au cœur des politiques des territoires l'urbanisme, avec un défi consistant à créer des « quartiers courte distance », pour répondre au mieux aux besoins des habitants. Cette notion de quartier de courte distance ne doit pas se limiter selon Julie DELCROIX aux seuls centres-villes.

Ce programme a pour ambition de démontrer que des quartiers plus denses et plus compacts peuvent aussi rimer avec convivialité et intimité. Il s'agit ainsi de casser les idées reçues. Par exemple, les grandes tours ne sont pas les modèles les plus denses, car elles ne peuvent être construites qu'avec des règles particulières d'espacement, de sorte que la lumière ne soit pas bloquée. Au final, les maisons en bande et les petits collectifs peuvent être aussi denses que les hauts immeubles. Le mélange des formes urbaines peut ainsi donner de bons résultats.

Des études ont mis en évidence que, pour des trajets supérieurs à 500 mètres, les habitants vont avoir recours à la voiture. Dès lors, il est important que les commerces dont les habitants ont besoin se situent à proximité de leur domicile, avec un réseau de transports en commun efficace. Le WWF a retenu quelques réussites éclatantes, comme le quartier Vigny-Musset de Grenoble, et a rencontré les élus ainsi que les habitants. Ces derniers ont fait part de leurs demandes, en termes de commerces notamment, mais aussi s'agissant de la présence de la nature à proximité de chez eux. Ce programme s'adresse aussi bien aux grandes qu'aux petites villes, qui disposent elles aussi des compétences nécessaires pour mener à bien le projet, avec l'objectif de reconstruire la ville sur la ville plutôt que de continuer à empiéter sur d'autres zones naturelles.

La Caisse des dépôts et consignations se tient aux côtés des collectivités locales qui veulent mener à bien de tels projets, ainsi que l'affirme **Franck HOVORKA**. Des prêts bonifiés peuvent ainsi être accordés dans ce cadre, mais la CDC accompagne aussi voire initie certains investissements. Elle devient en fait le catalyseur pour initier les premières opérations. Il cite l'exemple de Perpignan où a été menée une opération avec la CDC pour reconquérir le commerce. A Paris-nord-est, un grand bâtiment de 600 mètres de long sur le boulevard McDonald sera prochainement transformé en activités mixtes (commerces, logements sociaux et logements en accession). La CDC ne se contente pas de financer. Elle mesure ensuite l'impact sur l'empreinte écologique globale de tels projets (en termes d'émissions de gaz à effet de serre ou d'énergie opérationnelle).

Interrogé sur la charte des devantures commerciales, **Bernard CORNU** souligne que celle-ci n'intègre pas directement les préoccupations énergétiques. C'est l'esthétique, le patrimoine et l'accessibilité qui constituent les grandes notions au centre de la charte. En revanche, il existe d'autres contraintes qui s'imposent aux commerçants en matière d'économies d'énergie. Bernard CORNU ajoute que Poitiers réfléchit en ce moment aux aides accordées pour compenser les pertes de chiffre d'affaires dues notamment à des travaux de grande ampleur. Cependant, le FISAC peut intervenir à ce niveau et apporter une aide à la rénovation.

Alexandre GALLESE revient ensuite sur le projet de centre commercial à ciel ouvert créé à Aix-en-Provence. Il regroupe une soixantaine de commerces, dont la plupart appartiennent à des chaînes, ce qui représente près de 5 % du total de l'ensemble du secteur.

Philippe LAURENT constate une mobilisation générale sur le sujet, avec des initiatives foisonnantes à travers toute la France. Il note de véritables réticences au changement de la part de la population la plus âgée notamment. Il appelle par conséquent à conserver les éléments de mémoire dans les projets de reconstruction de la ville sur la ville. Philippe LAURENT note que les pays nordiques se sont engagés dans cette même voie bien avant la France, sans surcharger la législation. Il invite donc les élus à s'inspirer des expériences qui y sont menées. Enfin, il estime que la densification doit toujours s'accompagner d'une meilleure qualité, en termes de choix des matériaux, d'organisation et d'entretien.

Ces projets visent à redécouvrir la notion de ville européenne, avec une densité forte et la présence de toutes les activités (commerces, mais aussi nature, écoles, lieux de culte, enseignement...) en ville même.

Quatrième table ronde : Médias sociaux et nouvelles technologies dans la ville.

Grand témoin de la Table ronde :

Florence TORNARE, Fondatrice et déléguée générale de l'Association Villes Internet et directrice associée de « La Suite dans les Idées ».

Participent à la table ronde :

- *Amélie BRUN, chargée de mission à la Mairie de Vincennes
Les services au public par Internet*
- *Sandrine DANIEL, chargée de mission auprès du maire de Limours
Une application Iphone pour la diffusion de l'internet local*
- *Cédric GEPNER, fondateur de Smartgrains
Le guidage automatique vers des places de stationnement à Issy les Moulineaux*
- *Francis HECTOR, Chef de projet numérique à la Mairie de Metz
Le paiement du stationnement par téléphone*

Elsa SIDAWI ouvre cette table ronde en détaillant quelques expériences internationales en matière de nouvelles technologies dans la ville. A Eindhoven, par exemple, a été lancée en avril 2010 une nouvelle application I-phone, qui permet aux citoyens de prendre en photo des dégradations de l'espace public (ordures, déjection canines...). L'application géolocalise directement le lieu où a été prise la photo et la mairie peut faire intervenir rapidement ses services. Cette expérience de démocratie participative montre aux habitants que la ville les écoute. De même, à Madrid, le site internet de la ville dispose d'une page dédiée aux doléances des habitants, alors que Mérignac s'engage dans la même voie.

A Boston, le MIT développe en partenariat avec la SNCF une application permettant d'identifier directement le moyen de transport utilisé et de mesurer l'émission de CO₂ résultante. Un site permettra ensuite aux utilisateurs de comparer les diverses solutions. Des capteurs sur les smartphones permettent également de mesurer la pollution sonore.

Les expériences de réalité augmentée fleurissent également. A Londres, par exemple, il est possible d'utiliser une petite application qui permet de prendre en photo un bâtiment de la ville et de découvrir à quoi il ressemblait quelques dizaines d'années auparavant. De fait, le musée sort ainsi de ses murs et la ville fait découvrir son patrimoine architectural d'une nouvelle manière.

Pour sa part, le collectif Raspoutine a placé une vingtaine de flashcodes dans des endroits stratégiques à Paris, ce qui permet aux utilisateurs qui photographient ces plaques de disposer d'informations sur l'histoire du lieu. Le flashcode est aussi utilisé dans les réseaux de transports, comme à Toulouse, où 3 000 d'entre eux ont été disposés sur 1 200 supports différents (arrêts de bus, stations de vélo...), ce qui permet à l'utilisateur d'obtenir des informations pratiques sur l'état du trafic, les travaux et les horaires. La RATP a mis en place un service similaire en région parisienne.

Suite à ce premier tour d'horizon, **Florence TORNARE**, interrogée par Carine ROCCHESANI, explique qu'elle observe les changements sociétaux depuis une quinzaine d'années, en essayant de les anticiper et d'accompagner les collectivités pour répondre au mieux aux attentes des habitants. Il est désormais impossible de les laisser en dehors de la construction de la ville, car ils disposent des outils pour s'exprimer et ne s'en privent pas. Si les élus ne prennent pas en compte leurs demandes, il se peut que les habitants se chargent eux-mêmes de mettre au point leurs propres solutions. Ainsi, les réseaux sociaux deviennent un forum d'expression et de résolution des difficultés, parfois en contournant les autorités.

Florence TORNARE évoque ensuite le label ville internet, qui a été créé il y a 12 ans. Aujourd'hui, ce label est devenu un forum d'échange de bonnes pratiques et d'expériences nouvelles. En introduction à cette table ronde, Florence TORNARE note que la ville n'a plus de frontières aujourd'hui. Le numérique participe de cette transformation des territoires. Les habitants dépassent le simple cadre de la commune pour aller chercher des informations et des opportunités dans les communes voisines.

Amélie BRUN évoque à ce sujet la mise en ligne des informations municipales de la ville de Vincennes. Le projet a débuté en 2005, avec quelques informations sur la famille et les spectacles. En 2008, le maire a voulu étendre la démarche. Une enquête a été réalisée sur cette base, de laquelle il est sorti que le site était vraiment perfectible. Les usagers demandaient entre autres choses la liste des enseignants en grève, des annonces immobilières postées par des particuliers habitant la ville ou encore des la liste des restaurants de la ville.

Ils réclamaient aussi souvent un accès personnalisé leur permettant de suivre leurs démarches administratives et demandaient aussi des échanges par mail et SMS avec l'administration. Les administrés souhaitent aussi mettre en ligne de manière sécurisée les pièces informatives qui peuvent leur être réclamées de manière périodique. Quelques personnes ont tout de même exprimé à l'origine des craintes sur ces méthodes et leur sécurisation. Ces craintes se sont apaisées au fil du temps. Les administrations ont été auditées pour déterminer leurs demandes en matière de dématérialisation. Ceci impose une certaine maîtrise des outils, ce qui génère des craintes chez certains agents, qui voient leur métier changer. Les services doivent ainsi se réorganiser de manière très large. Parallèlement, quelques difficultés informatiques ont surgi.

La Ville a aussi mis au point des alertes SMS pour informer les habitants d'éléments les concernant directement, par exemple pour les prévenir de l'absence d'un professeur du conservatoire ou encore de la mise à disposition d'une nouvelle carte d'identité.

Sandrine DANIEL évoque ensuite la mise au point d'un nouveau site internet pour la petite ville de Limours dans l'Essonne. Un prestataire a mis en place un nouvel outil qui a permis de nouer des liens directs et 24 heures sur 24 avec les citoyens. Une application I-phone a été créée dans ce cadre offrant un concentré d'informations pour les habitants et la possibilité de faire part de dysfonctionnements dans l'entretien notamment, grâce à un service de géolocalisation automatique. Selon Sandrine DANIEL, les critiques ainsi reçues sont de plus en plus constructives et participatives.

A ce propos, **Florence TORNARE** rappelle qu'un jury « Proxima mobile » récompense les initiatives des collectivités locales notamment, en matière d'applications. Un troisième appel à projets devrait être lancé en 2011.

Toujours sur le sujet des applications téléphone, **Francis HECTOR** fait part de l'expérience menée par la ville de Metz. Après inscription sur Internet et alimentation du compte, les habitants peuvent composer un numéro de téléphone, qui enregistre le début du stationnement. L'utilisateur peut alors vaquer à ses occupations et revenir quand bon lui semble récupérer son véhicule. Avant de partir, il compose à nouveau le même numéro de téléphone, ce qui lui permet de signaler qu'il va quitter sa place de stationnement. Le compte est alors débité du montant précis correspondant au nombre de minutes passées sur place. Pour l'utilisateur, les frais sont nuls, car la communication est gratuite.

Les agents de surveillance de la voie publique disposent d'un PDA qui permet de vérifier la liste des véhicules connectés. Avant de dresser un procès-verbal, ils vérifient que les véhicules ne sont pas connectés. Les utilisateurs, au terme des trois heures autorisées, reçoivent un message les informant de la fin de la période de stationnement. Beaucoup choisissent de recommencer une nouvelle période de stationnement sans déplacer leur véhicule, pratique tolérée dans ce cadre. De fait, le taux de paiement, avec un tel système, est plus important qu'avec le système de paiement traditionnel. Une application I-phone permet aussi une géolocalisation directe et le branchement sur le compte sans passage par le téléphone.

Ce ne sont pas uniquement les plus jeunes qui ont recours à ce service, toutes les générations semblent s'approprier également ce nouveau service. A l'heure actuelle, ce sont une trentaine de personnes qui utilisent simultanément ce système, soit environ 1,5 % des stationnements en ville. Dans certaines villes en Estonie par exemple, le taux de personnes utilisant ce système atteint 80 %.

Florence TORNARE ajoute que ce système, qui apparaît révolutionnaire en France, est bien connu dans certains pays qui ne sont pas réputés pour être les plus développés, à l'image de l'Estonie ou de l'Amérique latine, qui se sont engagés dans ce système depuis plusieurs années déjà.

Cédric GEPNER conclut cette table ronde en présentant le système de guidage des automobilistes vers les places de stationnement libres mises en place à Issy-les-Moulineaux. Ce projet est né d'un double constat. D'une part, une étude américaine a démontré que près de 30 % du trafic dans les grandes villes était lié à la recherche de places de stationnement libre. Ce sont ainsi des millions de tonnes de CO₂ qui sont émises chaque année sans être pour le moins du monde productives. D'autre part, selon une autre étude, à Londres, un automobiliste passe en moyenne une année de sa vie à chercher une place de stationnement.

A Issy-les-Moulineaux, les capteurs électroniques autonomes installés sur les places de stationnement sont reliés entre eux et remontent l'information en temps réel à un serveur. C'est une centaine de places qui ont été équipées au cours de la phase d'expérimentation. 15 000 personnes ont tout de même téléchargé l'application en l'espace de quelques mois. La deuxième phase sera lancée à l'été 2011. Plusieurs autres collectivités ont fait part de leur intérêt, sur la base d'un modèle payant. L'automobiliste ou l'entreprise qui dessine les GPS achète ainsi directement l'information.

Cependant, Cédric GEPNER souligne qu'il est possible qu'une place libre à un moment donné ne le soit plus quelques minutes plus tard, lorsque l'automobiliste arrivera sur place. C'est pourquoi l'information est donnée par groupe de places, en fonction du taux de saturation et guide l'automobiliste vers une zone où plusieurs places sont disponibles. Il est aussi possible de lier ce système à la verbalisation des véhicules en infraction.

Florence TORNARE évoque au sujet du stationnement une expérimentation menée sur des réseaux sociaux. Une personne qui quitte sa place est invitée à le faire savoir sur le réseau social et une autre peut se saisir de cette opportunité. Ceci permet en même temps de nouer un contact entre personnes et l'extension du domaine du service public, sur le modèle des SEL (systèmes d'échange libre) où les citoyens font part eux-mêmes de leurs propres besoins, sans passer par l'intermédiaire de la collectivité territoriale.

Interrogée sur les flottes d'entreprise, pour lesquelles l'accès à de tels services est souvent très limité, **Florence TORNARE** reconnaît qu'il est très difficile de mettre en place une collaboration sur les enjeux public/privé. Les politiques ne sont pas vraiment mobilisés sur ces questions. Toutefois, un travail théorique a été mis en place. Des pistes se dessinent mais ne remportent pas pour l'heure le succès escompté. **Francis HECTOR** souligne tout de même que le système mis en place à Metz est accessible depuis les téléphones les plus anciens. Par ailleurs, il déclare que la ville réfléchit à l'extension de ce système à d'autres domaines, comme le paiement des photocopies réalisées à la médiathèque, les entrées à la piscine, ou encore la cantine municipale. De nombreux développements sont ainsi prévus.

Une participante se demande si une réflexion est en cours sur la question de la compatibilité des technologies et la mutualisation de l'information produite. **Amélie BRUN** reconnaît qu'il s'agit toujours d'un frein. Un travail de fond est mené auprès des éditeurs de logiciels, mais les résultats sont pour l'heure bien maigres. Certaines villes mettent en place des outils sur mesure, mais, dans ce cas, les budgets se comptent en millions d'euros. **Florence TORNARE** note qu'il n'existe pas de groupe de travail sur ce sujet à sa connaissance, même si elle estime que le lissage technologique doit dorénavant faire figure de priorité.

Une logique d'achats groupés permettrait de contrer la tendance actuelle à l'inflation des coûts.

Synthèse et conclusion

Claude GRESSIER, Ingénieur général des Ponts et Chaussées (MEEDTL)

Claudine GUIDAT, Premier Maire Adjoint de Nancy et Vice-Présidente de Centre-Ville en Mouvement chargée de l'animation du « Réseau des Centres-Villes Durables et de l'Innovation »

Claude GRESSIER se dit impressionné par l'avalanche d'innovations présentées aujourd'hui, dans le cadre d'un effort en faveur du développement durable. Ce fourmillement justifie à lui seul la création d'un réseau, sous la houlette de Centre-Ville en Mouvement. Pour Claude GRESSIER, ce réseau a besoin de fonds pour vivre. L'adhésion est proposée à 500 euros, soit un montant de cotisation promotionnel, accordé dès lors que les villes entérinent leur participation avant le 31 mars 2011. C'est l'afflux de membres qui conditionnera la professionnalisation de ce réseau et par conséquent son efficacité.

Claudine GUIDAT note une volonté politique forte pour mettre au point la ville nouvelle et durable, en harmonie avec l'environnement. Les services sont prêts à accompagner les élus dans cette direction. Les centres-villes concentrent les réflexions sur ces sujets, mais les questions ne peuvent être résolues qu'en impliquant tous les acteurs ensemble et en reliant entre elles les questions. Claudine GUIDAT appelle donc à une réflexion globale, autour d'ateliers d'innovation avec les différents acteurs. Trois ou quatre devraient ainsi être créés pour favoriser l'émergence de cette réflexion commune, autour de la logistique urbaine, de la mobilité, des bouquets de service et du numérique, de l'urbanisme et du commerce ainsi que l'efficacité énergétique. Appuyé par Centre-Ville en Mouvement, le réseau sera certainement capable d'entraîner les parlementaires pour faire évoluer la législation si nécessaire.

Claude GRESSIER confirme que toutes les questions sont liées. Au départ, Centre-Ville en Mouvement concentrait sa réflexion sur le commerce, l'artisanat et la logistique. Depuis, se sont greffées à cette question première celle de l'urbanisme, de la mobilité propre, de l'énergie et désormais des nouvelles technologies, car l'association s'est bien vite aperçue que toutes ces thématiques étaient liées.

Chargée de l'animation du réseau, **Claudine GUIDAT** appelle à son tour les participants à se joindre aux ateliers. Elle insiste enfin sur l'importance du Salon de la franchise, où se tiendra une journée élus le 23 mars (Mercredi des élus au Salon Franchise Expo), qui nourrira assurément les réflexions de chacun, grâce à plusieurs tables rondes sur l'évolution du commerce. Enfin, elle s'engage à relayer sur internet les initiatives des collectivités afin qu'elles soient copiées par ailleurs, lorsqu'elles auront fait leurs preuves.

Claude GRESSIER rappelle en outre l'organisation d'une journée manager de centre-ville le 24 mai prochain, ainsi que les 6^{èmes} assises des centres-villes à Dunkerque les 12 et 13 octobre. Un atelier y sera consacré à la question de l'art en ville.