

## **Cycle d'ateliers *Smart Cities* Initiatives internationales**

**Mardi 13 juin 2017**

**Pierre-Jean COULON, président de la section Transports, énergie, infrastructures, société de l'information, Comité économique et social européen**

Une délégation du Comité économique et social européen (CESE) a effectué des visites d'études dans six villes de l'Union européenne – Vilnius, Gênes, Malaga, Lisbonne, Eindhoven et La Rochelle – qui ont mis en œuvre des initiatives relevant du concept de ville intelligente. Ces visites ont donné lieu à un rapport d'information publié en février 2017, intitulé « L'évaluation à mi-parcours du mécanisme pour l'interconnexion en Europe ». Ce document fait suite à l'avis d'initiative sur « Les villes intelligentes, moteur d'une nouvelle politique industrielle européenne », adopté en juillet 2015. S'y ajoute un rapport sur les projets européens « Îles intelligentes » – l'Île d'Yeu en France, Majorque en Espagne, Favignana en Italie, Samsø au Danemark, Kythnos en Grèce et Saaremaa en Estonie –, le milieu insulaire présentant des spécificités inhérentes à la séparation géographique et à la distance au continent.

Ces benchmarks ont permis à la délégation du CESE de retenir six piliers de la ville intelligente :

- l'efficacité énergétique ;
- la diffusion de plateformes de technologie et de connectivité ;
- de nouveaux écosystèmes de services numériques ;
- l'amélioration des infrastructures et la promotion d'une redéfinition de la ville ;
- la mise en place d'une offre d'éducation et de formation, en lien avec l'acquisition et la mise à niveau des compétences numériques nécessaires ;
- la stabilité financière et économique des projets financés par des fonds privés et publics.

Ce travail de comparaison internationale a mis en relief les différentes stratégies d'avenir adoptées par ces villes. Vilnius se distingue par son taux de numérisation de la population qui avoisine 99 % et par sa politique d'ouverture des données. Gênes se tourne vers une politique participative des citoyens, avec une plateforme alimentée par des capteurs situés dans la ville, les appareils des habitants et les utilisateurs de réseaux sociaux. Devant l'afflux de migrants, la municipalité, à l'instar de Malaga, a décidé d'utiliser les écoles comme leviers d'intégration et d'éducation au numérique.

La mission du CESE est de permettre le rapprochement d'initiatives, de créer des synergies entre les villes européennes et d'aider à l'obtention de financements.

**Pierre-Emmanuel NOËL, senior banker et représentant de la Banque européenne d'investissement (BEI) en Belgique pour les opérations**

La Banque européenne d'investissement, en partenariat avec Belfius, banque d'actionariat 100 % publique, a développé en Belgique le plan « *Smart Cities and sustainable development* ». Ce programme s'articule autour de trois axes principaux :

- mobilité durable ;
- développement urbain (dépollution de terrains et attribution de nouvelles affectations dans le plan urbain) ;
- efficacité énergétique (construction de bâtiments à consommation d'énergie quasi nulle et rénovation énergétique des bâtiments anciens).

La BEI s'intéresse à un projet si au moins deux de ces trois critères sont remplis.

L'approche de la BEI se veut globalisante, aux antipodes de la vision technophile largement répandue. Pour la banque européenne, ce qui rend la ville intelligente, c'est une manière d'optimiser les infrastructures existantes et de gagner en sobriété (énergie, régénération urbaine). Dans cette optique, les technologies numériques sont envisagées comme un outil au service de la durabilité urbaine, et non comme le fondement de l'intelligence d'une ville.

La BEI finance des projets d'infrastructures urbaines (tramway, campus universitaire) qui demandent une forte mobilisation de capitaux. Les projets visant la numérisation de la ville n'entrent pas dans la même échelle de valeur : l'installation de dispositifs en technologie de l'information (IT) représente généralement 10 % de la totalité des coûts d'un projet de *smart city*. Ce sont la construction ou la rénovation des infrastructures lourdes qui demandent le plus de financement.

Dans cette même logique, la dimension sociale de projets de villes intelligentes – par exemple la question de *l'e-gouvernance* – est considérée comme un moyen d'asseoir la solidité d'un dossier, mais elle ne peut pas devenir l'élément central du projet.

Enfin, les technologies numériques sont soumises à l'obsolescence. Leur durée de vie ne recouvre pas la temporalité des projets d'infrastructures lourdes.

La démarche de la BEI s'ancre sur le long-terme et s'écarte de la vision des industriels et des critères de financement pratiqués par les banques commerciales, qui semblent plus réceptives aux nouvelles technologies. À ce titre, la rentabilité des projets financés par la banque européenne combine un calcul purement financier à un calcul socioéconomique, de manière à bénéficier d'une compréhension globale du risque de financement et des retombées sociétales du projet.

Parallèlement aux enjeux de financement, la création d'un Institut universitaire dédié à la *smart city* et financé par Belfius permet d'accompagner les collectivités dans leurs démarches.

### **Antoine MOUGENOT, directeur général South Asia d'AREP (groupe SNCF)**

La question des *smart cities* doit être abordée différemment selon le niveau d'avancement de la ville dans le processus de métropolisation. Les villes d'Asie du Sud-Est rencontrent des problématiques urbaines urgentes : elles ne recherchent pas l'intelligence de la ville mais des infrastructures qui fonctionnent.

Ainsi, en matière de transports, ces villes se caractérisent par une congestion importante due à un manque de transports en commun et au doublement du taux de motorisation tous les cinq à sept ans.

De manière générale, les infrastructures de services urbains (collecte des déchets, réseaux électriques, réseaux d'eau) souffrent de leur sous-dimensionnement, du fait de l'importante pression démographique. De plus, les enjeux fonciers grandissants dans les centres urbains provoquent la destruction du patrimoine et le boom du marché de la construction et de l'immobilier. Enfin, les villes asiatiques sont confrontées au changement climatique. Outre la pollution atmosphérique, les activités humaines grignotent les terres agricoles.

Considérant ces spécificités, l'AREP identifie trois piliers de définition de la ville intelligente en Asie :

- la recherche de l'inclusion sociale, qui passe par la lutte contre les discriminations territoriales ;
- la réinvention des infrastructures urbaines existantes, avec en priorité la mise en place de réseaux d'eau potable, l'assainissement des terrains confrontés aux risques élevés d'inondations en période de mousson et le développement des transports collectifs ;
- l'amélioration des conditions de vie des habitants, avec les technologies et l'innovation.

Deux modèles de villes semblent émerger en Asie :

- celles qui souhaitent tirer parti de l'existant, comme Hanoï ou Bombay ;
- les villes nouvelles construites hors-marché ou celles qui connaissent une forte croissance à l'instar de Manille, Singapour ou Bangkok et qui s'orientent vers un modèle technophile.

Plus que sur l'émergence d'un modèle de *smart cities*, AREP insiste sur la manière de gérer la transition urbaine qui conditionne à la fois l'acceptabilité des technologies et l'implication des citoyens dans les projets urbains.

**Christine Raynard et Camille Boulenguer**