

Les TIC pour une ville durable

La parole citoyenne au cœur des décisions	17
La parole citoyenne	18
Gouvernance au sein des villes	18
Le développement urbain en Chine	19
Aspects généraux	19
Développement urbain vers un mode écologique en Chine	19
Paris, mise au défi du développement durable	20
En quoi les TIC peuvent-elles améliorer les politiques de développement durable ?	20
Quelles sont les limites et les conditions d'utilisation des TIC dans la ville durable ?	21
Quelles régulations pour une ville durable ?	21
Le Plan d'action de Londres face au changement climatique	22
Le plan d'action de Londres	22
Le programme de transport londonien	23
Échanges avec la salle	24

Les TIC pour une ville durable

Intervenants

DOMINIQUE MARTIN-FERRARI

VÉRONIQUE PRINET

MAGALI VERGNET

CHARLES SECRETT

Animateur

GILLES BERHAULT, *Président d'ACIDD*

La parole citoyenne au cœur des décisions

DOMINIQUE MARTIN-FERRARI : *Journaliste*. Dans les propositions faites au Gouvernement à l'issue du Grenelle de l'environnement, seules 2 pages ont été consacrées à l'information et à la formation. Elles insistent presque uniquement sur le conseil aux chaînes publiques de multiplier leurs émissions sur le développement durable. Rien ou peu n'a malheureusement été dit sur les relations entre journalistes et secteurs de recherche, où la confidentialité est de plus en plus de mise. En effet, plus les sujets de recherche sont soumis aux financements privés, moins l'accès à l'information est possible (dossier OGM).

“ Dans les propositions faites au Gouvernement à l'issue du Grenelle de l'environnement, seules 2 pages ont été consacrées à l'information et à la formation.



DOMINIQUE MARTIN-FERRARI
JOURNALISTE GAÏA NETWORK

Le Grenelle aurait pu aussi faire mention de la nécessaire formation des ONG aux nouveaux médias et de la possibilité de leur donner des outils pour s'exprimer (petites caméras).



La parole citoyenne

Lors du Grenelle, la consultation par Internet a été particulièrement importante (350 000 connexions, soit autant que pour la journée sans tabac). 15 000 propositions ont été formulées, émanant de groupes de pression, de citoyens... Mais ces propositions, individuelles, n'étaient pas forcément l'expression d'une société représentative. De là, comment cette parole citoyenne émergente peut-elle être collectée, accompagnée et formée ?

On distingue deux grandes stratégies sur Internet :

- le « robinet ouvert », où chacun peut venir s'exprimer sans restriction (*You Tube* ou *Daily Motion*) et dont le principe n'est d'ailleurs pas remis en cause ;
- l'éditorialisation de cette information massive, par sa confrontation à d'autres sources. Ce travail de structuration soulève de nombreux questionnements relatifs au temps et au coût (création d'emplois). Comme à la rédaction du Monde ou sur le site MK2, à l'interface entre les sources et les journalistes travaillent les éditeurs, qui trient et transmettent l'information selon le filtre de la qualité, de la nouveauté et de la pertinence, pas seulement sous l'angle du savoir expert.

Gouvernance au sein des villes

Concernant la gouvernance au sein des Villes, **les élus locaux vont devoir tenir compte des réactions individuelles** (consommateurs, militants...) d'Internauts qui, comme on l'a vu lors du Grenelle, n'ont pas le sens du collectif. Ce stock d'opinions est difficile à appréhender car les origines des informations sont disparates. Gaïa Network mettra d'ailleurs en place un système de veille sur la mise en œuvre des propositions du Grenelle par les différents élus. Cette veille sur les informations est le fondement d'une nouvelle démocratie. Formation et accompagnement aux nouvelles technologies seront désormais indispensables. Bien que les nouvelles générations maîtrisent davantage l'outil Internet, elles ne maîtrisent pas pour autant les outils de philosophie classiques, la rhétorique, la dialectique, la capacité d'analyse... qui restent encore fondamentaux.

Le développement urbain en Chine

VÉRONIQUE PRINET : *Associate Professor, Institut d'automatique, Académie des sciences de Chine.* La Chine d'aujourd'hui présente deux facettes : l'une moderne, i.e. le monde des grandes villes, et l'autre plus traditionnelle, d'un niveau de vie moins élevé, i.e. les campagnes. Nous tenterons, au cours de cette présentation de montrer l'importance de l'interdépendance et l'interaction entre ces deux facettes, ainsi que les défis que cela pose pour le développement durable de la Chine.

“ La Chine d'aujourd'hui présente deux facettes : l'une moderne, i.e. le monde des grandes villes, et l'autre plus traditionnelle, d'un niveau de vie moins élevé, i.e. les campagnes.

Aspects généraux



VÉRONIQUE PRINET
ASSOCIATE PROFESSOR,
INSTITUT D'AUTOMATIQUE
ACADÉMIE DES SCIENCES
DE CHINE

Le développement économique et social de la Chine s'est fait, se fait, de façon très rapide (11 % de croissance en 2006), notamment dans les zones urbaines, moteurs de la Chine. La croissance chinoise a été relancée fortement depuis 1982, date des réformes économiques lancées par Deng XiaoPing marquant le début d'une économie de marché.

En 2007, les zones urbaines comptabilisent environ 560 millions d'habitants (soit 43 % de la population). Les grandes villes sont situées dans la partie Est de la Chine, le long de la côte. Il y a ainsi un déséquilibre des richesses (économiques mais aussi humaines) entre les zones rurales et urbaines d'une part, entre la Chine de l'Est et la Chine de l'Ouest d'autre part.

Il existe un important mouvement migratoire des zones rurales vers les zones urbaines, qui continuera encore dans les dix années à venir au moins. Il est estimé qu'environ 200 millions de paysans travaillent dans les villes (essentiellement pour des travaux de main-d'œuvre, tels que dans la construction). D'une façon globale, on peut dire que la croissance des zones urbaines est un signe de l'amélioration du niveau de vie de la population. Cependant l'intégration des ruraux dans les villes pose également de nombreux problèmes, parmi lesquels des difficultés d'intégration (telles que l'accès à l'école pour les enfants, l'assurance sociale pour les travailleurs, etc).

Développement urbain vers un mode écologique en Chine

Les villes s'élargissent à grande vitesse et les zones périurbaines se développent. En réponse à cet accroissement dans certaines régions, ou au contraire pour le stimuler dans d'autres régions (i.e. dans les régions de l'Ouest), le gouvernement investit largement dans des projets de constructions, d'amélioration des services sociaux, de réduction de la consommation d'énergie, etc.

Parmi les problèmes liés à l'environnement, la pollution (due principalement au transport, à l'habitat, et à l'industrie) est l'un des plus importants. Le développement urbain engendre également bien d'autres questions, notamment celles de la gestion du sol et de la préservation du patrimoine culturel.

Une politique fortement pro-active pour instaurer un développement durable et une meilleure protection de l'environnement a été mise en place dans les années 2002. Nous citons ici deux exemples :

“ **Les technologies de l’environnement y jouent donc un rôle majeur : énergie solaire et éolienne, véhicules électriques, recyclage, etc.** Le projet « Eco island » est un prototype de développement d'une île écologique. L'île est située à proximité de Shanghai, à l'embouchure du Yangze et de la mer de Chine. L'objectif est d'en faire un site stratégique

basé sur un mode de fonctionnement écologique. Les technologies de l'environnement y jouent donc un rôle majeur : énergie solaire et éolienne, véhicules électriques, recyclage, etc. Les projets sont implémentés autour de six grands thèmes : l'espace forestier, les loisirs et le tourisme, les équipements de la mer, les produits verts, la société en harmonie avec la nature, et les sciences et technologies.

Green Olympic. La ville de Pékin est extrêmement moderne (tant au niveau de l'infrastructure que des services offerts). Cependant, Pékin est loin d'être un modèle idéal de ville écologique : les transports individuels prédominent largement sur le transport en commun, la pollution de l'air ainsi que la pollution sonore sont importantes, l'espace vert par habitant est faible, etc. Des efforts très importants sont faits ces dernières années par la municipalité de Pékin pour donner à la ville une image plus accueillante ; les efforts se focalisent en particulier sur la pollution et le transport, également sur le recyclage, et d'une façon générale, une meilleure gestion des ressources d'énergie.

Paris, mise au défi du développement durable

MAGALI VERGNET : *Chef de projets publics en développement durable, Ville de Paris.* Le territoire parisien s'établit dans un univers paradoxal : aux objectifs environnementaux (économies d'énergie, réduction des émissions de Gaz à effet de serre – GES) se juxtaposent des objectifs de mobilité et d'attractivité (emplois, activités). En quête d'espaces verts supplémentaires et d'une diminution des nuisances, la ville doit pouvoir continuer à accueillir des populations (et notamment construire des logements sociaux...) Ces défis contradictoires impliquent des modifications de comportements et d'usages où les TIC trouvent leur utilité.

En quoi les TIC peuvent-elles améliorer les politiques de développement durable ?

Ces cas d'intervention peuvent s'illustrer à partir de projets politiques :

- La réorganisation des mobilités

Paris essaye de réorganiser les mobilités par la réduction du trafic, la réorganisation de la voirie et un partage de l'espace public entre les usagers et une offre de services alternatifs. Dans ce schéma, les TIC interviennent dans la gestion des services (par exemple, les stationnements modulables par télégestion), dans les tarifications différentielles pour petits et grands rouleurs...

- L'urbanisme durable

Les TIC peuvent également intervenir dans la qualité des services urbains : l'amélioration de la mobilité (piétonne et cyclable) dans des quartiers numériques, le déploiement du Wifi à travers la ville, la diffusion d'informations aux bornes Vélib'...



MAGALI VERGNET

CHEF DE PROJETS PUBLICS
EN DÉVELOPPEMENT DURABLE,
VILLE DE PARIS

- Le management environnemental

Les TIC sont également nécessaires lorsque nous souhaitons travailler sur de grands items du management environnemental tels que l'eau (arrosage raisonné, réduction des fuites de réseaux grâce à des détecteurs reliés à des logiciels, nettoyage par aspiration...). Cette réduction concerne la Ville mais aussi les grands opérateurs, les bailleurs sociaux, les entreprises... Leur consommation est enregistrée grâce à un compteur télé-relevé (système d'information direct visant la responsabilisation).

- Les plans climat et la rénovation énergétique du bâti

Les TIC ont également leur utilité dans les réseaux d'alerte (changements climatiques, prévention de la canicule, inondation...) utilisés dans les plans climat.

- La démocratie d'élaboration et de l'information

Ces technologies sont parties prenantes de la démarche générale de démocratie participative (forums Internet, consultations sur les plans climat, l'Agenda 21...).

Quelles sont les limites et les conditions d'utilisation des TIC dans la ville durable ?

Toutefois, des risques restent liés à l'usage sauvage des TIC. Par exemple, si les procédures administratives sont dématérialisées, certaines personnes, non formées, préféreront toujours le dialogue direct avec les agents.

Les TIC engendrent également de nouvelles précarités : l'apparition de nombreux services, notamment téléphonique, invite la population à consommer. Ces consommateurs se laissent surprendre par des factures trop élevées, nécessitant parfois des aides sociales.

De plus, les systèmes urbains sont désormais vulnérables. Dotées de systèmes constitués de données et de logiciels, les collectivités sont en effet obligées de faire appel à des prestataires spécialisés. Les TIC engendrent donc une déperdition

du savoir des collectivités. Les TIC pourraient ainsi engendrer des risques sanitaires et environnementaux et des détournements de procédures de démocratie participative.

“ Les TIC engendrent également de nouvelles précarités.

Quelles régulations pour une ville durable ?

D'abord, les TIC ne doivent pas être généralisées. D'une part, nous devons sauvegarder l'humanité de nos rapports grâce à des concertations réelles. D'autre part, les TIC nous conduisant vers l'inflation, nous devrions réfléchir sur des tarifications équitables et progressives.

Ensuite, les données et les logiciels des systèmes urbains devraient être inscrits comme biens publics, afin d'empêcher tout risque de marchandisation avec les prestataires lors d'un changement d'opérateur. De plus, une évaluation sanitaire et environnementale des conjonctions de risque est nécessaire. Le manque de connaissance n'implique pas l'impossibilité de se mettre en situation d'anticipation.

Enfin, nous ne devons jamais oublier le contrôle, le tri et l'analyse de l'information.

GILLES BERHAULT : La formation est très présente dans les idées déjà énoncées. Aujourd'hui, les collectivités locales ont une vision de la réalité citoyenne beaucoup plus globale que les États. Ces fractures numériques sont des dimensions qui n'ont pas été assez prises en compte au Grenelle.

Le Plan d'action de Londres face au changement climatique

CHARLES SECRETT : *Conseiller développement durable du maire de Londres, Agence de développement de Londres.* La bataille contre le changement climatique doit être gagnée par

“ **Nous devons donc développer des programmes de communication et d'engagement. Cet impératif n'est pas seulement moral, mais aussi collectif.**

les villes. En effet, elles sont responsables de 75 % des émissions de dioxyde de carbone et de 65 % de l'utilisation des ressources naturelles. Contrer le réchauffement climatique implique un changement des comportements et des valeurs. Nous devons donc développer des programmes de communication et d'engagement. Cet impératif n'est pas seulement moral, mais aussi collectif. Après avoir écouté les initiatives prises par la Ville de Paris, je pense que nous avons beaucoup à apprendre les uns des autres. En effet, s'attaquer aux changements climatiques implique des partenariats.

La plus grande part de nos émissions de carbone est due à l'aviation, secteur sur lequel les villes n'ont aucun contrôle.

Le plan d'action de Londres

Le plan d'action de Londres n'est pas uniquement axé « environnement ». Il correspond en réalité au principal plan de développement économique et social. Le message qu'il porte n'est pas la perte de la qualité de vie dans le but de réduire les émissions de GES, mais plutôt le changement de notre façon de vivre pour en améliorer la qualité et relancer l'économie.

Les objectifs gouvernementaux visent une réduction des émissions de GES de 30 % pour 2020 et de 60 % d'ici 2070. Pourtant, les scientifiques estiment aujourd'hui qu'il est nécessaire d'obtenir une réduction de 60 % pour 2025 et de 90 % d'ici 2050, non seulement pour Londres, mais pour le monde entier. D'après ces études, nous devrions avoir réduit nos émissions de 600 millions de tonnes de CO₂ d'ici 2025 (à savoir 4 % par an). La contribution de chacun (utilisation d'ampoule électrique, choix de l'escalier plutôt que de l'ascenseur, transports publics...) impliquerait dès lors une diminution des émissions de GES estimées de 20 %.

Londres a construit son plan d'actions autour de 4 programmes principaux : les maisons vertes, les organisations vertes, les programmes d'énergie verte et de transport vert. Ensemble, ces programmes pourront réduire les émissions de CO₂ de 20 millions de tonnes chaque année d'ici 2025. La plus grande opportunité que nous avons aujourd'hui est celle de nous attaquer aux centrales électriques, le rendement de celles-ci étant trop faible (taux de rendement de 30 %).

L'alternative proposée est la production d'énergie décentralisée (co-génération, le solaire, la récupération des énergies perdues...) Ce mode de production contribue également à réduire l'utilisation de l'énergie fossile et les factures !

L'agence londonienne pour l'environnement intervient pour construire des maisons de communautés à neutralité carbone car ce type de construction n'est pas plébiscité par le marché.

Dans les secteurs publics et commerciaux, une réduction de 20 % (soit 7,5 tonnes) de CO₂ est envisageable. La moitié de cette baisse pourrait provenir des changements de modes de production d'énergie et des changements comportementaux à domicile et au sein des entreprises.

“ **Dans les secteurs publics et commerciaux, une réduction de 20 % (soit 7,5 tonnes) de CO₂ est envisageable.**

Dans les secteurs publics et commerciaux, une réduction de 20 % (soit 7,5 tonnes) de CO₂ est envisageable. La moitié de cette baisse pourrait provenir des changements de modes de production d'énergie et des changements comportementaux à domicile et au sein des entreprises.



CHARLES SECRETT

CONSEILLER
DÉVELOPPEMENT DURABLE
DU MAIRE DE LONDRES,
AGENCE DE DÉVELOPPEMENT
DE LONDRES



Le programme de transport londonien

Le programme de transport vert à 3 objectifs principaux :

- changer les déplacements des Londoniens
- améliorer l'utilisation des véhicules
- promouvoir des véhicules verts.

Les économies en carbone pourront être considérables d'ici les 3 prochaines années.

La réduction des émissions de GES ne changera pas la qualité de vie des usagers : par exemple, les transports sur route pourraient diminuer de 30 % leurs rejets de CO₂ si les conducteurs achetaient des véhicules « verts ». Nous pourrions les y inciter grâce à des prix plus attractifs.

La taxation des véhicules « non verts » est également un système efficace : le système londonien de taxe, basé sur la plaque d'immatriculation des véhicules, tient compte de l'usage (commercial ou personnel), d'un système d'abonnement (hebdomadaire, mensuel, annuel), des horaires d'utilisation et de la consommation du véhicule.

Les véhicules « verts » ne payent pas cette taxe. La technologie (systèmes de caméras, fixes ou mobiles) permet de calculer les montants des taxes imputables aux usagers. Ce système est très incitatif : la majorité des utilisateurs d'anciens véhicules est désormais très axé transports publics. Les vélos et la marche ont également augmenté.

Les impacts de ce programme sont très positifs :

- la réduction de 12 % de NOX et de PM10 (particules néfastes s'échappant des moteurs diesel)
- la réduction de 20 % de la consommation en énergie fossile.

La carte Oyster offre également des opportunités de progresser dans ce sens. Celle-ci est créditée à chaque fois que les Londoniens utilisent le bus. Le prix de leur transport est alors moins élevé. Les firmes ferroviaires étendent cette carte aux principales stations.

La carte Barclay a été réalisée sur le même principe. Elle vient en complément de la première pour répondre aux besoins des scolaires, des personnes âgées...

En outre, la circulation en dehors des heures de pointe, l'emploi de technologies propres comme le solaire ou l'énergie hybride, des bons de réduction pour l'achat de produits « verts » ou des incitations au cyclisme, sont autant d'opportunités saisies par les consommateurs.

Échanges avec la salle

DOMINIQUE MEGARD : *Députée générale de CAPCOM*. Comment les responsables des 3 villes évoquées font-ils pour recevoir l'adhésion des citoyens à l'idée de « ville durable » ?

DOMINIQUE MARTIN-FERRARI : Lors d'un de mes reportages à Londres, nous avons constaté que si le centre-ville était désengorgé, grâce aux moyens présentés, la situation était catastrophique dans les entrées de ville et les banlieues. Les problèmes ne sont donc pas encore résolus.

MAGALI VERGNET : L'information touche les citoyens s'ils y trouvent un intérêt.

Les systèmes de transports alternatifs doivent absolument se développer avant tout autre action.

Les aménagements autour des bâtis sont organisés de façon très dense.

“ Paris a engagé la concertation « conférence métropolitaine » pour y remédier, ainsi que pour favoriser la notion de « service en commun ».

Nous avons élaboré un cahier de prescriptions environnementales, demandant aux opérateurs et aménageurs de respecter un certain nombre de clauses.

Le problème de l'agglomération est réel. Paris a engagé la concertation « conférence métropolitaine » pour y remédier, ainsi que pour favoriser la notion de « service en commun ». Certaines dispositions

ont été prises, telles que le Vélib'. Les prescriptions environnementales visent à réduire à néant tout type de rejets (déchets, GES...). L'implication du syndicat des transports franciliens était donc primordiale pour la mise en œuvre de ces recommandations.

Nos prescriptions éviteront un accroissement de la fracture entre Paris intra-muros et extra-muros. Cette solidarité régionale fait partie de l'effort du développement durable.

CHARLES SECRETT : La consommation des villes denses telle que Londres doit obligatoirement se trouver des limites. Londres est la seule ville qui a réussi non seulement à convaincre les conducteurs du danger des automobiles, mais aussi à les inciter à changer leurs moyens de déplacement.

Les tarifs des transports en commun étant assez élevés, nous avons choisi d'investir dans ce domaine, notamment en prévision de transports propres pour les années à venir.

Les initiatives dépendent des choix nationaux de développement prioritaire. Grâce à Internet, à des sites Web spécialisés, à des documents distribués, à des réunions informatives et consultatives, les citoyens changent peu à peu leur comportement.

“ Un changement effectif nécessite en effet de l'information, des propositions de transports alternatifs et une présentation précise de leurs avantages.

Un changement effectif nécessite en effet de l'information, des propositions de transports alternatifs et une présentation précise de leurs avantages. Les citoyens doivent assumer cette responsabilité collective.

GILLES BERHAULT : Tout le monde se réjouit des villes chinoises nouvelles et des échanges qu'il peut y avoir. Comment se présentent les systèmes d'information ? Leur utilisation est-elle locale ou nationale ?

“ La population n'est pas impliquée dans le processus de décision en Chine.

VÉRONIQUE PRINET : La population n'est pas impliquée dans le processus de décision en Chine. Cependant, le gouvernement a une forte stratégie politique relayée par les médias. Majoritairement, la population adhère facilement au « propre ». La notion de coût reste néanmoins prioritaire.

FABRICE FLIPO : *Institut national des télécommunications*. Si le système de caméras fonctionne aujourd'hui, il pourrait rencontrer des obstacles à une autre époque. Avez-vous essayé d'autres méthodes pour mobiliser la population ?

Londres a-t-elle envisagé des solutions pour remédier le problème du transport aérien (40 % des émissions de GES) ?

DE LA SALLE : Le transport durable fait l'objet de coopérations entre les entreprises et les systèmes de transport. Certaines sociétés se développent grâce à leur Direction, à leurs employés et parfois grâce à des systèmes de transports mis en place par les autorités. Les TIC pourraient leur apprendre de nouveaux modes de déplacement, tel que le co-voiturage.

JEAN-LUC GERARD : Les banques de Zurich n'atteignent pas les objectifs de Kyoto sur la réduction des émissions de CO₂, à cause de la leur forte consommation d'énergie. Elles sont très « énergivores » de part leur énorme parc d'outils électroniques, leur situation dans le centre ville alors que les employés résident en banlieue, et la surconsommation énergétique de bureaux souvent mal isolés, mal éclairés et mal chauffés. Sur le modèle de Londres, ne pourrait-on pas inventer un système de taxe sur la consommation d'énergie pour les bâtiments ?

“ Elles sont très « énergivores » de part leur énorme parc d'outils électroniques.



MAGALI VERGNET : Nous avons été très surpris du taux d'émissions de GES lié au tourisme (1er secteur d'activité parisien pour le volume d'emplois et le chiffre d'affaires qu'il représente). Ce taux est majoritairement dû au transport aérien. Cependant, les compétences relatives à ce mode de transport appartiennent aux acteurs nationaux et internationaux. Nous avons accentué la communication sur les avantages des cars ou des voies fluviales, mais notre action ne reste qu'une addition de micro-solutions. Si les collectivités ont de plus en plus de compétences, elles restent en retard, notamment sur les systèmes de transport, de livraisons, les logistiques urbaines, sur l'utilisation des voies ferrées... Ce nouveau chantier reste à ouvrir.

CHARLES SECRETT : Les services utilisés dans le monde entier pour assurer le réseau de l'Internet émettent plus de CO₂ que l'aviation et les aéroports. Nous essayons néanmoins de lutter contre ces émissions, par exemple avec le programme de services « Groenland », qui consiste en un point contact pour les ménages. Un audit est réalisé dans les maisons pour être ensuite soumis à un comité. Celui-ci émet alors des suggestions sur leur

style de vie en leur donnant des moyens pour réduire leurs émissions CO₂, Un *coaching* est alors proposé pour aider chaque foyer à s'adapter (par exemple, des technologies leur sont apportées). L'argent public pourrait être utilisé à ce titre dans les quartiers moins avantagés. Des organisations non gouvernementales peuvent également jouer un rôle important dans cette démarche.

“ Nous aurions besoin de citoyens actifs pour s'assurer que les autorités gouvernementales n'abusent pas des données centralisées.

Nous devons trouver des carburants qui diminuent les émissions de GES des avions. Des tracteurs pourraient également être utilisés pour déplacer les avions sur les pistes. Chacun peut, par ailleurs, apporter sa pierre à l'édifice en changeant son comportement (30 % de réduction des émissions de gaz). Des partenariats seraient également utiles pour apprendre aux employés à travailler de manière plus écologique.

GILLES BERHAULT : Vos priorités pour la réalisation d'une ville durable?

VÉRONIQUE PRINET : Les TIC ne sont pas assez utilisées, malgré l'efficacité qu'elles peuvent apporter. Ce potentiel pourrait être associé aux bonnes pratiques mentionnées, telles que l'utilisation des transports publics, le déploiement de voitures électriques/hybrides... Une intégration de l'ensemble des besoins des usagers permettrait d'optimiser l'utilisation des TIC.

Un système de transports intelligents suppose par exemple, la surveillance intégrée de l'état des véhicules, la communication et la gestion de données... Beaucoup de pistes sont à explorer.

CHARLES SECRETT : Nous devons mettre en pratique ce pourquoi nous nous battons : pour encourager les autres, il faut d'abord agir soi-même ! Le système des caméras londoniennes a en effet un impact sur la liberté de chacun. Nous aurions besoin de citoyens actifs pour s'assurer que les autorités gouvernementales n'abusent pas des données centralisées.

MAGALI VERGNET : La ville durable a 3 enjeux : celui des transports, dont la bataille est sur le point d'être gagnée, celui du bâti et de l'efficacité énergétique, et celui de l'emploi ou encore de l'activité durable, qui a encore beaucoup de chemin à parcourir. Nous devons essayer de convaincre pour avancer en partenariat.

DOMINIQUE MARTIN-FERRARI : Nous devons privilégier l'accompagnement secteur par secteur et guider les personnes dans leur démarche.

“ Nous devons également continuer à travailler sur le développement des télévisions associatives, locales et thématiques afin de poursuivre la formation des citoyens.

Nous devons également continuer à travailler sur le développement des télévisions associatives, locales et thématiques afin de poursuivre la formation des citoyens. Le travail avec les journalistes est également nécessaire pour entretenir le dialogue sur la ville durable.