

LA DONNÉE MOBILE IMPACTE LA VIE ET LA VILLE (PARTIE 1) : DANS L'ÉCONOMIE DES DONNÉES, TOUT LE MONDE TRAVAILLE AU CLIC

JESSICA PIDOUX, DAVID DÉCAMPS, LAKDAR ABBADI, PAUL-OLIVIER DEHAYE¹

Le flux des données est constant, il s'entremêle entre espace physique et numérique. Tout individu, objet ou information numérisés devient monnayable pour les plateformes. Ce flux des données a le potentiel de pouvoir être mis au service d'une municipalité, des citoyens, du bien commun, comme le montre le cas des chauffeurs VTC.

La donnée prétend représenter désormais l'ensemble des circonstances de la vie professionnelle et personnelle dans la société. Mais elle n'existe pas de manière isolée. Elle prend toute sa valeur dans un flux d'échange des données, dans des infrastructures économiques, sociales, techniques et politiques: entre individus, appareils connectés, organisations (commerciales et publiques) et pays. Comme chez Marcel.

Fondée en 2016, l'entreprise Marcel² permet la réservation de voitures avec chauffeurs privés à Paris depuis 2018, via une application mobile³. Après que Marcel a créé la première gamme électrique des VTC en France en 2017 en partenariat avec Renault, cette dernière a investi considérablement⁴ dans des couches techniques pour le développement d'applications de mobilité dont Karhoo – société britannique nouant « des accords avec des flottes de taxis, et des opérateurs aériens ou ferroviaires partout dans le monde, dont TGV Inoui, Thalys, SNCF⁵ » – a pu bénéficier. En juin 2021, Marcel se positionne comme un « service digital de mobilité écologique, à la française » en intégrant l'application de transport multimodal du groupe RATP, avec des fonctionnalités telles que la recherche d'itinéraires, l'info trafic, l'affluence, ou encore le paiement mobile⁶, toutes possibles grâce à la collecte des données personnelles de la clientèle et des chauffeurs du service. Au même moment, Marcel intègre le groupe Cosmobilis⁷ avec BYmyCAR SAS pour la distribution automobile physique grâce

à l'investissement de 100 millions d'euros du groupe Crédit Agricole.



Marcel attire donc les chauffeurs VTC en leur proposant la location (leasing) de voitures électriques. C'est le cas de Lakdar à Paris, qui a travaillé à temps plein pour Marcel durant deux ans, motivé par les valeurs écologiques portées par l'entreprise, jusqu'à ce qu'il commence à rencontrer d'autres chauffeurs autour de la station de recharge de batterie électrique: « *Ainsi je pouvais comparer mon chiffre d'affaires avec celui des autres qui travaillaient avec plusieurs plateformes en parallèle. Là, doucement, j'ai pu comprendre qu'il y avait un algorithme d'attribution des courses dans l'application de Marcel, car mon chiffre était identique à celui des chauffeurs multi-plateformes. Puis en regardant mes données personnelles que j'avais réclamées, j'ai trouvé plusieurs intérêts comme l'analyse de mon taux horaire (heure travaillée de nuit, jour férié...), je voyais ma rentabilité, et pouvais optimiser mon chiffre d'affaires, surtout en créant un logiciel pour faire mes fiches de paie et celles de mes collègues avec un rapport d'indemnisation et de licenciement. Finalement, je me sentais salarié alors qu'on me considérait comme indépendant, je ne voyais plus la différence entre un contrat CDI ou CDD, l'autoentreprise et la structure choisie dans la création d'entreprise. C'est à ce moment-là que je me suis aperçu que mes données toutes seules étaient une brique avec une portée seulement individuelle, mais qu'en mettant toutes les données des chauffeurs ensemble et en les couplant avec une multitude d'autres données, l'intérêt devenait social, mondial, et beaucoup plus productif pour la société.* »

◆ « Si les algorithmes sont les moteurs du travail en ligne, la donnée en est le carburant »

Uber, Heetch, Deliveroo, G7, fabriquent des applications fonctionnant avec des opérations mathématiques appelées « algorithmes ». Ces dernières endossent le rôle de nouveaux chefs d'entreprise.

Elles décident pour les chauffeurs où, quand et à quel prix assigner une course et pour la clientèle quel chauffeur et quel tarif attribuer. Si les algorithmes sont les moteurs du travail en ligne, la donnée en est le carburant. Cette nouvelle économie des plateformes est fondée sur les données comme matière première, comme moyen de production, essentielles à son fonctionnement mais sous contrôle des plateformes et non des individus. Le système reste opaque et les chauffeurs se demandent: « *Pourquoi certains chauffeurs reçoivent-ils de meilleures courses que d'autres? Pourquoi nous fait-on déplacer alors qu'il n'y a pas de courses sur cette zone? Pourquoi est-on bannis soudainement de l'application?* »

La loi du 7 octobre 2016 pour une République numérique⁸ témoigne d'une volonté politique généralisée vers la numérisation (et d'une tentative de reprise du contrôle du processus), qui se vit au sein des services de l'État, et qui vient accompagner l'accélération de l'innovation, ancrée dans une « idéologie de la disruption⁹ ». Les entreprises nord-américaines comme Uber ont provoqué un changement économique et juridique majeur du travail en France, sans respecter ou en modifiant malicieusement les carences juridiques des États. ◆

1. Directrice de PersonalData.IO, chercheuse au CEE-Sciences PO; médiateur chez PersonalData.IO; fondateur de la vague transition écologique; directeur de Hestia.ai.
2. <https://entreprises.lefigaro.fr/marcel-75/entreprise-817646375>
3. <https://www.marcel.cab/cgu>
4. <https://www.largus.fr/pros/actualite-automobile/karhoo-la-tout-mobilite-et-technologique-de-renault-10703396.html>
5. <https://fr.wikipedia.org/wiki/Karhoo>
6. <https://www.marcel.cab/wp-content/uploads/2021/06/CP-lancement-Marcel-x-Maas-RATP.pdf>
7. <https://www.auto-infos.fr/article/jean-louis-mosca-et-carlos-gomes-fondent-cosmobilis-avec-le-credit-agricole.240947>
8. <https://www.vie-publique.fr/loi/20755-loi-pour-une-republique-numerique>
9. <https://blogs.mediapart.fr/dominique-g-boullier/blog/060423/macronisme-du-liberalisme-autoritaire-la-disruption-sadique>

Livres et chauffeurs VTC se considèrent comme des esclaves numériques... et ils le disent en signant une tribune dans *Libération* (9 mai 2023) en vue d'une réunion des ministres du Travail des États membres de l'UE (12 et 13 juin prochains) qui doivent se prononcer sur la directive relative aux travailleurs des plateformes. Extrait: «*Nous ne sommes que des esclaves numériques au service d'un algorithme. Officiellement indépendants, mais en réalité ouvertement subordonnés aux plateformes. [...] Un algorithme détermine et contrôle notre travail sans interruption et sans aucune forme de transparence. Et alors que c'est sous les ordres d'une machine que nous travaillons, nos données sont collectées en permanence et traitées sans que nous puissions nous y opposer. Nous payons nos taxes et nos impôts, alors que les plateformes elles-mêmes les évitent et les fuient.*»

Le vent, source d'énergie urbaine du futur? À la suite de recherches entreprises à la Texas Tech University, David Asarnow a imaginé un dispositif d'éoliennes installé au bord des toits pour capturer le vent et le transformer en énergie. Plus petites que les éoliennes que l'on connaît, ces éoliennes couplées avec des panneaux solaires pourraient fournir l'électricité nécessaire à tout un immeuble. Pour appliquer ses recherches, convaincu de l'avenir de cette innovation, D. Asarnow a créé l'entreprise Aeromine Technologies à Houston.

Plan vélo, oui, mais... Le gouvernement a mis le paquet sur le plan vélo dévoilé en mai dernier. Annie-Claude Thiolat de la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) en a pris acte en se réjouissant que de nombreuses collectivités soutiennent le développement du vélo, tout en constatant qu'elles investissent aussi pour développer «*des routes ou des aménagements en périphérie des villes, qui ont pour conséquence de favoriser l'usage de la voiture*» de telle sorte que les infrastructures cyclables pâtissent encore du réflexe routier (article paru dans *Le Monde*, Olivier Razemon, 6 mai 2023).

Saison 2: «Vous allez voir... du paysage!» C'est le titre du podcast proposé par l'Institut Paris Région qui, pour cette nouvelle saison, propose une balade pour découvrir la ceinture verte francilienne créée il y a quarante ans pour préserver des espaces naturels et agricoles de l'étalement urbain. Dans chaque épisode, les experts dévoilent la particularité de chaque site visité et la surprenante richesse des paysages franciliens. (www.institutparisregion.fr)

On s'en doutait, un rapport le confirme... La croissance rapide des ventes de voitures électriques dans le monde, qui devrait encore se poursuivre en 2023, va se traduire par une réduction de la consommation de 5 millions de barils par jour d'ici 2030 selon l'Agence internationale de l'énergie.

Haro sur le trafic aérien et pourtant... Alors que le trafic aérien a doublé tous les quinze ans depuis 1970 et alors même que la flotte d'avions a été multipliée par deux en vingt ans avec des émissions de CO₂ croissantes, ces dernières représentent cependant 3 % des émissions globales mondiales (source: «*Rapport d'information [...] sur l'avenir du secteur aéronautique en France*», Assemblée nationale, 12 janvier 2022).

Une lecture instructive. La pandémie a accéléré le recours au télétravail... Dans un livre paru récemment, urbanistes, géographes, sociologues, anthropologues, économistes proposent une analyse de l'effet de la dissociation entre travail et lieu de travail en ciblant notamment les répercussions du phénomène sur les entreprises, ses conséquences sur les quotidiens et les transports et son impact sur la géographie des lieux de vie et des activités économiques (P. Leroi, L. Mettetal, F. Tadeschi, *À distance: la révolution du télétravail*, PUF, 2023, 176 p., 23 €).

Cette fois-ci, l'État va déployer les grands moyens... Condamné par la Cour suprême des Pays-Bas pour inaction climatique, l'État néerlandais va s'engager pour accélérer la transition écologique. Fin avril, le gouvernement a annoncé plus de 120 mesures climatiques pour un montant de 28 milliards d'euros. Le pays vise une réduction des émissions de GES de 55 % d'ici 2030 (par rapport à 1990). «*Notre économie va changer, a déclaré Rob Jetten, ministre du Climat et de l'Énergie. Nous œuvrons pour parvenir en 2050 à une économie circulaire neutre en carbone.*»

À méditer. Dans le maelstrom du dérèglement climatique, l'avocat et écrivain Ted Hamilton suggère ceci: «*Si on donnait des droits constitutionnels aux êtres vivants et aux écosystèmes, voire à la nature, les choses seraient sans doute bien différentes.*»

Fabrique numérique et coopérative, la lettre prospective du GIE Gescop
44, avenue du Général-de-Gaulle 94240 L'Hay-les-Roses
Directeur de la publication: Christophe Jacopin – Contact: christophe.jacopin@gescop.fr
Réalisation: ETL – Correction et maquette: Hélène Ganachaud
Impression: Imprimerie Corlet, 14110 Condé-sur-Noireau



FABRIQUE NUMÉRIQUE & COOPÉRATIVE

Villes et transports

LE GRAND BASCULEMENT!

Lorsque, ici et là, des scientifiques ont révélé l'influence des activités humaines sur le système terrestre, un nouveau concept a émergé: celui d'anthropocène, un mot barbare qui signifie que ce que nous vivons n'est pas seulement une crise environnementale, mais une révolution géologique d'origine humaine au sens où la trace des activités humaines est désormais inscrite dans l'histoire géologique et climatique de la planète.

Au début des années 2000, le terme d'anthropocène a été formalisé par le Néerlandais Paul Crutzen, chimiste de l'atmosphère et prix Nobel pour ses travaux sur la couche d'ozone. Deux ans plus tard, dans la revue scientifique *Nature*, il a précisé sa proposition en soulignant qu'il faut désormais ajouter un nouvel âge à nos échelles stratigraphiques pour indiquer que l'espèce humaine est devenue une force d'ampleur tellurique. L'empreinte humaine est si intense et si vaste, argumente-t-il, «*qu'elle rivalise avec certaines des grandes forces de la nature en termes d'impact sur le système Terre*».

Des scientifiques avant lui s'étaient interrogés sur les effets de l'activité humaine en liant son impact à la destinée de la planète. Dès 1778, Buffon écrivait que la Terre «*porte aujourd'hui l'empreinte de la puissance de l'homme*» dans *Les Époques de la nature*, et un siècle plus tard le géologue italien Antonio Stoppani n'hésitait pas à définir l'homme comme une «*nouvelle force tellurique*».

Si la notion d'anthropocène est issue des sciences de l'atmosphère, elle s'est diffusée dans toutes les sciences de la vie jusque dans les sciences humaines et elle fait largement consensus parmi les scientifiques de tout acabit pour penser ensemble ce nouvel âge par lequel l'humanité est devenue une force géologique. Pour sa part, le fameux GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) établissait avec certitude pour la première fois dans son rapport de 2001 l'origine principalement humaine du changement climatique en cours.

Les marqueurs du basculement dans l'anthropocène sont donc liés à la dégradation de l'atmosphère du fait des gaz à effet de serre, à l'effondrement attesté de la biodiversité et à la destruction des écosystèmes du globe, enfin aux modifications des cycles biogéochimiques de l'eau, de l'azote et du phosphate passés sous l'emprise humaine et tout aussi essentiels que celui du carbone dont on parle tant.

L'émergence de cet «*âge de l'homme*» aura des conséquences majeures sur l'évolution des villes et sur les transports. Et compte tenu de l'urgence à changer, c'est évidemment vertigineux avec cette question en point de mire: comment (re)penser la politique à l'heure de l'anthropocène? ♦

1. Cité par C. Bonneuil et J.-B. Fressoz dans *L'Événement anthropocène*, Seuil, 2013.

PARIS FACE À SES ORDURES

Le chaos provoqué par la récente grève des éboueurs parisiens invite à s'interroger sur le colossal effort déployé au fil des siècles pour que la capitale maîtrise ses déchets.

Entre le Moyen Âge et le XVIII^e siècle, la puissance royale et municipale n'a eu de cesse de s'employer pour gérer les ordures et assainir l'air de la ville de Paris. Depuis François I^{er}, qui a promulgué le premier règlement pour la collecte des déchets, les progrès ont été réels, mais jugés bien insuffisants par Louis-Sébastien Mercier qui s'alarme de la saleté de Paris dans son ouvrage *Tableau de Paris* (1781).

Après la Révolution, du fait du poids de la capitale dans l'Hexagone, l'amélioration de la salubrité publique est érigée en priorité par le conseil municipal et le préfet de la Seine, et le XIX^e siècle ne cessera d'être rythmé par les avancées successives pour maîtriser les ordures et déchets parisiens. L'État institue un Conseil d'hygiène et de salubrité (1802) pour s'emparer du dossier brûlant de l'abattage des animaux de boucherie qui provoque saleté de la voie publique, risque d'épidémie, odeur fétide et eaux souillées. Ainsi, en lieu et place des arrière-boutiques où les 300 bouchers parisiens tuent leurs bêtes, le préfet crée d'abord cinq abattoirs¹ qui seront ensuite réunis dans deux grands abattoirs centraux² desservis par le chemin de fer.

En outre, les trottoirs n'existent pas, et les immeubles sont séparés des voies carrossables par des bornes près desquelles les Parisiens déposent leurs ordures au coin des rues, transformées en cloaques en cas de pluie. La préfecture installe alors des trottoirs dans les nouveaux quartiers tout en poursuivant son œuvre de salubrité publique en réaménageant la chaussée pour que l'eau dévale dans les caniveaux bordés de trottoirs pour se vider dans l'égout.

Acquis aux théories hygiénistes, le préfet de Rambuteau (1833-1848) va impulser cette politique de salubrité publique, poursuivie par l'inévitable baron Haussmann³ qui va lui donner une ampleur considérable. C'est le triomphe du trottoir, c'est la fin de la décharge à ciel ouvert de Montfaucon, qui devient le parc des Buttes-Chaumont, c'est l'amélioration de la collecte des ordures ménagères avec les éboueurs rattachés au service municipal du nettoyage. Mais



© Gallica/BNF

le préfet et son escorte d'ingénieurs talentueux s'attachent aussi à multiplier les conduites d'eau potable et à rénover les égouts de Paris avec des conduites de diamètre plus large en fonte pour en améliorer l'étanchéité tout en quintuplant le réseau souterrain, ce qui va puissamment contribuer au recul des maladies épidémiques transmises par l'eau.

Avec les fontaines Wallace, le dépôt des déchets dans des récipients adéquats et non plus en tas sur le trottoir, avec les premières stations d'épuration apparues au tournant du siècle, le «broyage» des ordures ménagères puis leur incinération dès 1906, la III^e République s'inscrit dans les pas d'Haussmann de telle sorte que Paris, au même titre que Lyon, fait figure de ville pionnière.

Dès cette époque, le combat pour la maîtrise des ordures est victorieux et il sera approfondi par la suite à la faveur du progrès technique. Cette salubrité est désormais tenue pour acquise, mais il a suffi d'une grève pour prendre conscience qu'en quelques jours tout retourne à un chaos indescriptible, faisant renaître la trouille des épidémies et des maladies... celle que devaient éprouver les Parisiens du Moyen Âge. ◆

1. Les abattoirs de Montmartre, de Ménilmontant, du Roule, de Grenelle et de Villejuif.
2. Ceux de la Villette en 1867 et de Vaugirard en 1898.
3. Préfet de la Seine de juin 1853 à janvier 1870.

« RAFRAÎCHIR » PARIS !

Quelles stratégies et quelles ripostes mettre en œuvre pour se préparer aux effets du rude choc climatique parisien à l'horizon 2050 ?

Le livre s'ouvre sur une courte fiction, mais c'est en fait la réalité climatique de Paris en 2050 qu'il décrit et elle n'est guère réjouissante... En raison des risques d'hyperthermie, les immeubles dont la température intérieure dépasse 30 °C la nuit ont été déclarés en insalubrité thermique par la préfecture et leurs habitants ont été relogés temporairement en deuxième Couronne de Paris dans des centres de fraîcheur. Cette même année, un violent feu en forêt de Fontainebleau a imposé l'évacuation de villes aux alentours comme Bois-le-Roi, où plusieurs habitations ont été détruites...

Ce scénario est fictionnel, mais il est crédible, car il s'appuie sur les prévisions du GIEC et sur les travaux de recherche de l'INRA qui nous font savoir que le climat méditerranéen va « migrer » vers le nord pour atteindre Paris en 2050 avec une alternance de périodes caniculaires et d'épisodes de pluies qui diminueront, mais dont l'intensité s'accroîtra en provoquant des crues...

Le problème, c'est que « Paris ne possède pas de culture climatique », écrit l'auteur, et n'est donc pas préparée à affronter le choc climatique des prochaines décennies. Les racines sont anciennes. Comme le rappelle Franck Lirzin, l'utilisation massive des énergies fossiles, produisant de la chaleur bon marché, a éclipsé « totalement l'enjeu d'isolation des bâtiments », et c'est ainsi que, lors de l'après-guerre, la bataille de la reconstruction à la va-vite a assuré le triomphe des « passoires thermiques » avec des performances énergétiques « deux fois plus mauvaises que celles des maisons du Moyen Âge ».

Ce n'est qu'à la fin des années 1970 que la France va commencer à se soucier de l'isolation des bâtiments neufs avec près de « trois siècles de retard sur son voisin, les Pays-Bas ». Quant au risque de surchauffe estivale, il n'a fait l'objet d'aucune réelle considération avant les années 2020, c'est dire que Paris a pris du retard pour affronter l'épreuve du changement climatique qui s'annonce.

Si l'auteur écarte le principe de la généralisation de la climatisation massive, qui produirait une élévation de la température urbaine, il insiste surtout sur l'importance de suivre « les principes de l'architecture bioclimatique » tels que l'utilisation de matériaux à forte inertie thermique, la végétalisation des toitures et des extérieurs, et il présente une série d'idées pour adapter la ville en profondeur : la séparation des boulevards parisiens en trois couloirs (piétons, transports en commun, bandes de végétation pour créer des espaces de fraîcheur) ; la transformation des cours intérieures en patios végétalisés (comme en Espagne) ; le blanchiment des toitures en lieu et place des toits en zinc qui sont un contresens climatique...

Il est possible de « rafraîchir Paris de façon écologique [...] avec les technologies actuelles », comme l'indique une communication d'EPICEA¹ selon laquelle « combiner le blanchiment des toitures, la végétalisation des espaces urbains et l'humidification des chaussées conduirait à une baisse importante des températures, jusqu'à 2 ou 3 °C ».

Selon l'auteur, l'addition de toutes ces techniques amortira le choc climatique en permettant à la « Ville lumière » de devenir la « Ville nature », mais il y a urgence à agir ! ◆

1. Étude pluridisciplinaire des impacts du changement climatique à l'échelle de l'agglomération parisienne (EPICEA).

FRANCK LIRZIN
Paris
face au
changement
climatique

Franck Lirzin,
Paris face
au changement
climatique, Éditions
de l'Aube, 2022,
180 p., 19 €.

l'aube

CHANGEMENT CLIMATIQUE : VERS UNE MÉTAMORPHOSE DES VILLES ?

70 % des Européens vivent dans des villes! L'accélération du dérèglement climatique va modifier en profondeur les modes de vie et l'aménagement urbain. Dans le cadre du programme urbain de l'UE, les initiatives se multiplient pour accompagner ces mutations indispensables.

Lors de l'assemblée plénière du Sommet de la Terre, le président Chirac avait marqué les esprits en déclarant: «*Notre maison brûle et nous regardons ailleurs.*» C'était en septembre 2002, il y a vingt ans...

La maison brûle toujours, mais nous regardons de moins en moins ailleurs. Les initiatives se sont multipliées depuis plusieurs années. L'UE a ainsi lancé un programme urbain qui comporte un volet lié au changement climatique auquel les villes sont confrontées, en créant des partenariats entre institutions, gouvernements et acteurs locaux. Les faits et les constats récents rendent l'action plus que nécessaire.

Ainsi, fin avril, les pays du Bassin méditerranéen ont connu un coup de chaud précoce et sans précédent avec des températures supérieures de 12 °C au-dessus des normales saisonnières. À Cordoue, le thermomètre affichait 38,8 °C, du jamais-vu. Cette vague de chaleur étant corrélée à la sécheresse, des territoires entiers sont déjà en manque d'eau et, en Andalousie, 80000 personnes ont dû être approvisionnées en eau potable.

L'Espagne est particulièrement exposée au changement climatique. Entre 1971 et 2022, le nombre de jours de l'année caractérisés par des températures estivales a bondi de 90 à 145 selon l'étude de l'Université polytechnique de Catalogne, et l'ONU estime que 75 % du territoire espagnol est en voie de désertification...

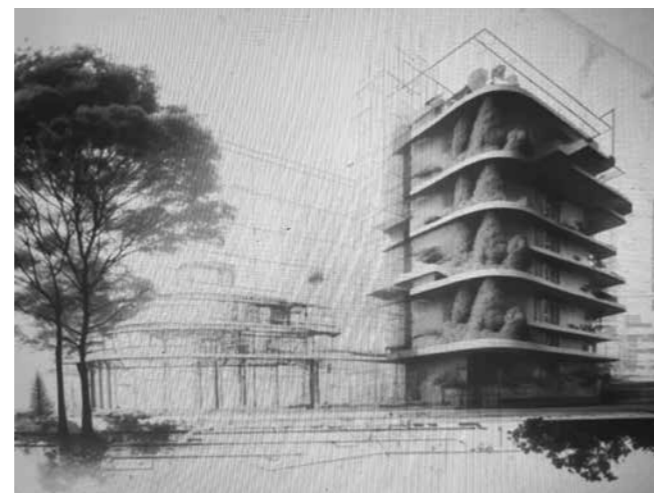
L'Espagne n'est pas la seule à être concernée par cette vague de chaleur printanière. En Italie, la sécheresse avive les inquiétudes. La vallée du Pô est particulièrement touchée avec un débit du fleuve déjà extrêmement bas, et la situation est la même dans la région des grands lacs avec des taux de remplissage très inférieurs à ce qu'ils devraient être. En cause, le déficit de précipitations et le manque d'enneigement

l'hiver dernier. Tous les pays du Sud européen ont connu dans l'histoire des printemps «chauds», mais ils étaient alors exceptionnels. Désormais, ils pourraient devenir la norme avec les conséquences guère réjouissantes qui vont avec.

On voit par là que ce sont d'abord les pays riverains de la Méditerranée qui subissent les premiers les dérèglements climatiques caractérisés par des vagues de chaleur, de sécheresse, de fortes précipitations, d'inondations et d'incendies de forêt, ce qui se traduit par des dommages écologiques sans précédent. Conscients de leur vulnérabilité, les pays du sud de l'UE se sont donc réunis en septembre 2021 pour rassembler dans une «Déclaration¹» une méthode d'action commune pour lutter contre les effets délétères du changement climatique.

◆ Les villes en première ligne

En outre, les zones urbaines, dans lesquelles vivent plus de 70 % des Européens, seront particulièrement affectées par ces bouleversements, et l'adaptation de l'aménagement urbain constitue une étape cruciale



© Adobe Stock

PROGRAMME URBAIN DE L'UE Des réalisations concrètes

- **Qualité de l'air, Milan:** 300 millions d'euros ont été investis pour créer une ligne de métro reliant l'aéroport de Linate à la ville. Une nouvelle ligne de métro qui s'inscrit dans une stratégie de réduction des embouteillages et d'amélioration de la qualité de l'air.
- **Infrastructures, Pologne:** Des prêts ont été consentis pour moderniser les ponts dans de petites villes du sud du pays pour les rendre plus stables et capables de résister à des inondations.
- **Logement, Pays-Bas:** 200 millions d'euros ont été engagés pour moderniser des logements sociaux et construire de nouveaux logements à haute efficacité énergétique à Amersfoort, Leyde, Nimègue.
- **Économie circulaire, Vienne:** Un prêt a été octroyé pour financer l'utilisation de boues d'épuration comme source d'énergie pour exploiter la station d'épuration de Vienne afin de réduire la facture énergétique.

pour redessiner le visage des villes. À la fois un défi et un casse-tête dans les villes historiques où la densité des constructions est très forte. Une urgence aussi, car la plupart des émissions réchauffant le climat proviennent des villes.

Approuvé en 2016, le programme urbain de l'UE est une méthode qui vise à promouvoir la coopération entre tous les États membres, la Commission, les villes et d'autres institutions comme la Banque européenne d'investissement (BEI) qui a prêté 95 milliards d'euros au cours des cinq dernières années pour accompagner les villes dans leurs projets d'adaptation à la nouvelle donne climatique notamment. Pour partie, l'originalité de l'appui de la BEI tient au fait qu'il s'articule sur le programme du Mécanisme de financement du capital naturel, programme géré par la BEI en coopération avec la Commission européenne. Il privilégie la préservation de la biodiversité et l'adaptation au changement climatique en recourant à des solutions fondées sur la nature.

Athènes a été la première ville à bénéficier d'un financement via le Mécanisme de financement du capital naturel. Dans cette ville au maillage très dense, l'objectif est de créer au moins 25 % d'espaces verts supplémentaires en aménageant, entre autres, des coulées vertes pour «rafraîchir» la capitale.

Peu ou prou les ripostes se mettent en place sur fond d'un scénario qui annonce chaque jour de nouvelles catastrophes – incendies de forêt hors de contrôle, inondations, records de chaleur – générant de l'anxiété.

Alors pour proposer aux citoyens un futur désirable et véhiculer des imaginaires positifs, l'Agence de la transition écologique (ADEME) et la réalisatrice Valérie Zoydo ont lancé récemment l'Assemblée citoyenne des imaginaires. Son but: associer des citoyens, des experts du climat et des scénaristes pour écrire les récits d'un monde d'après désirable sous une forme audiovisuelle. TF1, partenaire du projet, pourrait produire et diffuser l'un de ces scénarios. Il est peut-être temps d'encourager la vision d'un monde de demain réenchanté par le citoyen, car, comme le remarque Valérie Zoydo: «*L'imaginaire qu'il reçoit est celui de la contrainte, de la punition, celui de la fin de l'abondance, de la fin de l'insouciance. Qui a envie d'une société comme celle-ci?*»²

On ne perd jamais son temps ni son énergie en convoquant le rêve, l'imaginaire et pas seulement les solutions techniques. C'est de cette façon que pourra (peut-être) être enrayerée la crise écologique. Faire l'impasse sur cet imaginaire et les rêves d'un monde plus habitable pourrait se payer au prix fort. Souvenons-nous de ce mot de l'immortel Shakespeare qui se rappelle à nous: «*Ils ont échoué parce qu'ils n'avaient pas commencé par le rêve.*» ◆

1. «Déclaration d'Athènes sur le changement climatique et l'environnement dans la Méditerranée» signée le 17 septembre 2021 par Chypre, la Croatie, l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie, Malte, le Portugal et la Slovénie.

2. Cité par Marina Fabre Soundron dans «Une Assemblée citoyenne des imaginaires pour penser un monde d'après désirable», www.novethic.fr, 4 mai 2023.