

La ville intelligente s'invente dans les proximités

Mai 2018

Auteur.trice.s

ADEME : Gabriel Plassat, Service Transports et Mobilité
Amandine Crambes, Service Organisations Urbaines

Chronos : Léa Marzloff, Bruno Marzloff, Emeline Iglesias

ObSoCo : Boris Descaregga, Agnès Crozet

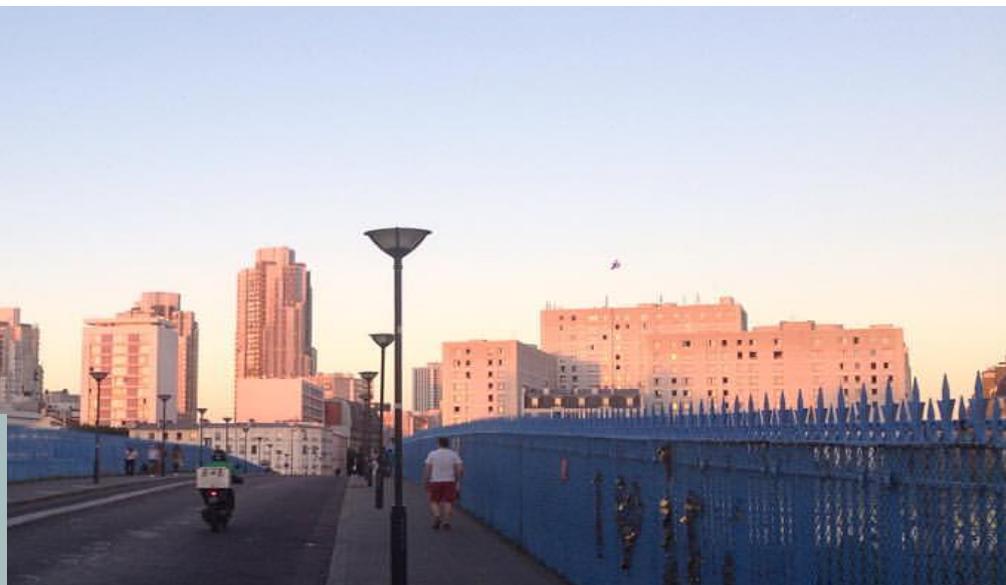
contacts :

a.crozet@lobsoco.com

lea.marzloff@groupechronos.org

amandine.crambes@ademe.fr

gabriel.plassat@ademe.fr



Ville du futur, que souhaitent les Français ?

Et si la ville du futur n'était pas celle imaginée par les acteurs de la fabrique urbaine ? Et si les centres des métropoles n'étaient pas la panacée en matière d'innovations ? Avec l'Observatoire des usages émergents de la ville alimenté par une enquête conduite auprès de 4000 Français et 3000 Européens en 2017, l'ADEME et ses partenaires ont développé une lecture actualisée et prospective de la ville au travers des usages qui y émergent et des représentations de ceux qui la vivent.

Produire et consommer localement, réduire son empreinte énergétique et ses déplacements contraints, partager et proposer des services au sein de son quartier, voire de son immeuble, travailler à distance du siège de l'entreprise, déployer de nouvelles sociabilités dans l'espace public... Autant d'usages émergents que nous avons interrogés et qui diffèrent selon le pays, le lieu de vie (ville-centre ou périphérie, métropole ou petite ville), l'âge ou encore l'activité des individus.

Cet article propose quelques clés de lecture de cet Observatoire, insistant sur le rejet de la grande ville et de la "smart city" au profit d'une ville-nature et à taille humaine. L'urbanité du futur sera ensuite interrogée au regard des possibles expérimentations dans le territoire délaissé, et pourtant riche, que sont les espaces péri-urbains... à condition d'y développer des innovations adaptées aux besoins spécifiques de sa population.



C:RONOS



METHODOLOGIE DE L'OBSERVATOIRE

L'Observatoire des usages émergents de la ville a été réalisé en 2017 via un questionnaire en ligne auprès d'un échantillon de 4 000 personnes représentatif de la population française âgée de 18 à 70 ans.

L'ampleur de l'échantillon permet d'analyser des pratiques à faible diffusion et de combiner une diversité de critères, notamment géographiques (métropoles, couronnes et communes hors influence des pôles urbains).

Un élargissement de l'enquête à 3 pays européens (Allemagne, Royaume-Uni, Italie) avec 1 000 personnes interrogées pour chaque pays a permis d'effectuer des comparaisons internationales.

L'Observatoire des usages émergents de la ville a été réalisé par l'ObSoCo et Chronos en partenariat avec l'ADEME, le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), l'institut Vedecom et Clear Channel.

Retrouvez une infographie publique des résultats [ici](#).

LES SCENARIOS DE VILLE

Afin de creuser les aspirations en matière de cadre de vie et d'étudier en quoi consisterait la ville idéale pour les répondants, nous avons confronté ces derniers à six scénarios de ville, chacun caractérisé par la mise en avant d'une dimension précise : la **ville connectée** (correspondant au modèle des smart cities dont le développement fait actuellement couler beaucoup d'encre); la **ville diffuse**, modèle urbain peu dense, mais très étalée et divisée en zones d'activité spécialisées ; la **ville collaborative**, basée sur les échanges (notamment marchands) entre les habitants et la mise en avant de la dimension citoyenne et participative de la vie en communauté ; la **ville des courtes distances**, modèle très dense visant à limiter l'étalement urbain et à centrer son développement sur la notion de proximité; la **ville**

autosuffisante, dont la principale caractéristique est d'exister indépendamment du reste du monde (notamment à travers la production locale agricole, énergétique ou encore industrielle) ; et la **ville nature**, davantage basée sur la notion de développement durable, de qualité de vie et de proximité avec la nature. Bien sûr, ces différents modèles ne doivent pas être compris comme limitatifs – il est évidemment possible d'envisager une ville collaborative qui baserait également son développement sur la proximité avec la nature ou encore en visant l'autosuffisance. L'idée était toutefois d'isoler chacune de ces différentes dimensions afin d'observer de manière plus contrastée la manière dont les répondants étaient susceptibles d'y réagir. Afin de mesurer l'adhésion des personnes interrogées, nous les avons invitées à donner, pour chacun des modèles proposés, une note comprise entre 0 et 10 et à s'exprimer librement sur les éléments positifs et négatifs de l'un de ces six modèles aléatoirement sélectionnés.

LA VILLE NATURE

La ville nature propose à ses habitants un cadre, un style et un mode de vie en harmonie avec la nature, sur le principe du développement durable. La nature rentre dans la ville avec notamment des bâtiments végétalisés ou grâce à la forte demande en jardins partagés. Les quartiers de cette ville sont dotés de nombreux espaces verts qui préservent les espèces animales et végétales. La ville redevient un réservoir de la biodiversité. Les habitants sont incités à limiter leurs consommations d'énergie, d'eau, de déchets. La priorité est donnée aux transports en commun, au vélo et à la marche plutôt qu'à la voiture, afin d'améliorer la qualité de l'air.

Dans cette ville, les habitants se sentent davantage connectés avec la nature, ils

redécouvrent le rythme des saisons et adoptent des modes de vie plus respectueux de la nature.

LA VILLE CONNECTEE

La ville connectée est une ville dans laquelle les habitants sont virtuellement connectés entre eux et avec leur environnement immédiat (bâtiments, transports, mais aussi services publics, informations, voisins et amis via les réseaux sociaux ...). Cette connexion s'opère par internet (4G, 5G, Wifi), par Bluetooth ou des protocoles propres à l'internet des objets, entre des outils numériques qu'on possède (smartphone, carte sans contact ...), mais aussi par des objets connectés répartis dans la ville (capteurs, caméras par exemple). Cela signifie que les habitants échangent entre eux et avec des acteurs publics (Ville) et privés (commerces, services, publicités) encore plus d'informations et de données qu'à l'heure actuelle. La ville connectée permet d'optimiser la gestion de l'énergie, des déchets, de l'eau, de tous les services en temps réel. Ces réseaux intelligents permettent aux citoyens de disposer de toutes les informations leur permettant d'agir sur leur consommation (arbitrage, optimisation des services). La ville connectée peut également faire appel à l'intelligence artificielle, c'est à dire des machines et des robots qui peuvent assister voire remplacer l'homme dans certaines tâches. Dans cette ville centrée sur le progrès technologique, les citoyens doivent être connectés en permanence pour bénéficier de services personnalisés et en temps réel, visant à améliorer leur confort et leur bien-être.

Haro sur la smart city et la ville tentaculaire

Alors que le développement urbain ne cesse de progresser et concerne désormais l'immense majorité des Français, le rapport à l'urbain et à la ville évolue. Dans le contexte de développement d'une posture critique transversale à l'égard de l'ensemble des valeurs de la modernité, le modèle de la grande ville perd de son attrait auprès des individus et le terme même de "ville" peut prendre peu à peu une connotation péjorative. Associée au bruit, à la pollution, à la surpopulation, ainsi qu'à un étalement urbain générateur de déplacements de plus en plus insoutenables, la grande ville semble ne plus constituer le modèle utopique dominant dont elle était autrefois l'objet. Dans son sillage, ce malgré le développement très rapide de l'usage des technologies numériques dans les activités du quotidien, le modèle de la smart city semble faire l'objet de la même aversion.

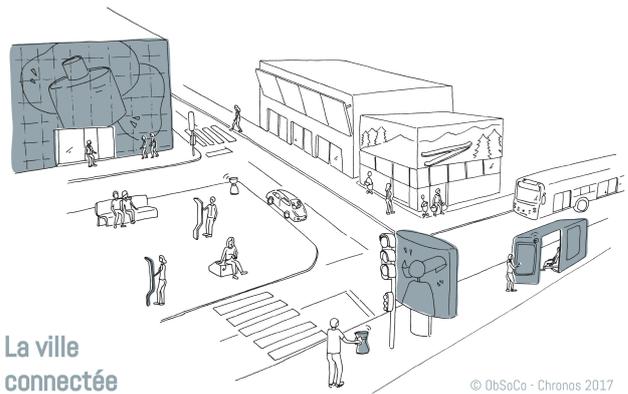
« **Attrayant temporairement pour des achats, une promenade. Trop accaparant pour y vivre à temps plein. Nous sommes déjà hyper connectés. Besoin de calme.** »

Femme, 44 ans, résidente d'un petit pôle urbain

Le numérique : un peu, beaucoup, mais pas à la folie

L'usage du numérique au quotidien se banalise dans les habitudes de mobilité, de consommation, ou encore dans l'organisation du travail. Commander un repas, louer ou acheter un objet en ligne, télétravailler, organiser un déplacement via un site ou une application... sont des pratiques qui s'installent progressivement et disposent d'une diffusion particulièrement importante dans le cœur des grandes aires urbaines. Les villes-centres des métropoles françaises comptent désormais plus de 75% de leurs habitants qui utilisent à des fréquences diverses ces interfaces numériques dans la gestion quotidienne de leur mobilité. Plus de 40% se font livrer des repas au bureau ou à domicile ; 44% louent (ou proposent en location) des objets ou des appartements à d'autres particuliers via des plateformes numériques (de type Drivy, Airbnb, etc.).

Mais, si une part significative de la population semble s'être appropriée ces nouveaux outils, les technologies numériques ne sont pas exemptes de toute critique.



La ville connectée

© ObSoCo - Chronos 2017

Associées à une perte de lien social, de sollicitations excessives, ainsi qu'aux abus de l'usage des données privées, leur intégration au fonctionnement quotidien des villes suscite plus fréquemment méfiance et scepticisme qu'un engouement massif.

Interrogés spécifiquement sur le modèle de la ville connectée*, les répondants sont 69% à se montrer dubitatifs quant à l'idée d'y habiter ; 65% refusent même totalement d'y participer et rejettent l'idée de partager leurs données personnelles pour contribuer à son fonctionnement. Perçue comme une version poussée à l'extrême de la configuration actuelle de la ville, la smart city ne semble pas constituer pour les répondants l'issue positive par laquelle la ville pourrait se réinventer.

Les grandes villes, concentré de nuisances urbaines

Le rejet de la smart city ne peut être attribué uniquement à la présence (excessive ?) des technologies numériques. Coût de la vie, pollution, bruit, stress, surpopulation, manque d'espace... sont autant de nuisances régulièrement associées à la ville. A celles-ci s'ajoute une mobilité subie, fléau d'un étalement urbain qui s'agence autour d'un bassin d'emplois concentrés dans la ville-centre.

« **C'est bien gentil tout ça, mais le monde connecté n'est pas un véritable progrès à mes yeux. La liberté de chacun s'en trouve diminuée et toute cette technologie, contrairement à ce que nombreux pensent, nous apporte plus de stress que de bien être.** »

Homme, 41 ans, résident d'une commune située dans la couronne d'un grand pôle urbain



L'Île-de-France est une parfaite illustration de cet étalement urbain et des conséquences qu'il induit en matière de mobilité. Alors que les actifs qui résident dans Paris intramuros ne se déplacent en moyenne que 8 kilomètres sur un trajet ne dépassant pas 35 minutes pour se rendre sur leur lieu de travail, la distance moyenne parcourue par les habitants de la grande couronne est de 23 kilomètres pour un trajet excédant fréquemment 60 minutes. La ville dense, dans sa configuration actuelle, ne séduit plus et fait même parfois fuir ses habitants. 57% des individus résidant dans les centres métropolitains aspirent à vivre ailleurs (contre seulement 25% dans les communes isolées des pôles urbains !). Si tous ne peuvent satisfaire cette aspiration, cette tendance est confirmée par les soldes migratoires négatifs enregistrés ces dernières années au sein d'une nette majorité des ville-centres des métropoles... signe que les préférences des ménages en matière de cadre de vie occupent un poids croissant parmi les déterminants de la mobilité résidentielle - historiquement liés aux créations d'emplois et aux choix d'implantation des entreprises.

Pour une ville verte et de proximités

A l'opposé des exubérances supposées de la smart city, les Français attendent et préfigurent une ville future raisonnée, verte et gorgée de commodités à portée de marche ou de vélos.

Nature, commodités et proximités : le combo gagnant

La ville "nature" est le modèle le plus apprécié par les personnes interrogées [cf. description dans l'encadré page 2] : 80% d'entre elles aimeraient y vivre. A travers la ville "nature", les répondants plébiscitent un développement durable de la ville (bâtiments végétalisés, infrastructures à énergie positive, espaces verts et respect de la biodiversité...) en adéquation avec les enjeux environnementaux actuels.

En termes de mobilité, c'est également le modèle qui se rapproche le plus de l'aspiration majoritaire des répondants qui décrivent leur trajet idéal comme étant uniquement composé de modes de transport non motorisés (32% parmi l'ensemble de la population française, près de 40% dans le cœur des métropoles).

Une ville nature, certes, mais aussi à taille humaine! Lorsqu'ils sont interrogés sur le type de territoire dans lequel ils préféreraient vivre, la réponse qui revient le plus souvent : "dans une petite ville ou dans un village à proximité d'une grande ville" (31%). L'imaginaire de cette petite ville, proche d'une grande ville, concilie cadre de vie apaisé d'une ville à taille humaine avec les aménités proposées par la grande ville : un combo-gagnant.

Des habitants prêts à changer

Les Français aspirent ainsi à une urbanité différente, davantage en cohésion avec l'idée d'un environnement plus proche de la nature et plus calme, et l'échafaudent déjà. Cultiver, produire, trier, réparer deviennent les maîtres mots d'une économie raisonnée du quotidien. Aussi, l'appétence des Français pour une ville de proximités s'entrevoit à travers l'émergence de comportements qui privilégient la production locale à une consommation globalisée.

L'alimentation est le premier domaine concerné : 57% des Français habitant dans les couronnes d'un grand pôle urbain déclarent cultiver leurs propres fruits et légumes et 25% déclarent s'approvisionner de plus en plus fréquemment auprès de petits producteurs locaux ! De même, la ville nature se traduit par la disposition des habitants à contenir les externalités négatives de leurs consommation et par cela à produire une ville plus respectueuse de l'environnement.

Ainsi, les habitants se sentent prêts à produire collectivement leur propre énergie renouvelable (61% des Français déclarent être prêt à investir dans des équipements permettant l'autoproduction énergétique), à profiter des fablabs pour réparer (56%) ou fabriquer eux-mêmes meubles ou objets (44%).

Compte tenu du rejet des villes actuelle et future telles que pensées aujourd'hui par les aménageurs, et face à des aspirations fortes et des pratiques matures, la cité est invitée à se réinventer pour converger vers les nouveaux désirs et comportements de ses usagers

Variations de l'aspiration à aller vivre ailleurs en fonction de la position de la commune dans le zonage en aires urbaines de l'Insee [% « oui, beaucoup » + « oui, un peu »]



Source : L'ObSoCo, Chronos / ADEME, CGET, Clear Channel, Vedecom, 2017

Le périurbain : territoire d'exploration pour les villes du futur

Alors pourquoi ne pas faire du périurbain le territoire privilégié d'une « avant première » du renouveau urbain ? D'un côté un potentiel sous-estimé, de l'autre des besoins non satisfaits. Pourquoi alors ne pas expérimenter généreusement des innovations pour une autre ville ?

Un terrain de rêve délaissé

Des air(e)s de ville idéale, gorgée de possibilités et d'envie

Le périurbain ne correspond-il pas au territoire idéal que les Français désirent lorsqu'ils déclarent vouloir vivre dans une petite ville ou un village à proximité d'une grande ville ? Il équilibre densité et urbanisation tout autant qu'il dispose de zones creuses, en friche prêtes à être investies. Au delà, ses espaces verts et sa nature sont des atouts essentiels à valoriser. La configuration spatiale du périurbain est en adéquation avec les aspirations générales d'une ville plus verte et à taille humaine mais les pratiques de ses habitants sont aussi disposées à faire de ce territoire un terreau fertile pour la ville souhaitable. Les aspirations à de nouvelles formes de mobilité ne sont pas enclavées dans les villes-centres : on les retrouve dans le périurbain ! 38% des habitants des communes situées dans la couronne d'un grand pôle urbain seraient utilisateurs d'offres de véhicules en autopartage si un service se développait à proximité de chez eux, soit une proportion identique à celle observée dans les villes-centres des grandes aires urbaines. Les attentes sont également similaires en matière de vélos, de scooters en libre-service, ou encore de transport collectif par navette autonome. Outre la mobilité, les nouvelles pratiques alimentaires et de réemploi sont aussi plébiscitées : 40% des habitants du périurbain participeraient à l'animation d'un jardin partagé et 56% profiteraient des services d'un flablab si ces espaces existaient à proximité de chez eux.

Un terreau fertile ignoré

L'innovation est aujourd'hui concentrée dans les villes denses au détriment du périurbain. Telle une pyramide de Maslow, les innovations se développent à la mesure de la densité et de la taille de la ville. Les structures d'accompagnement des innovations telles que les

Le périurbain, de quoi parle-t-on ?

Le périurbain ne peut pas être opposé au rural ou à l'urbain ! Il se définit par la position par rapport aux pôles urbains. Aussi, il existe dans le périurbain des zones denses, mais une grande partie du périurbain est composée de communes rurales (simplement il s'agit de zones rurales à proximité de pôles urbains qu'on peut opposer à des zones rurales isolées des pôles urbains).

Le découpage territorial établi dans l'Observatoire des usages émergents de la ville distingue les 7 niveaux suivants : Paris intramuros (1), les villes-centres des 17 autres métropoles existantes en 2017 (2), les autres communes appartenant à un grand pôle (3), les communes appartenant à la couronne d'un ou plusieurs grands pôles (4), les communes appartenant à un moyen ou un petit pôle (5), les communes appartenant à la couronne d'un ou plusieurs petits ou moyens pôles (6), et les communes isolées hors influence des pôles (7).

Suivant ce découpage issu d'une version revue du zonage en aires urbaines de l'Insee, le périurbain correspond aux couronnes périurbaines (extérieures aux pôles urbains mais situées dans leur périphérie, le périurbain "éloigné") : communes appartenant à la couronne d'un ou plusieurs grands pôles (4) et communes appartenant à la couronne d'un ou plusieurs petits ou moyens pôles (6). Une acception plus large du périurbain intègre également les "banlieues", périphéries intérieures des pôles urbains (le périurbain "proche", la banlieue parisienne par exemple dans le cas de l'Île-de-France

incubateurs, les pépinières et la densité offre/demande que fournit les villes-centres des très grandes villes ou métropoles en font les privilégiées des nouveaux services, notamment fournis par des start-up, et relèguent le périurbain au second plan. Pourtant, les habitants de ce dernier sont les premiers concernés par les besoins auxquels répondent les innovations. Villes souvent dites "dortoirs" ou "fantômes", le périurbain pâtit d'une image parfois peu flatteuse et ses habitants sont contraints par leur environnement, notamment en termes de mobilité. Alors que 82% des résidents des villes-centres des métropoles ont le choix entre plusieurs modes de transport pour leurs déplacements du quotidien, ils sont seulement 29% dans les couronnes périurbaines des grands pôles et 19% dans les couronnes des petits et moyens pôles. Les territoires périurbains font ainsi face à des enjeux spécifiques : requalifier leurs paysages souvent ponctués de zones et friches commerciales, s'extraire de la fatalité de la voiture personnelle et dynamiser ses modèles économiques. Ce constat appelle ainsi à une réflexion pour des solutions localement pertinentes, utilisant des briques standardisées et répliquables (cf. [Fabrique des Mobilités](#)) qui ne peuvent se limiter à celles développées dans les centres.



Entre une ville à portée de main et une ville des reliances

“La ville à portée de main” a été évoquée spontanément dans les verbatim de l’Observatoire des usages émergents de la ville. Elle avait déjà été conceptualisée à l’échelle de l’immeuble lui-même et réalisée par Le Corbusier dans Une cité radieuse. Elle n’est en rien contradictoire d’une nécessité de se relier aux voisinages proches et lointains, de s’ouvrir facilement au reste du territoire.

Agir pour un tropisme des proximités amènent à contrer l’étalement de la ville par l’intensification urbaine, et dès lors à penser un maillage des offres de mobilité et une concentration des aménités urbaines à laquelle la notion de “hub” et celle de ses maillages peut répondre.

Proposer une ville des courtes distances

La perception du “chez soi”, de l’appartenance à un territoire, est au même niveau dans l’immeuble et le voisinage (86%) que dans le quartier (85%) et la commune (82%), puis chute brutalement au-delà ! La ville des proximités – certains l’appellent la ville du quart d’heure –, est plébiscitée dans notre Observatoire par le rejet de son inverse (la ville tentaculaire) et de ses mobilités subies. “La ville des courtes distances” (6,8) n’est pas très loin de “la ville nature” (7,7) dans les vœux des répondants. Elle se construit autant par sa capacité à favoriser une urbanité locale, à offrir les aménités urbaines usuelles sur des portées réduites que par sa

reliance aux territoires alentours et au-delà. Donc à calmer le jeu des mobilités subies au quotidien, trop éloignées des bases de vie aujourd’hui. Le bassin de vie n’est pas un fortin, il irrigue. Cette conception donne la voie à la fois à un urbanisme de proximité et esquisse des issues sur la maîtrise des mobilités.

Dans cette conception, le hub de mobilité, se double d’un hub serviciel et est tout autant un “lieu commun urbain” qui s’inscrit dans un maillage. Une définition classique de la ville en quelque sorte mais qui lutte contre les défauts de la ville actuelle pointés par les répondants.

Proposer des hubs de mobilités pour incarner les mobilités durables

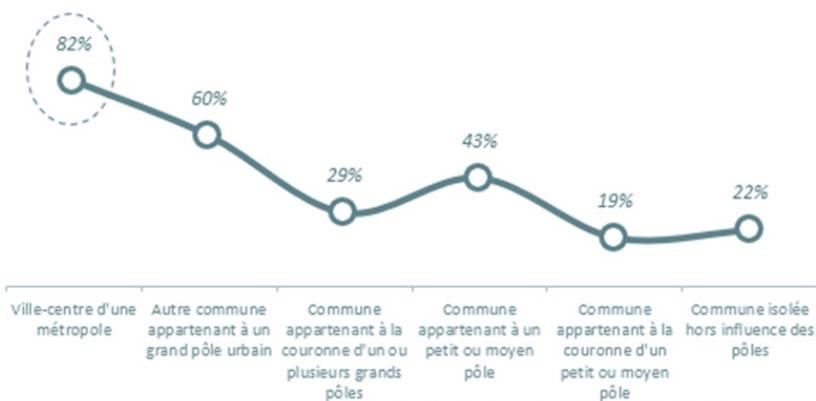
Comment garantir au mieux les accessibilités nécessaires au quotidien dans le proche ? Comment servir cette mobilité granulaire et les reliances nécessaires au-delà sans tomber dans l’impasse de la voiture particulière ? L’offre alternative de déplacement existe souvent mais elle est peu reliée. Augmenter les possibilités de choix et de combinaisons, c’est encourager d’autres modes (taxis, VTC, covoiturage, stationnement vélo, rabattement voiture, etc.) à s’y joindre et offrir le choix du mode et de son éventuelle combinaison.

Ceci suppose d’accéder aux offres de transport en proximité, donc de formaliser une multitude de plateformes légères qui relient les offres disponibles ; dit autrement incarner dans des hubs ce que les citoyens organisent naturellement (passer d’un vélo à un bus, métro, de la voiture au train, etc.) et ainsi compléter une maille de mobilités aujourd’hui trop lâche.

Les hubs de proximité sont aussi des “lieux communs urbains”

De manière tout aussi informelle, ces hubs sont aussi des lieux communs serviciels. Ils sont susceptibles d’héberger des fonctions logistiques de marchandises (retrait colis, consignes, livraisons groupées...), de permettre les accessibilités à des aménités urbaines de base et d’être des lieux communs d’urbanité à la confluence d’échanges, de flux de publics divers. Ils prennent la forme de conciergerie, de fablabs, de kiosques citoyens...

Variations de la possibilité de choisir son mode de transport en fonction de la position de la commune dans le zonage en aires urbaines de l’Insee



Source : L’ObSoCo, Chronos / SNCF, ADEME, 2016

Ils ont cette substance commune de renforcer les liens sociaux en répondant aux besoins de services des habitants. Aussi, les hubs de proximité, sorte de “places du marché” seraient des leviers de redynamisation et d’efficacité servicielle dans le périurbain qui souffre de services encore trop éparses et limités.

L’enjeu est double. D’une part les intégrer suffisamment au paysage social et spatial du périurbain pour qu’ils soient accessibles à tous et non pas seulement aux “early adopters” déjà convaincus. Cela n’exclut en rien d’encourager les pratiques “à distance” (télétravail, e-commerce, téléadministration...) qui réduisent les distances à un niveau quasi nul. Mais cela n’empêche pas d’autre part de s’ouvrir sur l’extérieur via une maille serrée de ces hubs urbains.

Les hubs sont ainsi des solutions adaptables aux spécificités locales qui permettraient autant de répondre aux besoins actuels du péri-urbain que de préfigurer la ville nature et de proximité de demain. Et bien entendu la capillarité de la maille serait garante d’une accessibilité universelle. Les hubs pourraient servir à la fois à recréer une ville des courtes distances proposant de nombreuses aménités tout en facilitant le passage vers d’autres lieux.

Pour de nouveaux partenariats territoriaux

La population est curieuse des alternatives et se révèle prête, dans l’idée, à réinventer la ville et son quotidien. Mais comment passer de l’aspiration au changement et traduire les imaginaires en actions ? Le défi est alors de satisfaire les habitants en conciliant nature et diminution des nuisances en ville tout en limitant l’étalement urbain et son impact sur l’environnement. L’ADEME tente justement de proposer des alternatives dans son guide "[Faire la ville dense, durable et désirable](#)", destiné aux acteurs de l’urbanisme, qui donne les clés pour la fabrique d’une ville à laquelle aspirent réellement les individus. Pour l’instant dispersés et flous, ces désirs d’une ville plus verte et à taille humaine doivent être soutenus par la formulation d’une vision politique solide et engagée, et cela au delà des seules villes-centres. Toutefois, une action publique seule ne saurait suffire :

les entrepreneurs auraient tout intérêt à s’échapper du vortex des grandes villes pour s’aventurer dans le périurbain ! Une nouvelle voie pourrait s’envisager par la constitution de regroupements de territoires aux envies et besoins similaires. Au delà, il s’agit de catalyser et accompagner ces initiatives qui, isolées les unes des autres, paraissent limitées, mais qui, conjuguées, enclenchent un mouvement systémique conséquent. En reliant une multitude de marchés à priori disparates, il devient possible de faire émerger de nouveaux marchés cohérents pour de nombreux services. Pour accomplir cette transition, les territoires sont invités à progresser plus en détail dans la compréhension et la description de leurs problèmes. Chaque défi pourrait être décrit en spécifiant les acteurs impliqués et le périmètre. Des similitudes pourront alors émerger, créant des groupes de territoires pour un problème donné, faisant apparaître des marchés intéressants pour des entrepreneurs.

Une fois engagées, les expérimentations pourront se dérouler dans un même groupe de territoire partageant des spécificités communes. Il ne s’agira pas de tenter de répliquer des solutions qui fonctionnent ici ou là, mais plutôt d’en extraire le “code source”, le documenter et faciliter au maximum son appropriation par tous : l’équipotentialité d’accès. Le code source est composé d’une analyse précise des conditions et des méthodes mises en œuvre pour expérimenter, du service ou du produit expérimenté proprement dit et des liens entre cette expérimentation et celles similaires d’un autre territoire. La documentation comporte les outils, méthodes, bilans, résultats, succès, échecs, temporalités, mais également les données, logiciels et personnes impliquées. Les innovations viendront alors de la combinaison de plusieurs codes sources adaptés aux conditions locales. Devenir des experts de la combinatoire, se soucier de documenter patiemment chaque projet, se nourrir du succès et des échecs des autres et vice-versa, créer des marchés aujourd’hui invisibles.

Cette autre approche implique rigueur, travail de fond, petits pas dans des territoires périphériques, bien loin de l’image souvent attribuée à l’innovation et à la smart city. Nous pensons qu’elle est parfaitement adaptée à nos territoires, qu’elle est exportable.