

UNE GOUVERNANCE URBAINE INTELLIGENTE EST-ELLE POSSIBLE EN PAYS EN DEVELOPPEMENT ? LES CONTRAINTES, LES RESSOURCES, LES OUTILS INNOVANTS ET LES STRATEGIES

IS SMART URBAIN GOVERNANCE POSSIBLE IN DEVELOPING COUNTRIES ? CONSTRAINTS, RESOURCES, INNOVATIVE TOOLS AND STRATEGIES

Abdelkader ABDELLAOUI*

Soumis : le 20 avril 2020 Accepté : le 20 mai 2020

Résumé :

Il y a encore peu de temps on parlait de gestion urbaine, de gestion locale, de gestion territoriale. On parle désormais de Smart city ou ville intelligente, des termes qui sont devenus à la mode dans la littérature spécialisée et même dans le langage courant à tel point que celui (ou celle) qui les ignore pourrait se considérer comme dépassé par la marche du temps. Mais que signifie en réalité l'expression « ville intelligente » ? Qu'en est-il en pays en développement dans lequel la société est en mutation profonde et rapide ? Peut-on adapter le concept dans la mise en place d'une nouvelle gouvernance de la ville ? Répondre à ces questions n'est pas aisé. Pour contourner la difficulté nous allons proposer en remplacement le concept de ville durable où la gestion de l'information indispensable peut être rendue moins complexe. Dans le présent article nous traiterons successivement des fondements théoriques du « passage à la ville intelligente » et de la durabilité, de la nécessité de la mise en place d'une nouvelle vision de la gouvernance urbaine et des outils en gouvernance intelligente. Nous présenterons, pour illustrer nos propos, quelques exemples simples et didactiques pour la ville algérienne d'importance moyenne.

Mots-clés : Ville intelligente, durabilité, gouvernance locale.

Abstract :

Until recently we were talking about urban management, local management, territorial management. We are now talking about Smart city or smart city, terms that have become fashionable in specialized literature and even in everyday language to such an extent that whoever ignores them might consider himself to be overwhelmed by the passage of time. But what does the term "smart city" actually mean? What about developing countries where society is undergoing profound and rapid change? Can we adapt the concept in the establishment of a new governance of the city? Answering these questions is not easy. To get around the difficulty we will propose replacing the concept of a sustainable city where the management of essential information can be made less complex. In this article we will process successively theoretical foundations of the "transition to the smart city" and sustainability, the need for the establishment of a new vision of urban governance and smart governance tools. We will present, to illustrate our point, some simple and didactic examples for the Algerian city of medium importance.

Keywords: Smart city, sustainability, local governance

* : **Abdelkader ABDELLAOUI**, RCVA, AIDEC, abdellaoui.geo@gmail.com

INTRODUCTION

L'expression « Smart city » est apparue durant les années 90 (Albino *et al.*, 2015). A cette époque, l'accent était mis sur l'importance des nouvelles TIC en ce qui concerne les infrastructures modernes dans les villes. Les auteurs notent cependant 23 définitions différentes de l'expression provenant de 22 sources différentes. On obtient ainsi une large gamme de variantes conceptuelles en remplaçant « intelligent » par des adjectifs alternatifs, par exemple « numérique, cyber, filaire, informative, basée sur la connaissance ou simplement connectée ». Alawadhi *et al.* (2012) notent, par ailleurs, que Le California Institute for Smart Communities a été parmi les premiers à se concentrer sur la façon dont les communautés pourraient devenir intelligentes et comment une ville pourrait être conçue pour mettre en œuvre les technologies de l'information. Dirks et Keeling (2009) soulignent l'importance de l'intégration organique de divers systèmes (transport, énergie, éducation, soins de santé, bâtiments, physique infrastructures, alimentation, eau et sécurité publique) pour créer une ville intelligente.

La « Smart City » semble ainsi apparaître comme un concept basé sur une approche globale de gouvernance des villes ; ce concept aurait pour base fondamentale l'intégration de nombreux et divers systèmes d'informations relativement complexes sur la ville tels que : les multiples réseaux (énergie, eau, assainissement), les transports, la santé, les services, les commerces, les infrastructures ; l'objectif est alors de construire un outil innovant d'analyse des informations collectées et des données générées pour proposer des solutions aux multiples problèmes du citoyen usager comme l'accès à une qualité de vie meilleure, la solution au problème de chômage, de la sécurité, de la formation et de l'adaptabilité aux contextes nouveaux du travail. Cet outil vise ainsi à améliorer le quotidien des citoyens-usagers tout en donnant aux services publics notamment la possibilité d'apparaître comme acteurs clés dans le processus de développement de la ville et de réalisation de la cité durable du futur. Hayar (2015) note que cette nouvelle approche devrait fournir un ensemble d'outils et de paradigmes pour l'optimisation des ressources naturelles et financières et permet de favoriser la durabilité d'un développement socio-économique respectueux de l'environnement tout en répondant aux besoins des citoyens.

Dans l'expression « ville intelligente », il y a le terme "intelligente". Nous pouvons alors rappeler pour mémoire, qu'un être intelligent est un être doté de l'aptitude à s'adapter à une situation et à choisir des moyens d'action en fonction des circonstances. Cette définition peut s'adapter à tout être vivant ; une transposition de cette définition nous permettrait alors de dire qu'une ville intelligente est une ville dotée des outils lui permettant de *s'observer, d'apprendre et de réagir*, à partir des données collectées, pour proposer une ou des solutions à un problème détecté. Pour s'observer, la ville intelligente a besoin d'un ensemble important de capteurs divers ; pour apprendre, elle a besoin de moyens complexes de traitement des données en sa disposition et pour réagir, elle a besoin de modèles sophistiqués d'analyse, d'élaboration et de prévision. Une ville intelligente serait ainsi forcément connectée, éventuellement en vase clos ou en système fermé. Une ville intelligente serait ainsi une ville qui « saurait » résoudre les problèmes de ses citoyens (ou tout au moins la plupart d'entre eux). Mais dans l'expression "intelligente", il y a lieu d'inclure également l'idée d'apprentissage permanent et donc d'amélioration continue ; cela veut dire que les problèmes, non résolus à une date T, devraient pouvoir l'être à une date ultérieure T+t. Deux exemples simples nous permettraient déjà de clarifier ces notions : i) d'abord celui des transports ; un citoyen qui attend un bus, un métro, un train est évidemment très content quand il est renseigné sur son temps d'attente, voire s'il trouve dans son téléphone portable une application adéquate l'informant de l'heure de passage du moyen de transport à l'endroit voisin de son domicile ; ceci est courant dans les pays technologiquement avancés mais inexistant ailleurs où le citoyen attend sans même savoir s'il y a véritablement un moyen de transport passant par l'endroit où il se trouve ; ii) ensuite celui des services publics : le citoyen, dans les pays

technologiquement avancés, est informé des horaires de réception, des pièces administratives dont il doit s'accompagner et de toutes autres informations lui facilitant son accès aux services. Bien sûr cela suppose que le citoyen soit connecté et que la ville l'est aussi ; mais également que les responsables de la gouvernance de la ville aient inclus dans leurs préoccupations de doter la ville des outils indispensables de collecte de l'information et de son traitement.

Allant plus loin dans le sens de ce terme "intelligente", Guglielmi (2015) note que la ville intelligente modifierait ses propres habitants, dont certains ont pu poser l'hypothèse qu'ils deviendraient, du fait de la révolution numérique, des co-citoyens un néologisme qui évoquent bien d'autres termes dont le premier est concitoyen, terme qui nous pousse à insister sur le fait que le citoyen n'est pas un individu isolé, simple titulaire de droits politiques ou administratifs, mais un individu dans une collectivité qui exerce ses droits avec d'autres citoyens de cette même collectivité. D'autres termes, qui font désormais partie du langage courant, sont co-voiturage, colocataire, co-travail, co-auteur ; ces termes contribuent de plus en plus, par le biais des réseaux sociaux et de la Grande Toile, à la fabrication du co-individu, du co-citoyen et, par là-même et au-delà de notre volonté consciente, à la ville intelligente.

Rialle (2017) se rapproche de la définition de la Smart City comme *une ville utilisant les technologies de l'information et de la communication (TIC) pour « améliorer » la qualité des services urbains ou encore réduire ses coûts*. Il confirme que *« ces villes intelligentes se développent à grands pas en d'innombrables lieux de la planète à commencer par la France, qui connaît en ce domaine une véritable flambée »*. Il pose cependant la difficile question de savoir : i) *« ce qu'offrent-elles ces villes intelligentes (et le concept qui les sous-tend) qui puisse éveiller notre attention, inspirer nos recherches de solutions et nous inviter à suivre leur exemple »,* ii) *ce que proposent concrètement ces villes pour améliorer les parcours de santé, rompre avec les solitudes et les oublis de vieillards abandonnés à leur mort solitaire, réduire la « technopénie » désormais galopante et pas seulement chez les âgés ? (la technopénie désigne l'absence d'accès aux technologies "nouvelles") et à la source d'un nouveau handicap qui altère l'accès à la vie sociale d'une partie de la population, notamment celle des personnes âgées » ;* (Moulias et al., 2016) et iii) *seront-elles enfin capables de réinstaurer solidarité, proximité, efficacité des politiques de santé, sollicitude, mieux être et harmonisation du « penser global » et de l'« agir local » ?* Cette réflexion nous permet de poser ici, dans le cadre de ce travail, la question du sens à donner à ce concept et de son adaptabilité aux contextes locaux des pays en développement, des pays envahis par les nouvelles technologies (à commencer par le téléphone portable et les inévitables réseaux sociaux) mais dont les préoccupations quotidiennes sont d'une toute autre nature : manger, boire, se laver, construire les routes avant même de parler de réseaux routiers ou des hôpitaux au sens propre du terme avant même de parler de système de santé.

Dans ce même ordre d'idées, Vidal (2016) pose la question de savoir quels habitants et quels usagers de la ville intelligente. Partant du constat que la population mondiale est dorénavant majoritairement urbaine – le cap étant franchi en 2007 (Veron, 2007) – et que les tendances suggèrent que la proportion d'urbains pourrait avoisiner 70 % de la population mondiale d'ici 2040, il en déduit qu'il apparaît incontournable de raisonner différemment la gestion des villes, que ce soit par exemple en matière d'énergie, de transports et d'utilisation ou de gestion des données. Il propose alors que l'expression « villes intelligentes » devrait regrouper désormais les problématiques et questionnements développés jusque-là notamment autour des Green Cities et des « villes numériques », et se trouve rendue envisageable par l'intégration des possibilités offertes par le développement du numérique. Notons à cet effet que la population urbaine en Afrique atteint 41% de la population totale (Veron, 2007). Sebti et al. (2009) notent qu'au Maghreb, en deux décennies (1985-2005), la proportion de la population vivant en ville a crû de 15 points en Algérie, 10 points au Maroc et 11 points en Tunisie. Cela induit une croissance accélérée des villes, voire la création de nouvelles villes autour des métropoles. On peut alors se poser la question évidente de savoir quels modèles adopter (ou adapter) pour ces nouveaux espaces urbains ; la Smart city serait-elle une solution idoine ? Quelle devrait être l'implication des

pouvoirs centraux et locaux dans l'intégration de ce concept (ou d'un autre) aux politiques des nouvelles villes ? Douay et *al.* (2016) répond en partie à cette question en présentant le modèle chinois et en notant que le développement des villes intelligentes en Chine continentale comme à Hong Kong est un phénomène récent qui s'inscrit dans un contexte de transition écologique et énergétique, mais également de financiarisation de la ville et de ses services. Ils ajoutent alors que les politiques de villes intelligentes en Chine *rendent compte des conditions de la production urbaine chinoise*, caractérisées par un *encadrement fort des pouvoirs centraux et locaux*, ainsi que la mise en place de coalitions de croissance locales. Khan et *al.* (2018) rapportent de leur côté que le gouvernement indien a lancé en 2015 un programme pour transformer une centaine de ses villes en Smart City. Les auteurs s'interrogent sur les défis et les paradoxes apparents liés à la mise en œuvre de cette politique.

Au-delà de ces définitions, la mise en place d'un système particulier de protection et de surveillance à Singapour laisse transparaître de nombreuses questions d'éthique ; ici l'usager de la ville est averti que mâcher du chewing gomme ou cracher par terre est prohibé ; il est surveillé à tout moment (traqué), détecté en cas d'infraction et verbalisé.

Alors qu'en est-il en pays en développement dans lequel la société est en mutation profonde et rapide ? Peut-on adapter le concept dans la mise en place d'une nouvelle gouvernance de la ville ? Répondre à ces questions n'est pas aisé. Pour contourner la difficulté nous allons proposer en remplacement le concept de ville durable où la gestion de l'information indispensable peut être rendue moins complexe. Dans le présent article nous traiterons successivement des fondements théoriques du « passage à la ville intelligente » et de la durabilité, de la nécessité de la mise en place d'une nouvelle vision de la gouvernance urbaine et des outils en gouvernance intelligente. Nous présenterons, pour illustrer nos propos, quelques exemples simples et didactiques pour la ville algérienne d'importance moyenne.

1. LE CONCEPT DE « SMART CITY » : LES CONTRAINTES, LES OUTILS, LES DEMARCHES

Nous avons vu en introduction qu'une ville intelligente serait une ville qui « saurait » résoudre les problèmes de ses citoyens (ou tout au moins la plupart de ces problèmes pour la majorité des citoyens). Dans les pays technologiquement avancés, ce concept est surtout courant au niveau des grandes métropoles qui sont confrontées de plus en plus aux problèmes de sécurité, de revendications sociales de toutes natures, à la prise en charge de l'handicap sous de nombreuses formes (handicap physique, psychologique, sociétal pour l'accès au numérique), de l'isolement de certaines catégories de citoyens. Sur la gazette des communes de France du 27 mai 2009, on s'interroge pour savoir si la vidéosurveillance serait entrée dans les mœurs ? On constate alors que dans les rues, les gares, les magasins, les galeries commerciales et les parkings, les caméras prolifèrent notant qu'en 2007, plus de 1500 communes avaient fait le choix de s'équiper (pour 800 en 2005). Le déploiement de la vidéosurveillance est désormais hissé au rang de « priorité absolue » dans le plan national de prévention de la délinquance.

Les problèmes courants, que rencontrent par ailleurs les pays « moins développés » tels que l'information citoyenne sur les services (transports, administrations, consommations) ont déjà trouvé, bien avant le concept de Smart city, des solutions innovantes en leurs temps dans les pays technologiquement avancés. Ces solutions devraient être connectées et intégrées dans des systèmes globaux de gouvernance intelligente, les financements à mobiliser sont évidemment beaucoup moins importants que ceux nécessaires pour une élaboration à partir de zéro ; on aurait dans ce cas fait d'énormes économies en temps, en travail et en argent. Pour les problèmes qui restent à résoudre, notamment celui de la sécurité, il y a lieu d'installer des matériels adéquats, notamment des caméras de surveillance cadrant au mieux l'espace urbain et interconnectées entre elles et à l'outil central de contrôle, de suivi et de visualisation. Parmi les nombreux équipements

de sécurité, la vidéosurveillance constitue sans aucun doute le plus coûteux, ces coûts allant facilement du simple au décuple suivant leur importance, leur qualité et les espaces à couvrir. Deux exemples permettent de clarifier ces propos : à Lyon, le coût d'investissement du système mis en place – l'un des plus vastes en France – s'est élevé à 6 millions d'euros. A titre de comparaison, l'insolite installation de 12 caméras dans le village de Baudinard-sur-Verdon (Var) a coûté 60 000 euros, une somme non négligeable pour une commune de 156 habitants (Jouanneau, 2009). En réalité, le choix du matériel, donc le coût, dépend essentiellement du besoin qu'une ville aura défini préalablement. Plus exactement, et en clair, si l'on fait le choix de contrôler les entrées et venues dans un bâtiment, on optera pour une caméra fixe, tandis que la surveillance d'un espace étendu supposera une caméra mobile les coûts des produits et des services ne sont évidemment pas les mêmes ; le traitement des informations et des données générées sont aussi de complexités différentes. Notons par ailleurs que le poids financier de la vidéosurveillance repose moins sur la technologie choisie que sur les travaux publics nécessaires à la mise sur pied d'un système global de surveillance et sans compter la création d'un centre de supervision urbaine, qui peut atteindre plusieurs centaines de milliers d'euros s'ajoutant aux coûts des matériels installés et des services annexes.

Si on ramène maintenant ces coûts au niveau du Maghreb, le coût serait de 960 millions de dinar algérien (DA) pour une ville comme Constantine ou de 66 millions de dirhams pour une ville comme Tanger ; il serait de 192 millions de DA pour un petit bourg comme Ben Nacer Ben Chohra sur la périphérie de Laghouat, si on ne prend en compte que le nombre d'habitants, les autres complexités sociétales sont ici écartées pour simplifier ; ces prix restent néanmoins à titre très indicatif et sont données en supposant que, par ailleurs, le travail est fait dans les normes couramment acceptées (organisation, sérieux, conscience du travailleur, respect des délais, utilisation de produits locaux) ; à ces coûts il faudrait bien évidemment ajouter ceux inhérents aux multiples frais d'importation de produits ou de services qui gonflent les factures. Notons que ces installations n'auraient aucun sens, ni aucune efficacité si elles n'étaient pas renforcées d'équipes d'intervention rapide, également connectées au système global de surveillance et de contrôle. Pour éclairer un peu plus, quelques chiffres peuvent être extraits de Le Goff *et al.* (2008) :

- 80 000 euros : coût moyen des étapes préliminaires (études de faisabilité, assistance au maître d'ouvrage).
- 20 000 euros par caméra : coût moyen pour l'installation des équipements.
- 28 000 euros par agent, soit un total de 140 000 euros / an : coût moyen de fonctionnement pour un système composé d'une vingtaine de caméras, fonctionnant 24 heures sur 24, cinq agents au moins sont nécessaires.

Ces chiffres confirment que le calcul du coût moyen de l'installation d'un système global de surveillance doit tenir compte de nombreux postes de dépenses non visibles a priori ; il faudrait également, dans le cas des pays en développement, tenir compte du savoir-faire (en organisation, en travail, en prévision) présent dans les pays technologiquement avancés et absent dans les pays en développement.

En réalité, ce qu'il faut retenir en tout premier lieu, est qu'un système de surveillance globale, outil premier de la ville intelligente, ne peut pas reposer uniquement sur de l'équipement fusse-t-il le plus sophistiqué. Cet outil, qui constitue l'un des maillons forts de la ville intelligente, doit d'abord être compris comme une nouvelle organisation et une nouvelle gouvernance de la ville, autrement dit un changement radical de comportements auprès des acteurs de la gouvernance urbaine. Cela demande l'élaboration de nouvelles démarches, la construction d'une nouvelle vision et de nouvelles stratégies et un réapprentissage total des missions et des rôles de chaque acteur ainsi que des relations entre les divers acteurs (chaîne de commandement comprise). Dans les pays technologiquement avancés, le concept de ville intelligente n'est pas tombé d'un coup du ciel ; il est le fruit conjugué de changement de mentalités, de progrès technologiques importants, de leur adaptation et leur intégration à la vie sociale par l'usage quotidien et enfin par la demande

sociétale en besoins de confort et de sécurité.

2. SMART CITY OU VILLE DURABLE POUR LES PAYS EN DEVELOPPEMENT

On classait les pays développés et les autres, sous-développés. On avait ensuite inventé le terme PVD (pour Pays en Voie de Développement) moins péjoratif ; plus tard l'expression distinguait certains qui sortaient du lot des PVD et on créait ainsi trois classes au lieu de deux. L'expression « pays émergent » est apparue bien plus tard dans les années 1980 avec le développement des marchés boursiers dans les pays en développement pour désigner un pays qui a enclenché un processus, sur les plans économique et social, pour relever le niveau de vie de ses habitants ; c'est aussi un pays dont la situation économique est « *en voie de développement* ». Cette croissance est calculée selon le PIB, les nouvelles entreprises et infrastructures ainsi que le niveau et la qualité de vie des habitants.

À partir des années 2000 et surtout depuis le début de la crise économique mondiale en 2008, un possible découplage entre les pays développés et les pays émergents (notamment les BRICS : Brésil, Russie, Inde, Chine, Afrique du Sud et les MINT : Mexique, Indonésie, Nigeria et Turquie) est évoqué : les taux de croissance de ces derniers et leur balance des paiements laissent croire qu'ils peuvent vivre indépendamment des pays développés

Un pays est donc considéré émergent (ou économie émergente ou encore marché émergent) si son PIB par habitant est inférieur à celui des pays développés, s'il connaît une croissance économique rapide, et dont le niveau de vie ainsi que les structures économiques et sociales convergent vers ceux des pays développés avec une ouverture économique au reste du monde, des transformations structurelles et institutionnelles de grande ampleur et un fort potentiel de croissance. Il convient de noter que le PIB par habitant n'est qu'un critère partiel (et partial) de l'émergence : le Koweït, économie émergente, a un PIB par habitant proche de la moyenne de l'Union Européenne.

Les pays, dits émergents, représentent près de 50 % de la richesse créée dans le monde et les deux tiers de sa population. Parmi eux, les BRICS sont les figures de proue, les MINT constituent d'autres économies émergentes de premier ordre et certains ont pris le pari d'entrer de pleins pieds dans le concept de Smart city comme nous l'avions mentionné plus haut par les exemples de la Chine, de l'Inde, de Singapour. Les pays encore en développement ont bien d'autres préoccupations, d'autres contraintes économiques et sociétales, d'autres besoins plus vitaux. Ils doivent cependant imaginer de nouvelles stratégies particulières, de nouvelles démarches appropriées à leurs contextes sociaux et l'inévitable vision d'un avenir durable dans lequel la cité et ses usagers devront réapprendre à consommer, à créer, à réinventer les comportements et les outils.

3. EXEMPLE ILLUSTRATIF DE CONSTRUCTION DE LA VILLE DURABLE

3.1. Contexte général

La smart city devant être d'abord connectée, nous écartons pour cet exemple ce concept et nous nous concentrons sur celui de ville durable qui suppose d'autres exigences plus simples à satisfaire pour le contexte que nous prenons comme exemple ; ce choix est également justifié par : i) le type de préoccupations particulières du champ sociétal, ii) de la disponibilité des moyens mobilisables par les autorités locales et iii) du contexte économique national qui ne peut plus permettre de compter sur des budgets issus des hydrocarbures.

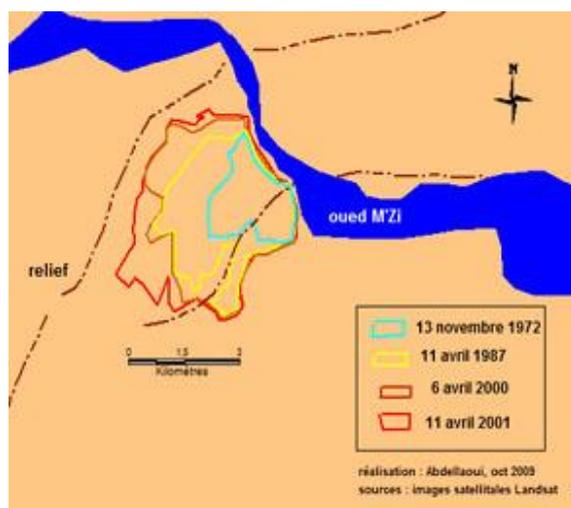


Figure 1 : Evolution de l'espace entre 1972 et 2001

Nous prenons ici comme exemple Laghouat qui est une ville présaharienne, ancienne oasis au piémont sud de l'Atlas Saharien, dont la population était en 2008 de 143 830 habitants et qui a subi une évolution rapide induisant une transformation profonde de son paysage à des vitesses et selon des formes d'évolution dépassant toutes les prévisions, des transformations qui sont, dans bien des cas, incontrôlées, voire incontrôlables. La figure 1 montre l'évolution de l'espace entre 1972 et 2001 ; elle est réalisée à partir des traitements des images satellitaires Landsat et leur intégration dans un SIG.

En général, la ville qui grandit fait peur car les problèmes de gestion et l'occurrence des risques (et des dangers) n'augmentent pas de manière linéaire et surgissent dans des domaines parfois inattendus. Aux traditionnelles aspects de logements, d'emploi, de saturation des routes et des rues, s'ajoutent la vétusté grandissante des infrastructures et les dangers qu'elle génère, la promiscuité au sens le plus large du terme avec ses effets pernicioeux et souvent impalpables et enfin les conséquences annexes liées aux nombreuses nuisances (bruit, fumée, pollutions diverses, comportements, relations entre individus et entre groupes).

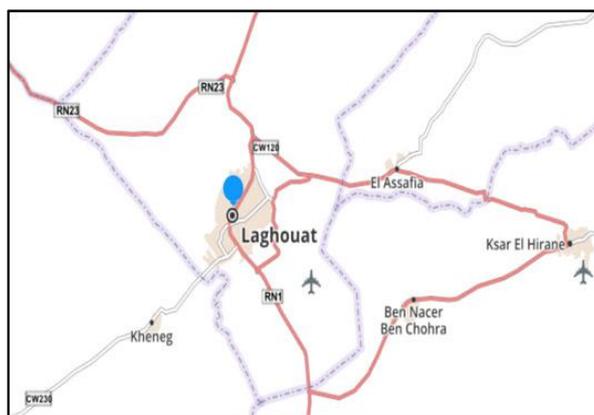


Figure 2 : Laghouat et ses satellites

Géographiquement, la ville de Laghouat est entourée de plusieurs espaces urbains satellites qui sont devenus autant de communes dont nous indiquons les populations en 2008 : Kheneg (10787hab). Ben Nacer Ben Chohra (9621 hab), Ksar el Hirane (23841 hab), Oued Mzi (3129 hab) et El Assafia (5618 hab) comme le montre la figure 2.

3.2. Préoccupations sociétales et contraintes du développement

Un projet de smart city, ou de ville durable, dépend d'une part de ce que l'on veut résoudre comme problèmes des usagers de la ville, et d'autre des moyens (en particulier humains, financiers et matériels) qu'il est possible de mobiliser. Nous avons évoqué plus haut que les problèmes des usagers ne sont pas identiques à ceux de pays technologiquement avancés. Ici, les questions sécuritaires et de délinquance ne sont pas prioritaires, notamment dans les espaces urbains d'importance moyenne comme l'exemple considéré dans le présent travail. La surveillance des espaces par caméra n'est pourtant pas à exclure d'emblée ; elle doit être considérée et prise en compte pour des parties d'espaces (ou de quartiers) et pour d'autres raisons que nous développons ci-après.

3.2.1. Les services publics

Dans les pays technologiquement avancés, les communes et municipalités ont généralement un site consultable par l'utilisateur ; ce site donne des informations variées sur la gouvernance de la commune (les procédures et démarches administratives, les horaires de réception, l'accueil du public, les contacts utiles) et la gestion de son territoire (notamment sur les risques encourus : terrains inondables, alertes, conduites à tenir en cas de danger).

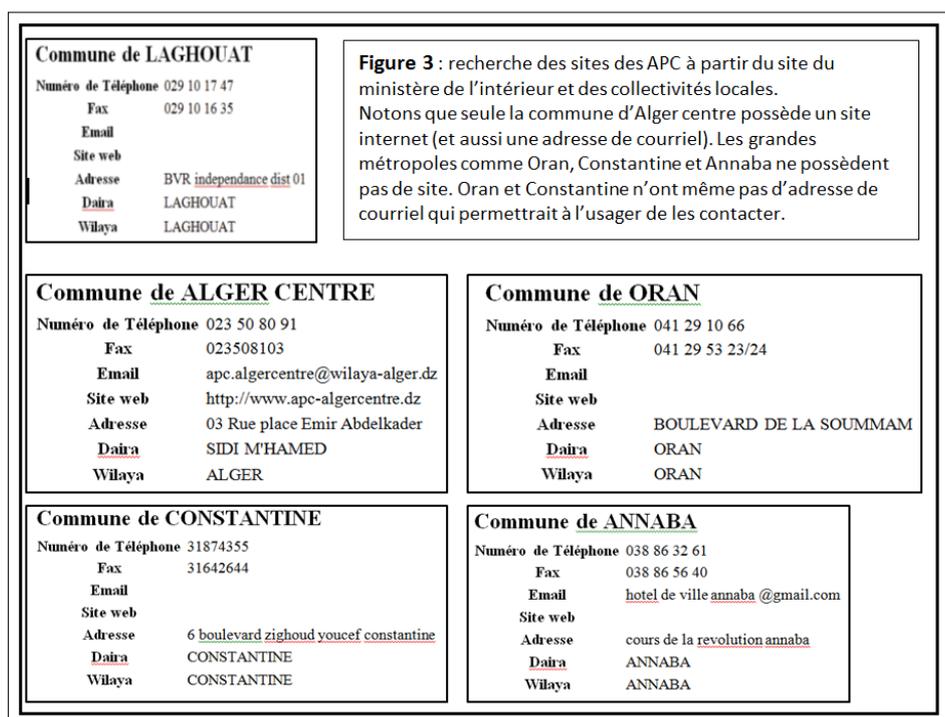


Figure 3 : Recherche des sites de quelques APC Algériennes à partir du MIDCC.

Dans les pays en développement, les préoccupations sont tout autres et l'utilisateur est considéré autrement ; le service public n'est pas un service des citoyens mais une administration dont a besoin l'utilisateur. Il y a là une différence fondamentale de logique, d'appréciation et de comportements. Nous avons tenté de trouver des sites internet des communes (APC) d'Algérie d'abord à partir de «Google » ; ayant échoué dans notre tentative, nous avons repris cette recherche à partir du site officiel du Ministère de l'intérieur et des collectivités locales. La figure 3 est édifiante à cet effet. Notons ici que seule la commune d'Alger centre possède un site internet

(et aussi une adresse de courriel). Les grandes métropoles comme Oran, Constantine et Annaba ne possèdent pas de site. Oran et Constantine n'ont même pas d'adresse de courriel qui permettrait à l'utilisateur de les contacter.

3.2.2. Le problème des transports urbains et inter-cités

Laghouat, comme la plupart des villes algériennes, possède un réseau de transports urbain et inter-cités relativement convenable et qui se développe au même rythme que les extensions spatiales et la création de nouveaux quartiers. Les concessions (lignes d'autobus) sont partagées entre le public (services de la municipalité) et le privé. Il faut cependant noter : i) qu'aucune indication ne mentionne les destinations des bus ni les arrêts obligatoires ou facultatifs ; les usagers habitués savent quel bus (numéro de ligne) ils doivent prendre et à quel arrêt ils doivent descendre ; les autres ne font pas partie de la préoccupation du service ; ils n'ont qu'à demander ; ii) les horaires ne sont jamais indiqués, ni respectés d'ailleurs ; le bus démarre quand il est plein ; iii) on ne sait pas à quelle heure commencent ou s'arrêtent les services ; quand l'arrêt est complètement vide, on devine que le service n'est pas commencé ou n'est plus assuré ; aucune indication n'est affichée sur le prix du ticket de transport ; on le sait par habitude.

3.2.3. La collecte des ordures ménagères

Aucune information n'est donnée relativement aux circuits de collecte, aux jours et heures de passage. Aucune norme n'est exigée pour les contenants des déchets. Il n'y a pas non plus d'endroit spécifiquement dédié au dépôt des sacs poubelle ; quelques exceptions existent cependant où des bennes sont installées. Le résultat est alarmant : i) les ménages déposent leurs « sacs » souvent dans un endroit choisis par les résidents eux-mêmes du quartier ; ii) pour le dépôt des ordures, les ménages utilisent généralement des sacs de diverses natures et tailles ; peu utilisent des bidons vides de peinture ou autres produits ; il n'y a pas d'usage de containers spécialement dédiés ; on a peur du vol ; iii) il n'y a pas non plus de tri de déchets ; iv) il faut signaler enfin que les chats errants ou venant des maisons ne se gênent pas de gratter les sacs et les déchirer pour manger ; résultat : des déchets à même le sol.



Figure 4 : Les ordures ménagères, un casse-tête

3.2.4. Les marchés quotidiens de fruits et légumes

Ils sont à ciel ouvert et se tiennent quotidiennement du matin jusqu'à la fin de la journée. Les marchands de poissons sont également de la partie. A la fin de la journée, les services publics ne nettoient pas.

3.2.5. Les vieux quartiers

Les vieux quartiers se dégradent à grande vitesse. Souvent en héritage, les nouveaux propriétaires n'ont ni les moyens, ni le temps de les restaurer ; et quand ils en ont la volonté, ils se heurtent aux difficultés administratives sans fin. Certains vendent à bas prix, d'autres élèvent à leur place des bâtiments sans style, sans cachet et sans âme.



Figure 5 : Vieux quartier en plein centre-ville

Ces quartiers, tels qu'ils s'affichent dans la figure 5, sont présents dans de nombreuses villes d'Algérie de l'intérieur (Laghouat, Biskra, pour ne citer que ces deux exemples). Ils peuvent être restaurés et remis en valeur pour peu que les municipalités s'y intéressent.

3.2.6. La santé, une autre question complexe

Le citoyen ne trouve pas l'information sur les services de santé (spécialités, horaires, services de garde). Mais la situation de la santé est, en vérité, bien plus pire qu'on ne pourrait l'imaginer. La figure 6 montre l'exemple d'une chambre de malade hospitalisé pour une longue durée. L'état du lit et des couvertures, les fils électriques qui traînent sans obéir à aucune norme de sécurité sont autant de danger pour le patient et pour l'institution.



Figure 6 : Exemple d'une chambre de malade

4. LES SOLUTIONS

Après ce constat plus qu'alarmant, il apparaît urgent de trouver les moyens de changer rapidement la situation existante. La smart city telle qu'elle est définie précédemment ne peut pas constituer un projet réaliste ou réalisable dans le contexte et avec les moyens actuels. La ville est un complexe mixte de deux entités inter agissantes et indissociables : la société et l'espace physique dans lesquels vit cette population. Dans le cadre du présent travail, nous proposons une solution globale en six points incluant l'action sur ces deux entités et tendant à installer le concept de ville durable :

La révision complète de la gestion des territoires locaux et la formation de nouveaux « gouverneurs des territoires » avec des sessions de formation répétitives pour les élus locaux. Les sessions de formation s'adressent à deux types de publics :

- Le personnel administratif, technique et de service de l'APC a besoin : i) d'une formation de base sur le concept de vision à long terme, la gestion de projets locaux, la gouvernance globale de l'institution locale et sur les relations avec le public et ii) d'un recyclage permanent aux outils innovants de gouvernance
- Les élus locaux (Président et Assemblée d'APC) ont besoin, à chaque installation, d'une formation spécifique globale à la gouvernance des territoires, à la réglementation, aux méthodes et outils d'étude et de suivi des projets et des dossiers territoriaux.

Une campagne globale d'information, de sensibilisation et de formation. Cette campagne portera notamment sur :

- Un aperçu simple du concept de gestion des territoires, notamment au niveau de la mobilisation des ressources
- Le rôle, les droits et les devoirs du citoyen dans la gouvernance des territoires
- La question de l'importance de l'information dans la gouvernance des territoires
- L'apprentissage de la consommation responsable et durable
- L'importance du travail et de la production responsable en contribution à la gouvernance des territoires

La mise en place d'un système d'information sur la ville et les services.

La mise en place d'une cellule, voire d'un centre de supervision urbaine et la formation des équipes associées

La formation et la mise en place d'équipes d'intervention rapide.

La mise en place d'équipements urbains d'information citoyenne.

EN GUISE DE CONCLUSION

Nous avons essayé de rappeler les ambiguïtés dans la définition même de l'expression « smart city », ambiguïtés dues certes en premier lieu à la nouveauté et les tentatives de trouver des expressions de consensus en harmonies avec les expériences menées ici et là. Après la lecture des nombreux articles que nous avons eu à consulter sur la question, un constat des plus alarmants en analysant la situation de nos villes (illustrée dans le cas d'une ville algérienne particulière mais facilement généralisable), et qui peut s'appliquer facilement aux villes maghrébines de même importance, nous avons émis l'hypothèse que le concept de Smart city pourrait, et devrait, être remplacé dans notre contexte par l'idée de ville durable basée sur le principe premier de bonne gestion des ressources afin d'en préserver pour les générations futures pour au moins trois raisons principales : i) les moyens à mobiliser d'abord à la fois humains et surtout financiers qui sont difficiles à argumenter dans le contexte économique actuel ; ii) le retard technologique considérable qui pousserait les pays en développement à importer en masse des moyens et des services, les renforçant ainsi dans la position de consommateurs ; rappelons à cet effet que le plan « Marshal », vu à son époque comme un plan d'aide de reconstruction de l'ancien continent, a été en réalité conçu et élaboré par ses initiateurs pour trouver des ouvertures de marchés et une solution à la surproduction des usines américaines ; l'Union soviétique, comprenant les enjeux, avait opposé un refus net et catégorique à l'adoption de ce plan ; iii) nous nous sommes interrogés, en filigrane, sur la question de savoir si le concept de Smart city ne serait pas en fin de compte la préparation d'un outil central de contrôle total de l'individu, et peut-être de fabriquer de nouveaux usagers des territoires.

Le plan d'actions que nous proposons en six points laisse une grande place à la formation de l'Homme et aux initiatives citoyennes ; il nous semble le plus approprié et, surtout, le plus réaliste eu égard aux moyens mobilisables et aux objectifs à long terme.

BIBLIOGRAPHIE

- Alawadhi, S., Aldama-Nalda, A., Chourabi, H., Gil-Garcia, J., Leung, S., et al, 2012. "Building Understanding of Smart City Initiatives", *11th International Conference on Electronic Government (EGOV)*, Kristiansand, Norway, [en ligne].
- Albino V., Berardi U., Dangelico R.-M., 2015. « Smart Cities : Définitions, Dimensions, Performance, and Initiatives ». *Journal of Urban Technology*, n°22, (p.3-21).
- Dirks, S and Keeling, M., 2009. *A vision of smarter cities - How cities can lead the way into a prosperous and sustainable future*. IBM Institute for Business Value; Produced in the United States of America; [en ligne].
- Douay, N. et Henriot, C., 2016. « La Chine à l'heure des villes intelligentes ». *L'Information géographique*, Vol. 80, 2016/3, (p. 89-102).
- Guglielmi, G. J., 2015. « Gouvernance et participation : les villes intelligentes font-elles le co-citoyen? », Colloque *Démocratie, participation et gouvernance citoyenne*. Centre de droit public comparé, Panthéon-Assas (Paris-2).
- Hayar, A., 2015. « Nouveau concept de ville intelligente sociale et frugale basé sur les services et réseaux mobiquitaires pour le développement économique et humain ». *Revue Organisation et Territoire*, n°1, (p. 2-10).
- Jouanneau, H, 2009. *Un équipement qui pèse lourd sur les budgets municipaux*, <https://www.lagazettedescommunes.com>. [En ligne].
- Khan S., Taraporevala P., Zérah M.-H., 2018. « Les villes intelligentes indiennes : défis communs et diversification des trajectoires ». *Flux*, 2018/4, n° 114, (p. 86-99).
- Moulias R., Rumeau P., Moulias S., 2016. « La Technopénie : un nouveau handicap ». *La revue de Gériatrie*, n° 2, tome 41, (p.89-95).

Rialle V., 2017. « Villes intelligentes sources d'inspiration ». In J.-P., Aquino (Dir.). *L'Officiel des Aînés*, Paris, Ministère de l'Etat Français, (p.107-112).

Sebti M., Courbage Y., Festy P., Kursac-Souali A.-C., 2009. « Maghreb, Maroc, Marrakech : Convergences démographiques, contrastes socio-économiques ». *Population et société*, n°459, (p.1-4)

Véron, J., 2007. « La moitié de la population mondiale vit en ville ». *Population et société*, n°435, (p.1-4)

Vidal, M., 2016. « Quels habitants et usagers de la ville intelligente ? Éléments de prospective ». *Les Cahiers des Ateliers de dialogue Recherche-Action-Expertise Adirae*, n°5, (p.37-45).