

Compte-rendu rencontres « Open Days » octobre 2008

Florence Menez

Ce compte-rendu reprend uniquement les présentations auxquelles j'ai participé. Il ne reflète que partiellement les questions soulevées ainsi que les débats provoqués. Le public de ces Open Days se compose essentiellement de décideurs locaux, élus et techniciens, de membres de la Commission Européenne et enfin de membres de groupes et d'associations de lobbying. Pour un seul atelier « Tackling climate change in cities » il a été possible de se procurer la liste des participants.

Ces rencontres ont lieu chaque année et permettent ainsi de toucher un large public européen. On pourrait envisager pour l'an prochain une participation du Certu, pourquoi pas en lien avec ses partenaires européens, en fonction des thèmes principaux des Open Days 2009. Cette année quatre thèmes étaient développés au sein des 145 ateliers organisés :

1. régions innovantes: promouvoir la recherche, le développement technologique et l'innovation;
2. développement durable: ripostes régionales aux changements climatiques;
3. coopération et mise en réseau: échange des bonnes pratiques recensées en matière de développement régional;
4. perspective: une politique de cohésion européenne pour demain.

Sur le site internet dédié (http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/od2008/index_fr.cfm?nmenu=1&sub=200) , on retrouve le programme détaillé, certaines présentations sont également en ligne (onglet information sources).

Atelier Interact : promouvoir la bonne gouvernance

Cet atelier visait à présenter le programme Interact et surtout à promouvoir ce programme. Interact est un programme d'assistance technique aux programmes Interreg (coopération territoriale) dont l'idée a émergé au moment où la Commission rédigeait les guidelines du programme Interreg 3. En effet, il est apparu qu'il fallait que la Commission puisse apporter son soutien sur l'animation, la coordination et également le transfert des savoirs et des connaissances réalisés dans le cadre des programmes Interreg. Le principe d'Interact a été approuvé en décembre 2002.

Interact vit surtout à travers son site web www.interact-eu.net

Dans un avenir proche, 2009-2011, Interact a plusieurs objectifs dont la mise en ligne d'une base de données permettant de connaître l'ensemble des projets financés par Interreg et accéder au téléchargement de rapports finaux des meilleurs projets Interreg.

Interact organise également de nombreux séminaires essentiellement envers les gestionnaires de programmes (et non de projets!) pour améliorer le management des programmes, donner une méthodologie pour accroître la dissémination des projets. Interact s'adresse principalement aux autorités de management des programmes de coopération territoriale et également aux secrétariats techniques, aux autorités de certification, aux cabinets d'audit et enfin aux comités de suivi des programmes Interreg.

Interact est présent à Bruxelles, au sein de la DG REGIO mais également dans les régions. L'Europe est ainsi couverte en 4 zones avec pour chacune un secrétariat (pour la France : le sud est géré par Valence -Espagne, et le Nord par Viborg, Danemark).

Atelier « tackling climate change in cities »

Cet atelier était organisé par Veolia Environnement et regroupait un certain nombre d'intervenants ([Barbaso Fabrizio](#), [Grobelny Ryszard](#), [Juppé Alain](#), [Kallenbach, Gisela](#), [Magnette Paul](#), [Proglio Henri](#), [Van Begin Gino](#), [Van den Brande Luc](#), [von Berlepsch Hans-Jörg](#))

Cet atelier part du constat qu'aujourd'hui, pour parvenir à atteindre les différents objectifs affichés en terme de développement durable, les villes se retrouvent au premier plan. Cet atelier visait alors à faire dialoguer quelques villes, Poznan, Francfort et Bordeaux et d'autres acteurs majeurs (Comité des Régions, ICLEI Europe, la Commission Européenne, un député vert du Parlement Européen, le président de Veolia).

Il en ressort que les villes ont de gros efforts à faire, notamment en termes de politique des transports et également sur la rénovation des bâtiments existants, bâtiments publics comme privés. Cela semble constituer les deux priorités pour permettre de réduire les émissions de gaz à effets de serre. Néanmoins, les intervenants, notamment les représentants des villes, ont soulevé plusieurs problèmes:

- Aux niveaux européen et national il y a des discours et des engagements, mais c'est aux villes de mettre en œuvre ses engagements sans en avoir forcément les ressources pour le faire. Il y a quelques instruments financiers européens, certaines aides nationales, suivant les pays, mais cela ne suffit pas.
- Nécessité d'avoir au moins au niveau national les mêmes suivis pour l'ensemble des villes. Aujourd'hui ce n'est pas le cas (opinion de la Belgique) mais il y a de grandes divergences entre les villes.
- Difficile d'harmoniser également les priorités et les objectifs pour l'ensemble des villes européennes, tant que les contextes politique, économique, social et environnementaux sont différents. Il faut néanmoins travailler à un cadre commun au niveau européen afin que les villes aillent dans la même direction. Certains (Kallenbach) militent pour que l'Europe se dote d'indicateurs communs qui permettent de cibler les aides qu'elle distribue.
- Une aide est attendue sur les expertises techniques. Aujourd'hui il y a une grande cacophonie avec parfois des contradictions. Les villes sont ainsi désemparées et se sentent apparemment bien seules pour définir leurs priorités, leurs objectifs et mettre en œuvre leurs politiques. Certains maires (Grobelny, Poznan) préconise ainsi une implication plus forte de l'Europe, notamment pour travailler à une méthodologie pour l'évaluation des coûts et la conception d'instruments de mesure et d'aide à la décision.
- Enfin, il faut continuer à développer les échanges de bonnes pratiques et d'expériences entre les villes et améliorer la communication entre les villes et la Commission. Les intervenants s'accordent sur le fait que les villes ne sont pas suffisamment entendues à Bruxelles.

Au cours de cet atelier a été distribué l'ouvrage « Vivre en ville » réalisé sous la direction de Julien Damon, qui reprend et analyse une enquête réalisée par l'observatoire mondial des modes de vie urbains (observatoire initié et financé par Veolia environnement). Ouvrage disponible à la documentation.

Atelier « the Megacity challenge »

Cet atelier était sponsorisé par Siemens AG et par le cabinet Mc Kinsey.

La première intervention a porté sur la présentation de deux programmes de recherche soutenus par Siemens AG. Le premier portait les infrastructures urbaines durables (essentiellement dans le domaine de l'énergie et les émissions de CO₂, les déchets et l'eau) et l'autre sur les enjeux en termes de développement durable. Les enquêtes ont porté sur les 25 plus grandes agglomérations (Chicago, New York, Los Angeles, Lagos, Cairo, Paris, London, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Lagos, Mexico

City, Sao Paulo, Ruhr, Moscou, Karachi, Mumbai, Delhi, Calcutta, Dhaka, Jakarta, Beijing, Seoul, Tokyo, Shanghai, Manille).

Megacity Challenges

Un aperçu des résultats pour Megacity Challenges (présentation papier disponible à la documentation). Le principal objectif de cette enquête était, à partir d'interviews de personnes clés de ces villes, interviews réalisées de fin 2006 à début 2007, de connaître les besoins en terme de « développement durable ». Autrement dit, l'objectif de ces enquêtes est de saisir les exigences actuelles de ces villes pour atteindre les objectifs inscrits dans différents protocoles comme celui de Kyoto, sans pour autant perdre en attractivité économique. L'étude montre ainsi un souci crucial en terme de transports avec la nécessité d'améliorer les réseaux de transports et de développer les transports publics de masse. Certes, d'autres enjeux apparaissent mais l'intervention a surtout porté sur les infrastructures de transports.

Ces infrastructures représentent ainsi un effort considérable d'investissements à réaliser pour ces villes, aussi bien en ce qui concernent la rénovation des infrastructures existantes que de la construction de nouvelles infrastructures. Aujourd'hui plusieurs raisons freinent la mise en œuvre de tels projets. Selon cette étude, dans 75% des cas, le problème relève majoritairement du manque de coordination et de la faiblesse du leadership politique de la part de ces agglomérations. Dans 12% des cas uniquement, le problème financier est évoqué. Les acteurs, publics comme privés, sont également favorables à 75% à la mise en œuvre de partenariats public-privé pour la construction et la gestion de telles infrastructures et environ 60% des personnes interrogées sont également favorables à une privatisation (essentiellement dans les pays en développement).

Sustainable urban infrastructures London

Rapport disponible également à la documentation.

Cette étude a été conduite par le cabinet Mc Kinsey de Londres. L'idée est de faire une projection des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2025 et d'analyser les gains réalisés suite à un investissement massif dans les nouvelles technologies existantes à l'heure actuelle. Seuls les domaines de l'eau, des déchets et de l'énergie incluant le Co2) ont été pris en compte dans cette étude avec une approche technologique, qui ne tient pas compte des effets sociaux, de tels choix. Deux résultats particulièrement forts :

- D'une part, d'ici 2025 les standards en termes d'émission de GES, définis au niveau mondial sont atteints sans changement significatif des comportements.
- D'autre part le coût du changement de technologie est absorbé par les économies d'énergie réalisées, sauf pour les déchets. Concernant ce domaine, si la municipalité décide d'augmenter les taxes, les technologies deviendront alors financièrement attractives.

La consommation d'eau peut également être fortement réduite pour le particulier (donc sa facture) par l'acquisition d'un lave-linge, d'un lave-vaisselle « nouvelles technologies » et par l'installation de mécanismes de chasse d'eau double.

Toutefois, on peut s'interroger de ces chiffres et l'objectivité de ces études lorsque c'est Siemens qui les réalise. Au-delà de cette étude, il existe un fort enjeu commercial puisque Siemens dispose d'un portefeuille de produits en termes d'infrastructures urbaines intégrant les nouvelles technologies. En effet, cet atelier s'est achevé par la présentation du catalogue Siemens en termes de produits estampillés « nouvelle technologie durable » couvrant la gamme des services urbains. Cette interrogation est d'autant plus justifiée qu'à la demande de précision de la méthodologie utilisée, notamment pour le cas londonien, il a bien été précisé que le calcul des émissions de gaz à effet de serre n'intègre que l'utilisation de ces nouvelles technologies, et exclut de fait l'ensemble du cycle de vie de leurs produits (émissions produites lors de la construction et du recyclage/déchet de ces

nouvelles technologies).

Toutefois, on peut qu'être d'accord avec le fait qu'aujourd'hui il y a un véritable enjeu pour l'information et l'aide à la décision des décideurs, généralement les élus et les techniciens locaux. Quelle assistance ont-ils pour établir des priorités et construire une stratégie adaptée à leur ville? De grands groupes comme Veolia ou Siemens, ou d'autres encore (il y a un enjeu également au niveau de l'éclairage urbain avec comme groupe moteur Philips) s'organisent actuellement mais avec quelle objectivité?

Atelier « partenariats public-privé PPP : théorie et pratiques »

Les différentes interventions de cet atelier ont surtout promu les partenariats public-privé comme des solutions à rechercher pour mettre en œuvre des projets extrêmement coûteux comme notamment des grandes infrastructures de transports (Ex: l'aéroport d'Athènes, des lignes de transports en commun fortes comme un train urbain, etc.). L'objectif de cet atelier était également de donner quelques recommandations aux acteurs des villes et des régions pour la mise en œuvre de partenariats public-privé.

Choisir un tel mode de financement pour un projet ne doit pas être un choix d'abord financier, mais un choix politique. En effet, Mr Monteiro (Portugal) et Mr Presmanes (Espagne) ont largement insisté sur la dimension politique et managériale du partenariat. Plus particulièrement, Mr Monteiro concluait ainsi sa présentation sur la nécessité d'avoir au sein des gouvernements nationaux comme locaux, des experts en marché public, capables de comprendre les mécanismes financiers publics et privés et de maîtriser le budget. Ces mêmes experts doivent être également en mesure de bâtir un bon contrat, intégrant les contraintes de chacun et enfin d'assurer un bon suivi du contrat tout au long de la vie du projet. Ces expertises sont nouvelles pour le secteur public et doivent être acquises pour assurer la qualité du partenariat et donc la qualité des projets ainsi réalisés.

L'intervention de Mr Presmanes, directeur du *Spanish Centre for Excellence and Knowledge on PPPs* en Espagne a renforcé la démonstration de Mr Monteiro, en insistant davantage sur les dimensions politique et sociale du partenariat. Il y a toute une expertise à acquérir du côté du public (mais aussi du privé, cependant le message était davantage tourné vers les acteurs publics, public majoritaire de ces Open Days). Mr Presmanes milite ainsi pour le développement de centres d'expertises sur le PPP à but non lucratif et totalement indépendants. C'est également dans cette perspective, que la Banque Européen d'Investissement et la Commission Européenne ont lancé le 18 septembre 2008 le nouveau Centre Européen d'expertise en matière de PPP (CEEP) ([cf. article sur le site de la BEI](#)). Presmanes a ensuite exposé la situation en Espagne, où les PPP se sont développés depuis plusieurs siècles déjà, à l'image de ce qui peut exister en France, au Portugal ou encore en Italie. Néanmoins, les « PPP modernes » sont apparus depuis une vingtaine d'années dans un contexte où les projets, notamment d'infrastructures, exigent une plus grande technicité et dans un contexte de faible ressources publiques. Les groupes espagnols, en particuliers les banques ont désormais une grande expérience du montage des projets en PPP. A titre d'indicateur, 42% des PPP dans le domaine de transport et dans le monde sont contrôlés par des compagnies espagnoles.

Les présentations de cet atelier ont également exposé des projets réalisés en PPP et qui fonctionnent, à la condition que le montage du projet et le contrat soient bien menés. Il reste encore un gros travail à effectuer pour mieux diffuser le PPP et notamment pour éviter les pièges. En particulier, le PPP ne se traduit pas forcément par une réduction des coûts pour les pouvoirs publics, mais surtout par un investissement économique et surtout politique des pouvoirs publics. Il reste également des efforts importants en terme « d'éducation » du PPP. Le secteur privé doit apprendre à raisonner « global » et tend encore à voir ses propres intérêts. Enfin, la question des effets de la crise financière sur les PPPs actuels et ceux à venir est restée sans véritable réponse, mais on peut supposer que de nouveaux enseignements sur les PPPs seront à tirer et que l'engouement actuel pour les PPPs, défendus notamment par les grands groupes privés connaîtra un net recul.