

# Construire la ville ensemble

Une nouvelle façon d'améliorer les villes et leurs quartiers à travers des boucles d'apprentissage



Les partenaires suivants ont participé au projet Looper:

- ▶ Vrije Universiteit Brussel – Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Centre (MOBI);
- ▶ université de Manchester;
- ▶ université IUAV de Venise;
- ▶ BRAL | Citizens Action Brussels;
- ▶ Legambiente Verona;
- ▶ S4B Manchester;
- ▶ municipalité de Vérone;
- ▶ Pixel Mill

Looper s'inscrit dans le cadre du programme «ERA-NET Cofund Smart Urban Futures» de l'initiative de programmation conjointe «Urban Europe» (JPI Urban Europe). Le projet a bénéficié du soutien de la Région de Bruxelles-Capitale – Innoviris (Belgique), du ministère italien de l'éducation, de l'enseignement supérieur et de la recherche (MIUR), du Conseil britannique de la recherche économique et sociale (ESRC) et de l'Union européenne.

Si vous souhaitez obtenir de plus amples informations sur le projet ou nous contacter, veuillez consulter notre site web à l'adresse suivante: [www.looperproject.eu](http://www.looperproject.eu).



## Qu'est-ce que Looper?

Dans les villes du monde entier, les populations locales sont confrontées aux mêmes problèmes: Comment nos enfants peuvent-ils se rendre à l'école en toute sécurité? Où se trouvent tous les bus? Comment faire connaître nos besoins et nos envies aux représentants de nos collectivités locales?

Parallèlement, les pouvoirs locaux se trouvent également face à des problèmes similaires, vus sous l'angle inverse: Comment mobiliser les ressources de la population locale? Comment en savoir plus sur ce qu'elle souhaite ou ce dont elle a besoin? Comment mettre cela à profit pour fournir de meilleurs services à moindre coût?

Le **modèle Looper** constitue une première piste pour concilier ces deux réalités. Il montre comment l'élaboration d'une vision et la conception au niveau local peuvent permettre d'améliorer certains quartiers. C'est ce que nous appelons la «co-construction»: la participation active et la responsabilisation des citoyens pour assurer la collecte de données, la conception de solutions et le suivi des résultats.

## À propos de ce document

Le présent document donne un bref aperçu du modèle Looper et du projet qui a permis sa création. De plus amples informations sont disponibles dans le rapport de synthèse complet sur Looper.<sup>1</sup> Ce rapport peut être utile aux décideurs politiques, aux associations et aux collectivités locales, ainsi qu'aux prestataires de services dans les domaines du logement, des transports, de la sécurité ou des espaces ouverts, qui tous peuvent essayer les méthodes et outils proposés. Il s'adresse également aux organismes professionnels, à la société civile, aux consultants, aux étudiants et aux chercheurs.

<sup>1</sup> [www.looperproject.eu](http://www.looperproject.eu)



La co-construction est une forme de participation publique qui met l'accent sur l'innovation et la créativité. Les participants exercent souvent une grande influence dans ce processus. Dans le cadre du projet Looper, le processus de co-construction comprend une série d'activités: la détermination du problème, la collecte de données, la visualisation des données, la co-conception de solutions, ainsi que leur évaluation, leur mise en œuvre et leur suivi.

Le modèle Looper consiste en un ensemble de méthodes et d'outils permettant de soutenir la co-construction au niveau local. Il s'appuie sur des «boucles d'apprentissage», qui associent les connaissances à la prise de décisions à l'échelon local. La **boîte à outils Looper** comprend des outils en ligne et hors ligne visant à favoriser les boucles d'apprentissage. Le modèle et la boîte à outils ont été élaborés et mis à l'épreuve par trois **laboratoires urbains** situés à Bruxelles, à Manchester et à Vérone. Tous ces éléments permettent de maintenir les gens «dans la boucle» et de «boucler la boucle», de façon à ce que les connaissances locales puissent déboucher sur des actions locales. Dans chaque ville, le modèle Looper peut dès lors aider à trouver des solutions concrètes pour la qualité de l'air, l'atténuation du bruit, la sécurité routière, la sûreté, les espaces verts et pour d'autres questions relevant de la sphère publique.



# Le modèle Looper

Le **modèle Looper** est une nouvelle façon d'améliorer les quartiers et les villes. Non seulement il comprend des données pour la résolution de problèmes techniques, mais il intègre aussi l'aspect humain de la co-construction, à travers les «boucles d'apprentissage».

Une **boucle d'apprentissage** commence par la mise en place d'un débat collectif sur les priorités, avec un suivi participatif par les citoyens. Il s'ensuit un processus d'élaboration d'une vision, de conception et d'évaluation au niveau local, puis des améliorations concrètes sont apportées et les résultats analysés.

Il est possible de mettre en place un **laboratoire urbain Looper** articulé autour des six éléments suivants: personnes, lieu, priorités, politiques, plateforme et processus (appelés les «6 P» en anglais).

La **boîte à outils Looper** comprend des dispositifs pour le suivi du bruit ou de la qualité de l'air, des outils de visualisation, d'évaluation et de prise de décisions, ainsi que des outils en ligne ou hors ligne permettant aux citoyens d'explorer des idées et des conceptions.

Dans l'ensemble, le modèle Looper permet:

- ▶ d'acquérir une connaissance précise (en ligne et hors ligne) des problèmes et des idées;
- ▶ d'accroître la responsabilisation et l'autonomie des populations locales;
- ▶ de rendre la gouvernance locale plus efficace, de façon à mieux répondre aux besoins locaux;
- ▶ de combler le «déficit démocratique», de rétablir la confiance et, pour les pouvoirs et services publics, de relever le défi consistant à «en faire plus avec moins».



En s'intéressant aux questions et aux idées des populations locales, les décideurs politiques peuvent axer leurs projets et leurs investissements sur les vrais problèmes d'une manière plus efficace, en instaurant la confiance entre les citoyens et les organismes publics (c'est la «boucle politique»). Quant aux populations locales, le suivi des problèmes et la co-construction de solutions les aident à se responsabiliser (c'est la «boucle locale»). Qui peut utiliser le modèle Looper et en tirer parti?

- ▶ les citoyens qui souhaitent améliorer leurs lieux de vie et de travail;
- ▶ les urbanistes ouverts aux nouvelles idées de la population locale;
- ▶ les décideurs politiques locaux désireux d'établir la confiance et de créer des solutions conjointement avec la population locale;
- ▶ d'autres organismes publics ayant pour objet de transformer le quartier et la ville qui les entourent.

**Les laboratoires urbains sont des vecteurs de co-construction qui font généralement appel à la participation des utilisateurs finaux, à l'innovation ouverte et sociale, ainsi qu'à une forme de gouvernance (souvent par un organisme public), et portent sur une situation de la vie réelle. Un laboratoire urbain Looper est une version perfectionnée de ces laboratoires, dans laquelle les boucles d'apprentissage s'appliquent.**

# Laboratoires urbains Looper

Le laboratoire urbain Looper est l'environnement dans lequel le modèle Looper est mis en œuvre. C'est une zone expérimentale où il est possible d'essayer de nouvelles idées et de mettre à l'épreuve de nouveaux modes de co-construction. Le laboratoire urbain peut abriter un nombre illimité de boucles pour différents problèmes, allant de questions purement techniques à des défis sociaux d'ordre plus général. Le modèle et la boîte à outils Looper ont été élaborés et mis à l'épreuve dans trois laboratoires urbains (Bruxelles, Manchester et Vérone), dans des conditions très différentes.



**Chaque laboratoire urbain comprend six composantes principales (les fameux «6 P»).**



**Lieu:** déterminer le lieu (un quartier, un district, un paysage ou une autre zone de territoire) où implanter le laboratoire.



**Personnes:** rassembler les personnes à impliquer (réseaux, organisations, groupes ou populations locales). Il nous faut des moyens pour mobiliser leur énergie et susciter leur engagement, pour arbitrer les conflits et pour trouver des façons de transformer les problèmes en opportunités.



**Priorités:** travailler avec les personnes du lieu, afin d'examiner leurs priorités (problèmes, questions, difficultés, risques, espoirs ou craintes, idées ou possibilités). Cela comprend aussi bien les aspects négatifs que les aspects positifs qui peuvent être sources d'inspiration et de motivation.



**Politiques:** définir l'ampleur des problèmes et les solutions possibles en ce qui concerne les politiques (locales, régionales, nationales) pour le secteur concerné, et aspirer à s'engager dans le processus politique, qui peut être long et complexe.



**Plateforme:** mettre au point un système permettant l'échange d'informations, l'apprentissage, la discussion, l'analyse et la réflexion. Si de telles plateformes en ligne voient chaque jour apparaître de nouvelles technologies passionnantes, leur véritable finalité est d'améliorer les interactions humaines.



**Processus:** dégager des observations générales à partir de l'ensemble de l'expérience, du début à la fin, en vue d'améliorer l'apprentissage et d'en mettre les acquis au service d'autres lieux, ou d'autres applications comme les services publics.



# Boucles d'apprentissage

Une boucle d'apprentissage vise à accroître au niveau local les connaissances et la créativité, qui permettent de transformer les problèmes en solutions. Chaque boucle d'apprentissage comporte trois grandes phases (voir la figure pages 8-9):

- **détermination du problème** - cerner le problème, mettre en place un suivi citoyen, visualiser et analyser;
- **co-conception** - définir des solutions possibles et décider de celles à retenir;

► **action et retour d'informations** - apporter des améliorations concrètes (physiques ou sociales) et en suivre les effets.

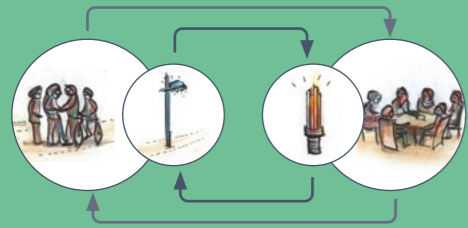
Le projet Looper a effectué une première boucle complète, puis a entamé une deuxième boucle en s'appuyant sur les résultats de la première. Dans un modèle idéal de développement local, ces boucles continueraient à faire partie intégrante de la gouvernance locale. Chaque boucle peut durer plusieurs mois ou années, en fonction de la situation locale.

Le projet Looper a fait apparaître trois niveaux de boucles d'apprentissage, illustrés ici par l'exemple d'un lampadaire cassé.



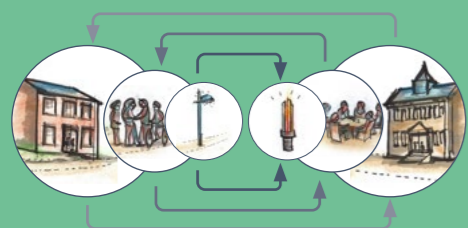
## Boucle de gestion

Cette boucle d'apprentissage «fonctionnelle» exploite des informations détaillées sur des problèmes et des solutions pratiques ou techniques. Il peut être fait appel à des plateformes en ligne et hors ligne (par exemple pour localiser le lampadaire et le faire réparer).



## Boucle locale

Dans ce cas, les citoyens sont «dans la boucle», du fait d'une responsabilisation, d'une forme d'entreprise sociale et d'une autonomie au niveau local. Nous travaillons avec des méthodes dites de «*deep engagement*», ou mobilisation dynamique, qui se traduisent notamment par des activités de sensibilisation active et l'élaboration d'une vision à l'échelon local, ainsi qu'avec des réseaux et des communautés d'intérêt (pour débattre des questions plus larges en matière de sécurité publique).

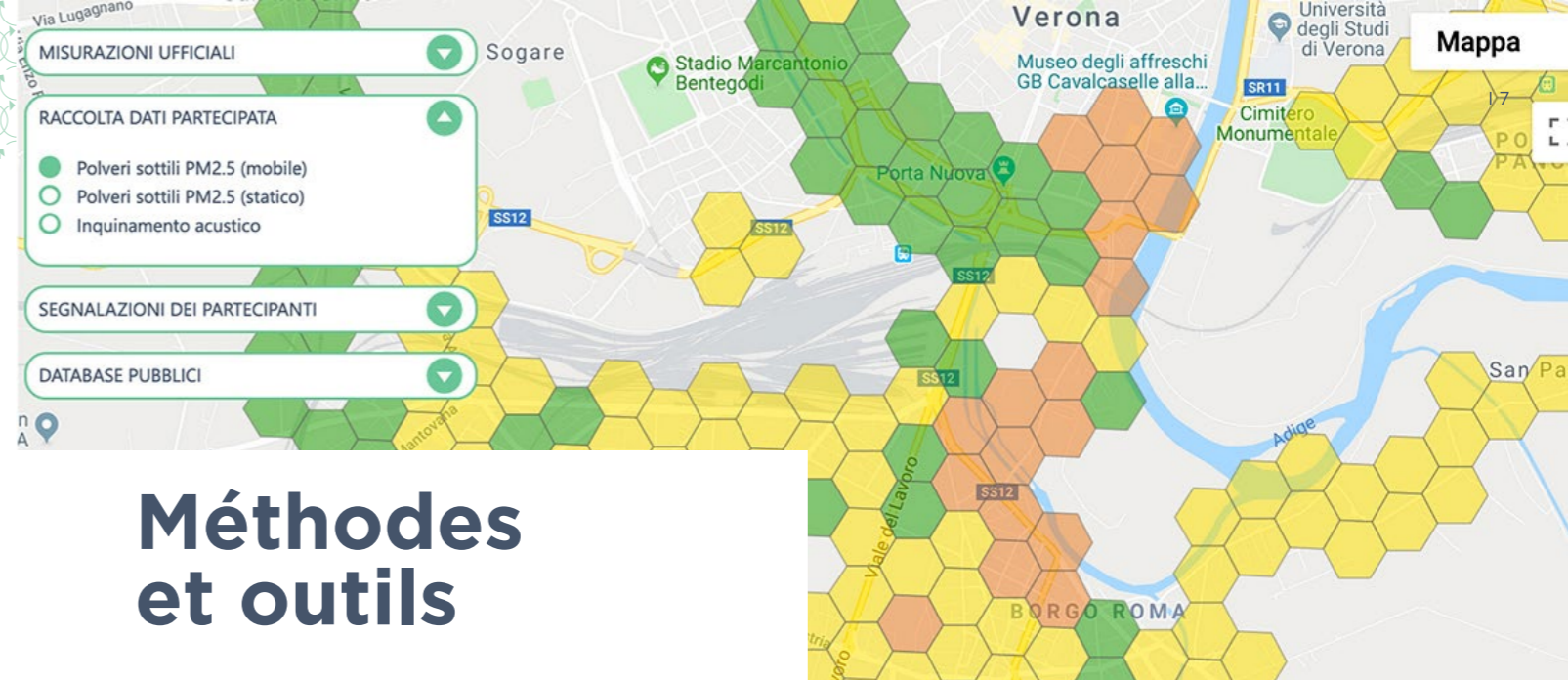


## Boucle de gouvernance

Les collectivités locales et autres organismes peuvent améliorer leur apprentissage organisationnel et leur «intelligence politique stratégique» (capacité d'anticipation). Cette boucle permet de surmonter le «déficit de confiance» et donne la possibilité aux pouvoirs et services publics d'«en faire plus avec moins» (grâce à de meilleures politiques en matière de sécurité publique).

Un développement local réussi favorisera le rapprochement de ces boucles, disposant chacune de moyens qui lui sont propres pour savoir «quoi», «qui», «comment» ou «pourquoi».

- **Information («savoir quoi»):** quelle est l'origine du problème que présente le lampadaire?
- **Réseaux («savoir qui»):** à qui s'adresser pour obtenir des conseils?
- **Compétences («savoir comment»):** comment mettre en place un projet de sécurité de quartier?
- **Normes / objectifs («savoir pourquoi»):** pourquoi est-ce important?



## Méthodes et outils

Le laboratoire urbain Looper dispose d'un éventail d'interventions possibles pour remédier à des problèmes pratiques en milieu urbain et fait appel à différentes méthodes et outils au cours du processus de co-construction.

### Suivi environnemental

- **Qualité de l'air.** Des capteurs mobiles peu onéreux comme AirBeam et Luftdaten constituent un moyen intéressant de se faire une idée de la situation générale en matière de qualité de l'air grâce à la détection participative. Toutefois, il faut garder à l'esprit que leur méthode de collecte de données manque parfois de précision. Il est préférable de recouper ces valeurs avec les données officielles.
- **Suivi du bruit.** Le suivi du bruit peut s'effectuer à l'aide d'un smartphone, de l'application OpeNoise (ou équivalent) et d'un microphone étalonné. Il est impératif de tenir compte de la nécessité d'affiner l'étalonnage du dispositif eu égard à la réduction du bruit de fond intégrée dans le logiciel des smartphones.
- **Suivi de la circulation.** Les flux et les vitesses peuvent être mesurés manuellement par les citoyens, ainsi qu'au moyen de capteurs automatiques bon marché tels que Telraam. Les installations fixes sont plus précises, mais coûteuses.
- **Autres aspects en milieu urbain,** comme la criminalité et la sécurité, les espaces verts et la pollution urbaine. Il est possible de recueillir des informations à l'aide de photos ou de séquences multimédias réalisées par les citoyens, téléchargées sur les plateformes en ligne ou faisant appel à des outils collaboratifs de géolocalisation.

### Plateformes de visualisation et d'analyse

- **Plateforme de données spatiales.** Il est essentiel de faire état des données collectées grâce à la détection participative, mais le tableau de bord permettant leur visualisation doit être aussi pratique et convivial que possible, sans nécessité d'inscription. Le cas échéant, il convient de télécharger les données utiles provenant d'une base de données externe.
- **Analyse multicritères.** Lorsque diverses idées co-conçues ont chacune leur particularité, il est possible d'en évaluer les effets sur le plan de la durabilité et sur les parties prenantes en recourant à l'analyse multicritères et à l'analyse multiacteurs et multicritères (appelée MAMCA en anglais)<sup>2</sup>.

### Co-conception et mobilisation

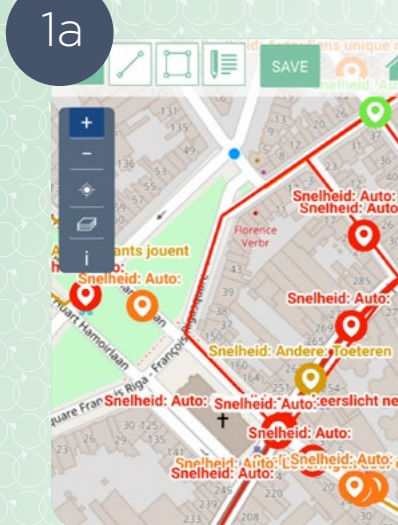
- **Outils et méthodes de co-conception.** Différentes méthodes hors ligne et plateformes en ligne de co-conception sont analysées dans la bibliothèque d'outils Looper<sup>3</sup>. Sur la base de notre expérience, ces outils et méthodes peuvent être associés à l'utilisation de grandes vues aériennes du quartier imprimées.
- **Plateforme de co-conception.** Les outils en ligne permettant de générer des idées offrent aux citoyens qui, sans cela, ne participeraient pas aux ateliers, la possibilité de proposer des solutions et d'en discuter en ligne.
- **Mobilisation de la population locale.** La «sensibilisation active» est l'une des approches les plus fructueuses: les chercheurs participent aux activités et aux réseaux au niveau local, ce qui leur offre une occasion d'examiner l'ensemble des problèmes et des idées à ce niveau.

<sup>2</sup> www.mamca.be

<sup>3</sup> www.looperproject.eu/tools/

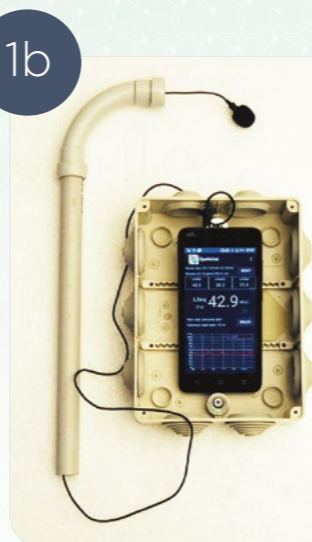


# Le processus d'apprentissage en boucle



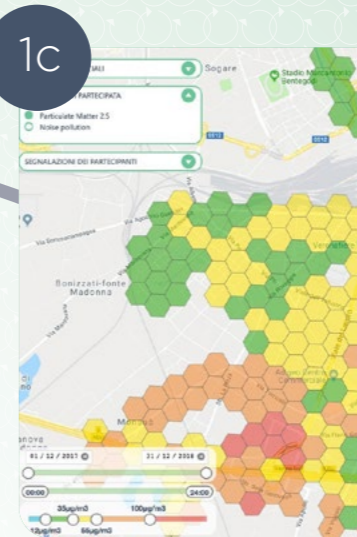
## Étude exploratoire

Les citoyens s'interrogent sur ce qui importe à leurs yeux dans le quartier et en discutent. Ils se penchent aussi bien sur les problèmes que sur les éventuelles pistes à explorer, ainsi que sur des questions matérielles ou sociales. Notre objectif est de mobiliser toutes les parties de la population locale, en particulier celles qui se trouvent exclues d'une manière ou d'une autre.



## Collecte de données

Les habitants peuvent utiliser des outils de suivi numériques bon marché pour le traitement des questions pratiques telles que la pollution atmosphérique et sonore, la circulation, la sécurité ou les espaces verts. Les résultats téléchargés ensuite sur une plateforme en ligne sont vérifiables auprès des stations de surveillance officielles.



## Visualisation

Les résultats sont visualisés au moyen de cartes en ligne, qui présentent la nature du problème dans l'espace et dans le temps. Pour les participants qui préfèrent les rencontres non numériques, nous proposons, dans le cadre des discussions en atelier, des ressources matérielles sur la signification des données collectées et sur les réponses que nous pouvons y apporter.



## Co-conception

Les habitants et les autres parties prenantes proposent des idées pour remédier au problème. Il peut s'agir d'interventions dans les espaces publics, de mesures sociales ou d'événements spéciaux. Nous produisons une série de projets de conception, des premières ébauches de réflexion jusqu'aux croquis montrant ce qu'ils rendraient sur le terrain.



## Suivi et retour d'informations

Nous suivons de près les effets des interventions. Dans la mesure du possible, nous appliquons la même méthode que celle utilisée pour définir l'ampleur du problème. Ensuite, nous discutons des résultats avec les habitants et les décideurs politiques. Avec un peu de chance, nous tirons des enseignements de cette expérience, de façon à pouvoir apporter des améliorations lors du cycle suivant.



## Mesures

Des mesures et des «interventions» sont mises en œuvre. Il peut s'agir d'améliorations concrètes (modération de la circulation et *street art*) ou de mesures sociales (par exemple, un itinéraire piétonnier pour les écoliers). Certaines d'entre elles peuvent nécessiter du temps pour l'obtention des budgets et des autorisations.



## Évaluation

Avant d'aller plus loin, nous évaluons les possibilités de solutions co-conçues, à l'aide d'une analyse multiacteurs et multicritères. Cette évaluation permet d'effectuer la présélection des mesures envisagées en recherchant les éventuels conflits et synergies entre la population et les parties prenantes concernées.



# Problèmes et interventions typiques

Les problèmes, les possibilités, les questions de conception et le contexte politique sont différents pour chaque laboratoire urbain. Le modèle Looper se prête à être adapté à chacun d'entre eux. Voici quelques exemples tirés de l'expérience acquise dans les trois laboratoires urbains Looper situés respectivement à Bruxelles, à Manchester et à Véronne.

**Qualité de l'air.** Pour analyser ce problème, les citoyens peuvent utiliser des équipements portatifs, comparer leurs données avec les mesures officielles et les analyser à l'aide d'outils de cartographie et de visualisation. La co-conception de solutions peut se traduire par des mesures locales (plantation d'arbres, modernisation de bâtiments), ainsi que par des innovations sociales (adaptation des modes de déplacement). Néanmoins, tout progrès majeur nécessiterait que les décideurs œuvrent à des politiques radicales.

**Sécurité routière.** Les populations locales peuvent caractériser le problème au moyen d'outils techniques et établir un comparatif avec les données officielles. Les possibilités de solutions co-conçues consistent notamment en des réponses techniques (ex: modération de la circulation par une réduction de l'espace carrossable), politiques (ex: augmentation des contrôles de vitesse par la police) ou sociales (ex: «pédibus» pour l'accompagnement des enfants). Dans ce cas, une boucle locale devrait permettre de responsabiliser la population concernée, d'arbitrer les conflits et d'orienter la politique.



**Pollution sonore.** Il peut s'agir d'un problème local, qui appelle une collecte de données et une discussion au niveau local. Le processus de co-conception porte alors sur l'innovation sociale en vue de favoriser la collaboration entre voisins et/ou entre différentes parties de la population concernée. Il peut également s'agir d'un problème provenant de l'extérieur, causé par des axes routiers ou par l'industrie. Dans ce cas, les solutions qui s'imposent peuvent être matérielles (barrières, modération de la circulation) et/ou politiques (réglementation, application de la loi).

**Espaces verts.** Ils sont souvent le théâtre de problèmes dus à des comportements antisociaux et à des conflits entre usagers, ainsi qu'à la pollution des lieux, pour laquelle des données peuvent être recueillies et cartographiées. Les espaces verts offrent par ailleurs de nombreuses possibilités de créativité, non seulement pour des ouvrages concrets, mais aussi pour la préservation de la nature, l'éducation, la santé, l'alimentation locale et les événements culturels. Pour favoriser la participation de la population locale à la co-conception de l'environnement bâti, les espaces verts constituent un bon point de départ.

# Laboratoire urbain de Bruxelles

Le laboratoire urbain Looper de Bruxelles avait pour thème la sécurité routière. Situé à Schaerbeek, une commune du nord de la Région de Bruxelles-Capitale, ce laboratoire a été mis en place par le Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Centre (MOBI) de la Vrije Universiteit Brussel, en coopération avec l'organisme BRAL | Citizens Action Brussels.

Lors de son lancement, des citoyens ont rapidement désigné l'insécurité routière dans la commune (en partie liée à une série d'accidents mortels) comme une question à régler de toute urgence. Ils ont confirmé l'existence de cette problématique en comptant les voitures en circulation et en mesurant leur vitesse. Plus de 40 idées pour améliorer la sécurité routière ont été soumises dans le cadre de la plateforme en ligne Looper et des ateliers. Cinq idées sélectionnées ont fait l'objet d'une évaluation participative, afin de classer par ordre de priorité celles qui bénéficiaient du plus fort soutien de l'ensemble des parties prenantes. En raison de l'adhésion qu'elle a remportée et de sa faisabilité à court terme, une campagne de sensibilisation à l'égard des enfants empruntant la voie publique a été mise en œuvre, avec la création d'une grande peinture de rue. À un carrefour, un artiste local a conçu un mandala que les habitants ont colorié à la craie lors d'une fête de rue. Les mesures de la vitesse de circulation avant et après la réalisation du mandala ayant révélé que celle-ci n'avait été suivie que d'une faible baisse des excès de vitesse (>36 km/h), d'autres actions concrètes s'imposent afin d'occasionner un ralentissement efficace.



Dans la deuxième boucle, s'appuyant sur l'expérience de la première, le laboratoire urbain s'est transposé dans un autre quartier pour aider une école primaire à aménager une rue scolaire, afin d'améliorer la sécurité de ses élèves par rapport à la circulation. Cela consiste à barrer temporairement le passage aux véhicules motorisés devant une école. Le laboratoire urbain s'est donc associé à une initiative existante soutenue par la commune et par le directeur de l'école. Les habitants, les parents et les élèves ont tous été invités à évaluer, à mettre en place, puis à améliorer la rue scolaire. À quelques exceptions près, parents et habitants ont été nombreux à applaudir cette initiative, surtout lorsqu'ils en ont constaté la concrétisation. Les habitants ont en outre installé derrière leurs fenêtres des dispositifs de suivi des flux de circulation afin de déterminer l'incidence de la rue scolaire en la matière dans le quartier, et les résultats ont été comparés aux mesures officielles. Par ailleurs, le laboratoire a permis de sensibiliser le public à l'égard des modes de déplacement durables pour aller à l'école et les idées imaginées conjointement devraient favoriser des améliorations dans la mise en place de rues scolaires similaires en d'autres endroits.





# Laboratoire urbain de Manchester

Le laboratoire de Manchester se trouve dans le quartier de Brunswick, ancien ensemble de logements sociaux comptant environ 4 000 habitants, à proximité de l'université et du centre-ville, et où un programme décennal de renouvellement urbain et de rénovation des logements touche à sa fin. Ce laboratoire a été coordonné par l'université de Manchester, en collaboration avec S4B (agence pour le renouvellement urbain), la Brunswick Tenants and Residents Association, le University Ardwick Partnership, les fournisseurs de logements sociaux et de nombreuses associations locales.

Le quartier compte une population diversifiée, est bordé de grands axes très bruyants et polluants, et connaît une gentrification rapide. Les citoyens ont défini cinq priorités étroitement liées: la qualité de l'air, la sécurité routière, la sûreté des rues, les espaces collectifs et la verdurisation. S'il existe des politiques en faveur de l'amélioration des quartiers et des «déplacements actifs», toutes les ressources ont été affectées au programme de logement; il faut donc d'une manière ou d'une autre mobiliser des ressources expressément au service des priorités locales.

De nombreuses données techniques ont été recueillies par des étudiants dans le cadre d'une collaboration entre l'université et la population locale. Nous avons utilisé une caméra à 360 degrés pour explorer des endroits particuliers sur l'outil de géolocalisation.



Le Manchester Urban Observatory a également parrainé des caméras de surveillance routière à haute résolution en vue d'analyser les effets d'une intervention portant sur les limitations de vitesse.

De façon générale, ce laboratoire a pratiqué une «mobilisation dynamique sur le terrain», en utilisant des méthodes simples comme une vue aérienne et l'outil Ketso. Il s'en est dégagé une liste de 13 idées, qui ont été examinées dans le cadre d'un programme d'ateliers. Cinq projets ont été mis en œuvre: modération de la circulation, fresque de rue, plantations dans les rues, paniers de végétaux locaux, et panneaux et banderoles de bienvenue. Une deuxième boucle a permis d'évaluer les résultats et de définir l'orientation des actions à prévoir.

Dans l'ensemble, le laboratoire de Manchester révèle le potentiel que présente une «mobilisation dynamique sur le terrain» pour faire appel à la vision et à l'énergie des habitants et débloquent les ressources des pouvoirs et services publics. Le modèle Looper ne permet pas dans ce cas de résoudre tous les problèmes structurels d'inégalité et d'exclusion, mais il fournit des moyens d'avancer pour exploiter et optimiser le potentiel créatif de la population locale.

# Laboratoire urbain de Vérone

Le laboratoire urbain Looper de Vérone se situe dans le sud de la ville. L'équipe de recherche de l'université IUAV de Venise, l'ONG pour la protection de l'environnement Legambiente Verona, la municipalité de Vérone, l'association de citoyens Comitato Verona Sud, ainsi que d'autres acteurs locaux ont collaboré à ce laboratoire urbain afin de trouver des solutions envisageables pour améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie dans les espaces urbains et réduire la pollution sonore.

La phase de détermination des problèmes, qui a duré environ trois mois, a été suivie de trois mois de collecte de données qualitatives et quantitatives, recueillies au moyen des dispositifs officiels et grâce à la détection participative à l'aide de capteurs bon marché. Le tableau de bord interactif en ligne permettant leur visualisation a fait apparaître la répartition des polluants atmosphériques à l'échelle d'un quartier ou dans des zones plus vastes. Ainsi, il a été possible de repérer les éventuelles différences entre les deux échelles. À l'inverse, le suivi de la pollution sonore, qui s'est effectué plus localement, est fonction des infrastructures urbaines locales. Il a également été possible d'entamer, à partir d'un ensemble de données plus complet, un dialogue ouvert avec les décideurs politiques en vue de co-concevoir des solutions d'atténuation envisageables.



© Architecte Roberto Carollo, commune de Vérone

Après la collecte et la visualisation des données, les participants ont été invités, dans le cadre de multiples réunions en présentiel pendant deux mois, à proposer des idées quant aux moyens d'améliorer la qualité de l'air. En complément, un outil en ligne a été mis à la disposition des citoyens sur la plateforme Looper pour recueillir les idées qu'ils y intégraient. Cette approche associant des modalités en ligne et hors ligne a porté ses fruits, puisque 36 idées ont été proposées au total, parmi lesquelles notamment la mise en place d'une zone 30, la fermeture de rues de façon à créer un espace où les habitants puissent se rencontrer en plein air et la création d'îlots centraux dans les passages piétons.

Par la suite, forts de l'expérience de la première boucle, les participants au laboratoire urbain ont décidé qu'il valait mieux ne pas se focaliser sur de petites solutions localisées qui ne concerneraient qu'une seule rue. Ils ont plutôt choisi des solutions faciles à reproduire ou bien à plus long terme, comme celle qui consiste à augmenter la superficie des parcs existants en créant des forêts urbaines.



# Principaux enseignements

De nos expériences dans les trois laboratoires urbains Looper se dégagent plusieurs enseignements et recommandations clés pour les futures mises en application du modèle Looper et pour les processus de co-construction en général.

## Maintenir la mobilisation

*Les gens sont occupés. Tout le monde n'a pas envie de passer sa soirée à discuter de la sécurité routière ou de la pollution atmosphérique. Il peut donc être difficile de maintenir leur mobilisation.*

Un objectif clair défini dans le cadre d'une initiative dite «ascendante» peut contribuer à maintenir la motivation des citoyens. Les processus de co-construction fructueux s'appuient souvent sur un acteur ou une initiative au niveau local qui a la faveur des citoyens. Veillez à ce que le processus de co-construction soit autant que possible condensé dans le temps, car un processus long peut entraîner une lassitude sur le plan de la participation et des abandons en cours de route. Afin de ne pas se contenter des interlocuteurs prévisibles, c'est-à-dire ceux dont vous savez qu'ils s'intéresseront à votre sujet, il est important d'entrer en contact avec les autres. La réussite dépend également de la coordination avec les programmes locaux en matière d'urbanisme et de renouvellement urbain, de façon à éviter les chevauchements et à apporter une valeur ajoutée.

Dans le cadre du laboratoire urbain de **Bruxelles**, les citoyens ont épinglé la sécurité routière comme leur principale préoccupation. Cependant, une initiative citoyenne locale portait déjà sur la question. Il a donc été difficile d'attirer l'attention sur le laboratoire urbain, d'où une faible participation aux réunions. Dans la boucle de co-construction qui a suivi, le laboratoire urbain s'est associé à une initiative existante entreprise par des écoles locales et par la municipalité, visant à mettre à l'essai des rues scolaires.

Ainsi, l'objectif du processus de co-construction est devenu très clair: co-concevoir une rue scolaire, la mettre en place et en assurer le suivi.

À **Manchester**, le laboratoire urbain a pris le temps d'établir des contacts et des relations de proximité, avant de passer à la définition du «problème». Comme le quartier alentour faisait l'objet d'un vaste programme de renouvellement avec des perturbations de toutes parts, il y avait un large éventail de problèmes éventuels à résoudre. S'en est suivie une période de discussion afin de déterminer ceux que nous serions (ou non) en mesure de traiter.

À **Vérone**, le processus de co-construction était en partie la continuation d'un mouvement de citoyens préexistant visant à améliorer la qualité de l'air dans le quartier sud. La municipalité de Vérone était également partenaire du laboratoire urbain et différents membres du conseil municipal y ont participé, en fonction des compétences techniques requises. La présence de chercheurs en tant que médiateurs neutres du laboratoire urbain Looper a permis de dissiper certains malentendus qui se sont fait jour entre les décideurs politiques et les citoyens.



## La co-construction suppose un partage de connaissances

*Les citoyens ont des connaissances locales qui peuvent faire défaut aux décideurs et aimeraient voir leurs idées mises en œuvre le plus rapidement possible. Les décideurs disposent de connaissances politiques et spécialisées qui font défaut aux citoyens, mais la complexité d'une grande administration aux prises avec des demandes qui se font concurrence semble parfois retarder ou bloquer les idées locales. Dès lors, il importe que le processus de co-construction favorise l'échange de différents types de connaissances entre les citoyens et les décideurs, ainsi que d'autres parties prenantes.*

À **Bruxelles**, les citoyens ont co-conçu des idées vouées à produire des effets importants, qui nécessitaient un profond réaménagement des espaces publics. La municipalité, quant à elle, souhaitait des idées qui puissent être rapidement mises en œuvre. Du fait de cette divergence des attentes entre faisabilité et effets escomptés, certains citoyens ont été déçus dans la première boucle. Dans la deuxième, l'équipe du laboratoire urbain a coopéré étroitement avec la municipalité pour veiller à ce que les attentes de cette dernière et celles des citoyens se rejoignent.

À **Manchester**, après de nombreuses expériences, l'«échelle de la participation» reste orientée vers l'idéal d'une «responsabilisation de la population locale». Toutefois, dans la pratique, il existe des processus administratifs complexes pour la prise de décisions relatives aux projets et aux budgets, sans quoi certains groupes de personnes bien organisés et dotés d'un bon financement auraient tendance à s'accaparer le pouvoir et les ressources.

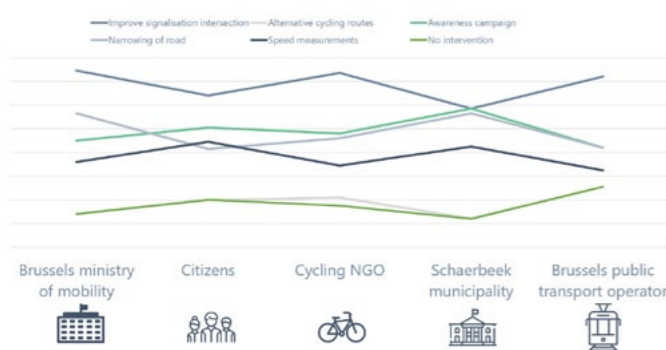
À **Vérone**, les décideurs ont été partenaires du projet dès le début et une association de citoyens dynamique travaillait déjà activement sur le sujet. Le partage des connaissances de l'administration municipale avec les autres parties prenantes a permis de mieux comprendre les différents points de vue, les critiques et les actions prévues. Si les citoyens comprennent pourquoi les décideurs agissent d'une certaine manière (et inversement), il peut en résulter un processus de co-construction plus constructif.

Les expériences du projet Looper montrent qu'il peut s'avérer plus efficace de mettre l'accent sur la co-construction au niveau de la base que d'entrer dans une concurrence directe pour l'obtention de budgets. Par exemple, les interventions matérielles visant à améliorer la sécurité routière sont parfois très coûteuses, leur planification et leur budgétisation sont chronophages, tandis que le coût d'une innovation sociale peut être faible ou nul. Il est clair qu'il existe un terrain d'entente plus optimal, axé sur des synergies positives entre la planification/le développement partant du sommet et les idées émises au niveau de la base.



## Mesurer le soutien des parties prenantes aux solutions co-conçues

Le processus de co-construction doit aller au-delà de la simple implication des citoyens et des décideurs, et permettre la participation des entreprises locales, des opérateurs de transport, des employeurs et des établissements scolaires. De cette façon, le processus peut déboucher sur des solutions soutenues par la plupart des parties prenantes, ce qui augmente les chances qu'elles soient mises à exécution. Dans l'idéal, la co-construction conduira à un consensus entre ces parties prenantes sur la ou les solution(s) à appliquer. Cependant, il est peut-être plus réaliste de rechercher un compromis entre la plupart des parties prenantes. Des méthodes d'évaluation formelles peuvent aider les spécialistes en urbanisme et en planification des transports, ainsi que les décideurs dans ces domaines, à évaluer la faisabilité et la viabilité des idées co-conçues, ainsi que l'adhésion qu'elles remportent de la part des parties prenantes.



Une méthode d'évaluation participative appelée Multi Actor Multi Criteria Analysis (MAMCA)<sup>4</sup>, prise en charge par un logiciel en ligne, a été utilisée dans les laboratoires urbains Looper pour montrer les effets que les solutions co-onçues produiraient sur les différents groupes de parties prenantes. Cela permet à chaque groupe d'éclairer sa position à l'égard des dites solutions et d'appréhender les préférences des autres groupes. Cette évaluation participative facilite le processus de partage des connaissances et peut être utilisée pour établir un consensus entre les groupes de parties prenantes sur l'idée ou les idées dont la mise en œuvre et le suivi seront effectués.

À **Bruxelles**, cinq idées co-onçues ont fait l'objet d'une évaluation MAMCA. Elle a fait apparaître qu'il existait un consensus entre les parties prenantes quant à l'idée la plus appréciée et que, par conséquent, la mise en œuvre de cette idée ne se heurterait à aucune obstruction de leur part.

À **Manchester**, 13 idées issues des visions élaborées par la population locale ont été évaluées au moyen d'une version non technique hors ligne de la méthode MAMCA. En pratique, les limites imposées par le temps, les coûts et les risques ont déterminé le choix des idées à mettre en œuvre.

À **Vérone**, neuf grands ensembles d'idées ont fait l'objet d'une évaluation MAMCA. Le processus a été adapté à la situation de Vérone, sachant que différentes idées devaient être appliquées dans différents endroits. Les résultats de l'évaluation ont corroboré les trois idées qui avaient été appuyées par la population au cours des activités de co-conception.

## Instaurer la confiance entre les acteurs, les chercheurs et les décideurs politiques au niveau local

«Ce n'est pas nous qui sommes difficiles à approcher, c'est vous, les chercheurs.» (Propos d'un habitant du quartier de Brunswick à Manchester). Voilà qui témoigne des divisions et des différences potentielles sur les plans linguistique, culturel et des attentes. Les chercheurs ou les collectivités qui mettent en place des laboratoires urbains ou des processus de co-construction peuvent être perçus par les citoyens comme des étrangers, venus de l'«extérieur».

Les universitaires et les décideurs politiques ont beau avoir davantage de connaissances techniques sur une question, ils n'ont pas forcément les relations permettant d'approcher les citoyens, ou la possibilité de le faire. L'instauration de la confiance entre les citoyens et les organisateurs du laboratoire urbain demande donc parfois du temps et des efforts. Un **point d'ancrage local** tel qu'une ONG, une entreprise ou un établissement scolaire qui constitue déjà un acteur de confiance aux yeux des citoyens permet de faciliter ce processus. Il semble crucial de trouver des moyens de surmonter la méfiance et la distanciation caractéristiques des citoyens à l'égard des autorités publiques, notamment dans le cas des minorités sociales, des groupes ethniques ou culturels, et en particulier des jeunes.



À **Bruxelles**, la mobilisation des minorités n'a pas été très efficace au départ. Même si le laboratoire urbain était ouvert à tous, ce sont les interlocuteurs prévisibles (intéressés par la mobilité et qui s'y connaissent en la matière) qui se sont montrés les plus assidus. Tout au long du projet, les organisateurs ont décidé d'aller vers les groupes difficiles à atteindre au lieu d'attendre qu'ils viennent à eux. Cela a permis d'accroître la diversité des participants au laboratoire urbain.

À **Manchester**, des efforts particuliers ont été déployés auprès des personnes, à travers des activités de proximité ciblées, la participation à des groupes et initiatives à l'échelon local, en pratiquant l'ouverture d'esprit et l'écoute attentive. L'agent du service de logement S4B chargé d'assurer la liaison avec la population locale a également été fortement mis à contribution dans le cadre de ce programme.

À **Vérone**, des chercheurs ont servi d'intermédiaires entre les différentes parties prenantes, ce qui a permis de dissiper certains malentendus. Dans l'intérêt du processus, il est préférable que les organisateurs ne soient pas directement impliqués en tant qu'intervenants, car leur position neutre permet de tisser des liens avec les autres participants et les décideurs politiques.





## Associer des outils en ligne et hors ligne

*De nouveaux outils numériques pour la collecte et la visualisation de données, la genèse d'idées et les activités de suivi peuvent contribuer à faciliter l'échange des connaissances et les boucles d'apprentissage, en particulier quand les zones concernées sont grandes. Cependant, les contacts humains demeurent nécessaires pour favoriser la motivation, faire connaître les résultats et en discuter, et de nombreuses populations locales préfèrent les forums et ateliers «hors ligne».*

Grâce aux **capteurs bon marché** permettant de mesurer la pollution atmosphérique, le bruit ou la circulation, le suivi effectué par les citoyens peut se révéler très efficace dans la phase initiale de détermination des problèmes. À **Vérone**, des participants ont utilisé ce type de capteurs ou installé un dispositif chez eux: les cartes numériques de la pollution de l'air ont ensuite suscité une prise de conscience de la part de la population locale et des décideurs politiques. À **Manchester**, les activités de suivi ont été en majeure partie assurées par des étudiants en master, car la plupart des habitants étaient hors ligne et davantage focalisés sur les solutions. À **Bruxelles**, dans le cadre de la deuxième boucle, des habitants ont installé des mini-ordinateurs innovants, équipés de caméras et peu coûteux (Telraam), afin de mesurer le volume et la vitesse de la circulation.

Les **interactions directes** peuvent avoir lieu dans des espaces et des cadres informels, si bien que les organisateurs du laboratoire doivent faire en sorte d'aller au contact de la population locale où qu'elle se trouve. Il importe de mettre en place, à l'intention des personnes qui ne maîtrisent pas le numérique, un dispositif d'affichage collectif au moyen d'un mur ou d'un tableau blanc à l'échelon local, de même qu'un bureau ouvert au public, où les organisateurs du laboratoire sont présents à certaines heures. À **Manchester**, le «Well-being Café» du quartier de Brunswick, animé par des bénévoles, proposait des repas à bas prix deux fois par semaine.

<sup>5</sup> www.ketso.com

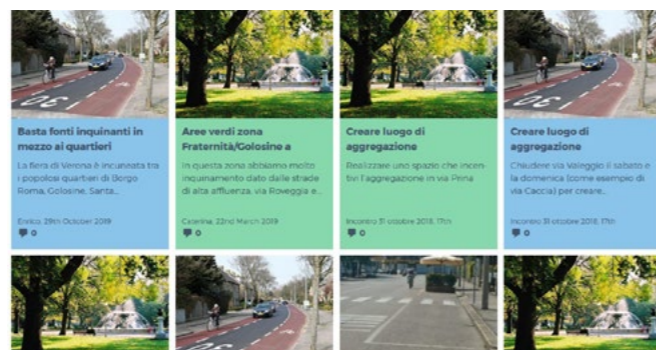
<sup>6</sup> www.manchester.ac.uk/synergistics

<sup>7</sup> www.looperproject.eu/tools

<sup>8</sup> ccn.waag.org

À **Bruxelles** se trouvait un public prédisposé à utiliser la rue scolaire.

L'expérience montre que les **outils pratiques** sont plus susceptibles de générer des synergies positives entre les parties prenantes. Le plus simple est d'utiliser une carte de grande taille ou une vue aérienne du quartier (générée avec Google Earth, par exemple) pour y esquisser ou afficher les questions et les idées. À **Manchester**, la boîte à outils Ketso<sup>5</sup> constituait le principal moyen pour rassembler des idées et en débattre, tandis qu'avec la méthode Synergistics<sup>6</sup>, il suffisait de simples tableaux de conférence et de notes adhésives. La **base de données Looper sur les outils de co-conception**<sup>7</sup> fournit des recommandations en la matière, mais ce n'est pas la seule<sup>8</sup>. De façon générale, le **visual thinking** (aussi appelé «pensée visuelle») joue un rôle essentiel pour ce qui est d'appréhender les visions, les idées et les scénarios. Aussi chaque équipe devrait-elle disposer de compétences en matière de conception et de dessin.



## Recommandations et étapes suivantes

### Principes du modèle Looper

Au cours de l'élaboration du modèle Looper, certains principes généraux ont été mis en évidence:

- ▶ **le principe de la «boucle»** – toutes les connaissances doivent mettre en relation les utilisateurs, les prestataires et les décideurs;
- ▶ **le principe de la «plateforme»** – aussi bien en ligne que hors ligne pour l'échange des connaissances;
- ▶ **le principe de la «table ronde»** – la structure de base de la gouvernance collaborative («gouvernance conjointe»), favorisant la participation et la co-construction.

Ils permettent de dégager des recommandations applicables aux différentes boucles d'apprentissage:

- ▶ **boucle de gestion** – il s'agit d'établir des liens entre les citoyens et les dispositifs techniques à l'aide d'outils en ligne et hors ligne;
- ▶ **boucle locale** – il s'agit de maintenir les habitants et les organisations «dans la boucle», afin de pouvoir concrétiser les bonnes idées;
- ▶ **boucle de gouvernance** – il s'agit de recourir à la co-conception et à l'évaluation pour traiter des problèmes complexes et définir des solutions créatives.

### Prochaines étapes

Ce rapport présente succinctement le modèle Looper, la boîte à outils Looper, ainsi que le projet Looper qui a permis de les mettre au point et de les éprouver. Les rapports de projet et les ressources en ligne sur le site web consacré à Looper<sup>9</sup> fournissent des orientations plus détaillées.

Si votre travail porte sur une zone urbaine où la co-construction au niveau local pourrait générer de nouvelles idées et de nouvelles synergies entre toutes les parties prenantes, vous pouvez utiliser le modèle:

- ▶ mettez en place un laboratoire urbain, fondé sur les six éléments clés (personnes, lieu, priorités, politiques, plateforme et processus);
- ▶ utilisez la boîte à outils Looper, avec des plateformes en ligne/hors ligne et des outils de suivi, de co-conception et d'évaluation;
- ▶ appliquez des boucles d'apprentissage pour traiter les problèmes techniques, responsabiliser la population locale et/ou favoriser les innovations politiques.

Ensuite... étudiez les possibilités de transformation urbaine.

<sup>9</sup> www.looperproject.eu



Dans le cadre du projet Looper, la co-construction a été mise à profit pour aider à trouver des solutions à des problèmes urbains. L'expérience a été menée dans trois lieux, associés chacun à une situation: la sécurité routière à Bruxelles, la qualité de l'air à Vérone et la sécurité routière et les espaces verts urbains à Manchester.

Le projet Looper offre une illustration des «boucles d'apprentissage» dans la sphère urbaine. Ces boucles constituent une nouvelle façon de prendre des décisions, qui réunit les citoyens, les parties prenantes et les décideurs politiques pour apprendre à faire face aux défis urbains dans le cadre d'une plateforme de co-construction participative. Les citoyens et les parties prenantes ont discuté des enjeux locaux, avant de cerner une problématique et de collecter des données sur celle-ci. La plateforme Looper a permis de visualiser les données recueillies et rendu possible la co-conception de solutions. À la suite d'une évaluation participative des idées co-conçues, les meilleures idées ont été mises en œuvre et leurs effets ont fait l'objet d'un suivi. Cette «boucle» a été répétée afin de donner lieu à de nouvelles améliorations.

Bruxelles, Belgique



Manchester, Angleterre



Vérone, Italie

