

pam | 19

Ponts Alumni Magazine

Ingénieur citoyen

Extrait du numéro

- Pour des ingénieur(e)s dans la cité
- Rencontre avec Nicolas Samsoen, maire de Massy (91)
- L'ingénieur au service de la résilience des territoires : enjeux et défis
Laurent Guérin
- Thierry Déau, ingénieur citoyen
- S'engager en entreprise pour avoir un impact sur le monde : l'exemple de GoGreen au BCG
- Hérésie numérique
Kevin Echraghi
- Le Numérique, outil majeur dans la lutte contre la Covid-19
Achille Lerpinière
- Former les acteurs d'un développement durable : quelles compétences pour l'ingénieur des Ponts ?
Émeric Fortin
- Elargir la conscience de son impact, l'apport des Sciences humaines et sociales
Gilles Jeannot
- Vie des groupes
- Vita communitatis

B Ici, une page se tourne.

Certains peuvent s'en étonner, d'autres s'en réjouir, mais plus personne ne peut le nier : Il y a du changement dans l'air.

Du changement dans notre manière de travailler, de nous déplacer, de voyager, de participer à la vie locale, de nous nourrir, de nous divertir !

L'immobilier est aussi concerné par ce grand désir collectif de changement. Nous sommes bien placés pour le savoir car notre mission est d'être le moteur de ce changement, de repenser notre métier en intégrant les aspirations les plus profondes et les plus vertueuses de notre société. Comme nous sommes les acteurs de ce changement, nous pouvons également vous dire où il aura lieu : Ici.

"Ici c'est un peu vague" pensez-vous ?

Alors précisons : Ici où vous vivez, ici où vous travaillez, ici où vos enfants jouent après l'école, ici où vous vous retrouvez, avec les autres, avec la nature ou avec vous-même. Ici dans votre quartier, ici dans vos appartements, ici dans vos maisons, ici dans vos commerces, ici où vous êtes bien, ici et maintenant !

Vous vous étonnez peut-être que nous n'ayons toujours pas parlé de mètres carrés, d'emplacement, de luminosité ou de volumes. Toutes ces choses sont essentielles pour nous. Nous cherchons à vous proposer des lieux spacieux, construits à partir de matériaux renouvelables, qui respirent, qui s'accordent avec la nature en lui donnant toute la place qui lui revient et qui vous accueillent aussi bien qu'ils accueillent la lumière. Des lieux que vous décorez avec des souvenirs qui vous habiteront longtemps.

Puisque nous proposons aujourd'hui des nouveaux logements bas carbone, des nouveaux quartiers durables, des nouveaux espaces de travail, et que nous le faisons avec les idées et les innovations qui respectent la planète, puisque nous proposons une nouvelle façon de vivre dans le monde, avec tout le monde, nous souhaitons vous rappeler que pour nous, l'immobilier est toujours un point de départ, et que c'est ici que cela se passe.

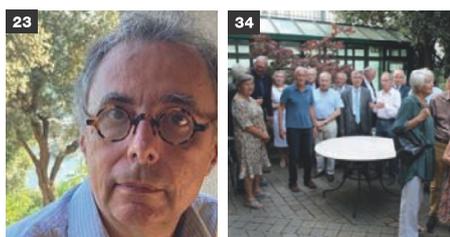
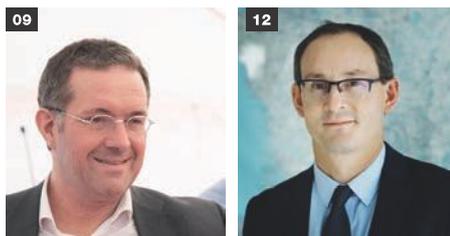
Bouygues Immobilier,
La vie commence ici.

**Bouygues
Immobilier**



LA VIE COMMENCE ICI

RCS Nanterre B 562 091 546



05 | **EDITO** Christelle Abou Chedid

06 | **DOSSIER** INGÉNIEUR CITOYEN

06 | POUR DES INGÉNIEUR(E)S DANS LA CITÉ

09 | RENCONTRE AVEC NICOLAS SAMSOEN, MAIRE DE MASSY (91)

12 | L'INGÉNIEUR AU SERVICE DE LA RÉSILIENCE DES TERRITOIRES :
ENJEUX ET DÉFIS
Laurent Guérin

15 | THIERRY DÉAU, INGÉNIEUR CITOYEN

18 | S'ENGAGER EN ENTREPRISE POUR AVOIR UN IMPACT SUR LE MONDE :
L'EXEMPLE DE GOGREEN AU BCG

21 | HÉRÉSIE NUMÉRIQUE
Kevin Echraghi

23 | LE NUMÉRIQUE, OUTIL MAJEUR DANS LA LUTTE CONTRE LA COVID-19
Achille Lerpinière

26 | FORMER LES ACTEURS D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE :
QUELLES COMPÉTENCES POUR L'INGÉNIEUR DES PONTS ?
Émeric Fortin

29 | DÉVELOP'PONTS, DES ÉTUDIANTS ENGAGÉS
Gilles Jeannot

31 | ÉTUDIANTS ENGAGÉS
Marguerite Damon

32 | ENTRE TRADITION ET MODERNITÉ : LA FORMATION DES INGÉNIEURS
À L'ACTION PUBLIQUE PAR L'ÉCOLE DES PONTS
Yann Kervinio et Vincent Spenlehauer

32 | **FORMATION ACTION PUBLIQUE**

34 | **ALUMNI**

37 | **RUGBY**

38 | **VITA COMMUNITATIS**



PAM
Ponts Alumni
Magazine
N°19
juin 2022

RÉDACTRICE EN CHEF :
Camille Laborie

DIRECTEUR DE LA PUBLICITÉ :
Patrick Sarfati

Responsables de la publicité :
Julien Baratta
Laurent Fournier
Responsable Technique : Yael Sibony

PHOTO DE COUVERTURE
ISTOCK



Accenta : La start-up qui accompagne la décarbonation du bâtiment

Le secteur du bâtiment reste l'un des principaux émetteurs de CO₂ et consommateur d'énergie. Pour aider les acteurs du secteur à relever le défi de la décarbonation, Accenta met à leur disposition des solutions, une expertise et un accompagnement pour décarboner la fonction thermique. Le point avec Pierre Trémolières, fondateur et PDG de la start-up.

■ Quel est votre cœur de métier ?

Accenta adresse les enjeux de la décarbonation des bâtiments qui mobilise les propriétaires de grands parcs qui ont des contraintes légales à ce niveau, mais également une responsabilité sociétale et environnementale.

Nous mettons à leur disposition des solutions à la hauteur des ambitions portées par la Transition Énergétique et Environnementale, c'est-à-dire la neutralité carbone.

Concrètement, nous leur proposons une solution clé-en-main qui leur garantit de décarboner jusqu'à 95 % les consommations énergétiques thermiques de leurs bâtiments, responsables de 10 % des émissions annuelles mondiales. Enfin, Accenta permet aussi à ses clients d'autofinancer complètement ou partiellement leur décarbonation grâce aux économies budgétaires générées. Accenta propose donc une solution clé-en-main (technique et financière) en mode EaaS (Energy Efficiency as a Service).

■ Quelle place occupe la technologie dans votre modèle ?

Accenta a vu le jour au sein du campus de l'école Polytechnique et de son incubateur. C'est aussi le fruit d'un programme de recherche de trois ans porté par plusieurs laboratoires (le BRGM, le CES, le LMD...). Notre technologie permet de booster très significativement les rendements thermodynamiques des pompes à chaleur qui sont ainsi augmentées de près de 250 %.

Notre solution optimise la demande en énergie des bâtiments en capitalisant sur deux technologies :

- l'IA et le Machine Learning pour mieux piloter et maîtriser la performance des installations afin de les rendre aussi compétitives que les énergies fossiles (gaz, fioul) ;
- le stockage thermique inter-saisonnier pour utiliser la chaleur de l'été pour chauffer les bâtiments en hiver, et stocker le froid de l'hiver pour les rafraîchir en été. Nous installons des sondes géothermiques dans le sous-sol, en-dessous des bâtiments ou à proximité. La terre sous nos pieds, disponible gratuitement, devient donc notre batterie thermique et nous offre une solution complètement décarbonée.

■ Des exemples de projets que vous avez menés ?

Nous avons équipé le siège social d'Airbus à Toulouse : trois bâtiments de 36 000 m².

Notre technologie a permis de réduire drastiquement les émissions de CO₂ (95 % par rapport à l'état de l'art) et

la consommation énergétique (80 %). Nous avons contribué à la livraison du 1^{er} entrepôt neutre en carbone au monde pour Prologis et son client final, Monoprix, situé à Moissy-Cramayel, qui enregistre une diminution de la consommation énergétique de 70 % et une réduction des émissions de CO₂ de la fonction thermique de 92 %.

■ Quelles sont vos ambitions sur le marché ?

Aujourd'hui, Accenta, qui est la seule entreprise qui garantit une décarbonation de 95% de la fonction thermique des bâtiments, prépare la chaufferie et la climatisation zéro carbone de demain qui nous permettra d'atteindre la nécessaire neutralité carbone complète.

Notre start-up a vu le jour en 2016 et après 3 ans de R&D, nous avons connu un très fort démarrage commercial avec un carnet de commandes actuellement plein. Nous poursuivons ce développement sur le territoire national, mais ciblons aussi l'Europe et le reste du monde. Nous avons ainsi ouvert des joint-ventures en Chine et en Inde.

En effet, le bas carbone n'est pas uniquement une préoccupation européenne ou occidentale.

Ainsi avec ces premières implantations, nous testons ces marchés à très fort potentiel. Nous y rencontrons d'ores et déjà de très beaux succès qui laissent présager un développement fructueux de notre activité à l'international.

Acteurs... et moteurs !

ÉDITO

Christelle Abou Chedid

En écrivant ces quelques lignes, je souhaitais, avant tout, partager avec vous les actualités de notre école et de notre association.

En commençant par la plus récente : l'Ecole des Ponts continue de progresser, rayonner et exceller – elle gagne notamment 58 places pour se classer 243^e mondiale dans le domaine «Engineering & Technology» selon le classement QS World University Rankings by Subject 2022. Grand bravo !

Mais comment puis-je parler d'actualités sans évoquer l'ensemble des événements politiques qui ont ponctué le premier semestre 2022 ?

Sur la scène internationale, cette année est particulièrement marquée par l'invasion de l'Ukraine, par la crise des matières premières et crise énergétique et par la volonté de l'Europe de devenir indépendante de l'énergie fossile russe, volonté concrétisée par le plan REPowerEU fixant à 45% les objectifs renouvelables de l'Europe en 2030.

Sur le plan national, le début de cette année était marqué par les élections

présidentielles, par la nomination d'un nouveau gouvernement et par la nécessité d'agir rapidement pour accélérer la transition énergétique.

Une nouvelle fois, notre Ecole et notre association se sont trouvées au cœur de ces actualités, mais ceci n'est certainement pas une surprise pour vous, chères lectrices et lecteurs !

L'annonce de la nomination par le président Emmanuel Macron d'Elisabeth Borne (X-Ponts 86) à la tête du gouvernement est tombée lors de la soirée de l'assemblée générale de Ponts Alumni. Une coïncidence, certes, mais je peux témoigner de la solidarité des anciens de l'Ecole présents à cette cérémonie qui n'ont pas manqué de se féliciter de la nomination de leur camarade et d'exprimer leur joie et fierté face à un parcours qui a toujours allié l'ingénierie et la citoyenneté : chevalier de l'ordre national du Mérite et de la Légion d'honneur, présidente de la RATP en 2015, ministre en charge des Transports en 2017, ministre en charge de la transition écologique et solidaire en 2019 et ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion en 2020.

Quid de la transition énergétique et de la mobilisation de l'Ecole et de ses ingénieurs ?

Encore une fois, l'Ecole s'est mobilisée face à cette urgence climatique. Par la formation et ses enseignements d'une part, et la mise en place de parcours mettant la transition écologique au cœur de la formation d'ingénieurs : je cite à titre d'exemple le parcours « finance verte » et le master « transition énergétique et territoires. ». Par la mobilisation de ses chercheurs d'autre part, notamment celle de Céline Guivarch, ingénieure en chef des Ponts, des Eaux et des Forêts (2005) et directrice de recherche à l'École des Ponts, invitée parmi les experts scientifiques du climat réunis à l'Élysée pour réfléchir à la mise en œuvre de la planification écologique. Par sa Fondation enfin qui lance un appel de fonds à ses donateurs pour soutenir l'école dans le développement de ces engagements. Soutenons l'école et mobilisons-nous tous à ses côtés dans nos fonctions de cadres et d'experts face à cette urgence climatique ! ■

Christelle Abou Chedid (CIV 16)
Trésorière de Ponts Alumni

Pour des ingénieur(e)s dans la cité



Arnaud Passalacqua

Cergy-Pontoise, ville nouvelle assez utopique portée par Bernard Hirsch. Crédit photos : Institut Paris Région, Michel Biancale

Ingénieure citoyenne, ingénieur citoyen ? Voilà pour sûr un thème plus délicat qu'il n'y paraît de prime abord. Si le mot *ingénieur(e)* doit être entendu dans ces colonnes au sens de l'École des ponts et chaussées, celui de *citoyen(ne)* paraît plus complexe à cerner. D'autant que son usage comme adjectif le positionne différemment de celui, plus classique, comme substantif.

Accoler les deux renvoie assez spontanément aux origines de l'École des ponts et chaussées ainsi qu'à celles d'une société où chacune et chacun peut se prévaloir de cette qualité de citoyen(ne). En effet, la Révolution française, qui a ravivé l'usage du mot *citoyen(ne)*, est aussi un moment important de la structuration des écoles d'ingénieurs en France. Si celle des ponts et chaussées lui est antérieure, elle lui doit néanmoins beaucoup de son caractère, en particulier dans sa relation avec l'École polytechnique, dont elle a été une matrice. À la veille de la Révolution, l'École des ponts et chaussées se distinguait d'ailleurs de l'autre école du génie, militaire celui-ci, l'École de Mézières, par son ouverture sociale en amont et son ouverture sur les divers métiers de la construction en aval. La première survécut à la Révolution, quand l'autre y disparut : la plus citoyenne survécut pourrait-on dire.

Être ingénieur(e) des ponts et chaussées amène effectivement à avoir un lien avec des enjeux sociétaux qui peuvent conduire à dépasser les fonctions qui sont les siennes pour porter des engagements personnels ou collectifs. Peut-être est-ce le cas d'autres écoles ? Sans doute. D'autres métiers

? Également. Tentons toutefois de cerner ce qui pourrait être spécifique aux ponts et chaussées.

Leurs objets de prédilection sont probablement au cœur de cette dynamique : voirie, ponts, chemin de fer, canaux, eau et assainissement, réseaux... On retrouve ici bien des éléments-clé des macro-systèmes techniques, ces systèmes dont l'ampleur est telle qu'ils finissent par transformer le monde du fait des connexions qu'ils permettent. Le chemin de fer en est l'exemple historique type et il a été et demeure un domaine d'implication très massive des ingénieur(e)s des ponts et chaussées. Penser, construire, exploiter, maintenir de tels systèmes conduit à agir au-delà des matérialités propres à ces objets, à prendre en considération leurs interactions à double sens avec la société, les territoires, les imaginaires...

Dans une vision largement héritée du XIX^e siècle, on peut même penser que certain(e)s souhaitent changer la société par ces dispositifs techniques. L'engagement serait-là au cœur du métier d'ingénieur(e). Pensons par exemple à la figure de Fulgence Bienvenüe, connu pour être le père du métro,

Arnaud Passalacqua (CIV 04)
Historien
@École d'urbanisme de Paris

mais au préalable ingénieur activement impliqué dans le déploiement d'infrastructures urbaines dans les quartiers populaires de l'Est parisien, en particulier le funiculaire de Belleville. Ou à celle de Bernard Hirsch, qui voulait faire de Cergy-Pontoise « une ville où l'homme a le pas sur la machine⁽¹⁾ ». Ou encore à celle de Claude Martinand, auteur en grande partie de la Loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, qui assure un *droit au transport*. Faire de son poste un engagement citoyen.

Mais l'ingénieur(e) peut prendre part à la vie de la société en déployant ses forces au-delà de ses fonctions. Citons ici quelques noms d'élèves dont la carrière s'est aussi faite en politique, de gauche à droite : Alain Lipietz, Valérie Rabault, Patrice Vergriete, Jean-Paul Alduy ou Bruno Mégret. Preuve que l'engagement ne signifie rien du positionnement sur l'échiquier politique ! Dans une société démocratique, l'action peut aussi se déployer dans bien d'autres cadres. Pensons ici aux associations, comme par exemple Ingénieurs sans frontières, née en 1982 à l'École des ponts et chaussées. Voilà une initiative qui place la réflexion sur le développement et la solidarité au cœur des considérations portées sur la technique et le sens qu'il faut lui donner.

Mais les ingénieurs des *Ponts colo*, avant et après les indépendances, ne se sentaient-ils pas eux aussi investis d'une mission allant au-delà de leur fonction ? Qui d'ailleurs a pu se prolonger de retour en métropole, tant l'expérience coloniale a pesé dans les pratiques de l'aménagement au long de la deuxième partie du XX^e siècle. À moins que l'investissement citoyen soit à chercher du côté de Jean Rouch et de sa pratique d'un cinéma ethnographique à même de rendre compte de l'humain par une technique, ainsi mise au service de l'interconnaissance ?

La question est donc celle des cadres d'actions de l'ingénieur(e). Ceux aux-

quels il ou elle se rattache, comme ceux qu'il ou elle se donne pour exercer son métier, dans la diversité des fonctions que ce terme recoupe, et, au-delà, prendre sa part dans la vie de la cité. À situation exceptionnelle, cadre exceptionnel : c'est le cas de Raymond Aubrac, jeune ingénieur à la manœuvre pour structurer les mouvements de résistance pendant la Deuxième Guerre mondiale. En des temps plus paisibles, les combats sont plus feutrés, mais on peut toujours y retrouver des ingénieur(e)s des ponts et chaussées, tel Hubert Peigné, se posant comme ardent défenseur du vélo dans une France des années 1990 loin de voir dans cet objet autre chose qu'une pratique sportive. Mais l'automobile, en face, n'était-elle pas portée par des ingénieur(e)s de la même École, dont il serait rapide et anachronique d'écarter l'idée qu'un engagement citoyen les ait aussi porté(e)s ?

Aujourd'hui, alors que les enjeux portent sur le climat, l'énergie, la biodiversité et les ressources en matériaux, quelles peuvent être les postures citoyennes pour les ingénieur(e)s des ponts et chaussées ? Il se trouve que nombre de leurs thématiques habituelles sont au cœur de ces tensions, y compris celles touchant à l'énergie, traditionnellement plutôt rattachées à l'École des mines, du fait de la territorialisation nouvelle que portent les énergies renouvelables. Sans oublier les enjeux sociaux d'une société qui semble courir toujours plus le risque de sa dislocation, loin de l'idéal aussi ancré dans les origines de l'École qui est celui des échanges et du progrès social conduit par une forme de raison.

Que ce soit dans ses propres fonctions ou par ses engagements associatifs, politiques ou du quotidien, l'ingénieur(e) des ponts et chaussées se trouve donc dans une urgente nécessité d'agir pour la société face aux défis majeurs qui sont les nôtres. D'autant plus qu'elle a investi dans sa formation, souvent dès

BIO

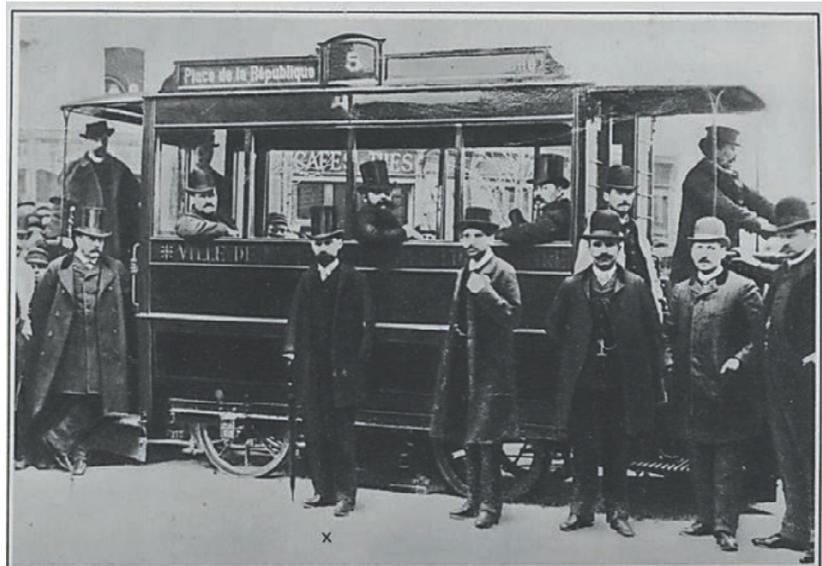
Arnaud Passalacqua est professeur à l'École d'urbanisme de Paris, chercheur au Lab'Urba et chercheur associé au LIED. Ingénieur (X et Ponts 04) et historien, il s'intéresse aux enjeux de mobilité sur le temps long à partir de notions transversales comme l'espace public, l'innovation ou les circulations transnationales.



(1) Hirsch (B.), *L'Invention d'une ville nouvelle. Cergy-Pontoise. 1965-1975*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 2000.

la classe préparatoire puis pendant ses études à l'École, des sommes et des espoirs dont il ou elle ne peut qu'être redevable. Mais que dire du sens de ces engagements ? Le sens de l'intérêt commun est-il consensuel aujourd'hui ? L'a-t-il jamais été ? La force d'une école se mesure aussi à la capacité qu'elle offre à ses élèves de se forger leur propre gouverne et d'adopter une vision critique de ce qui leur est proposé. Donc à la diversité des points de vue.

Il serait donc illusoire d'adopter une vision unifiée et à sens unique de ce que signifie être citoyen(ne) pour un(e) ingénieur(e) d'aujourd'hui. Comme d'hier, d'ailleurs. L'histoire, moins que tout autre point de vue, n'est pas là pour porter des jugements moraux, mais pour proposer des récits susceptibles d'éclairer nos situations contemporaines à partir de matériaux passés. Songeons que nous aussi, ingénieur(e)s des ponts et chaussées, vivons un moment d'histoire, qui nous impose,

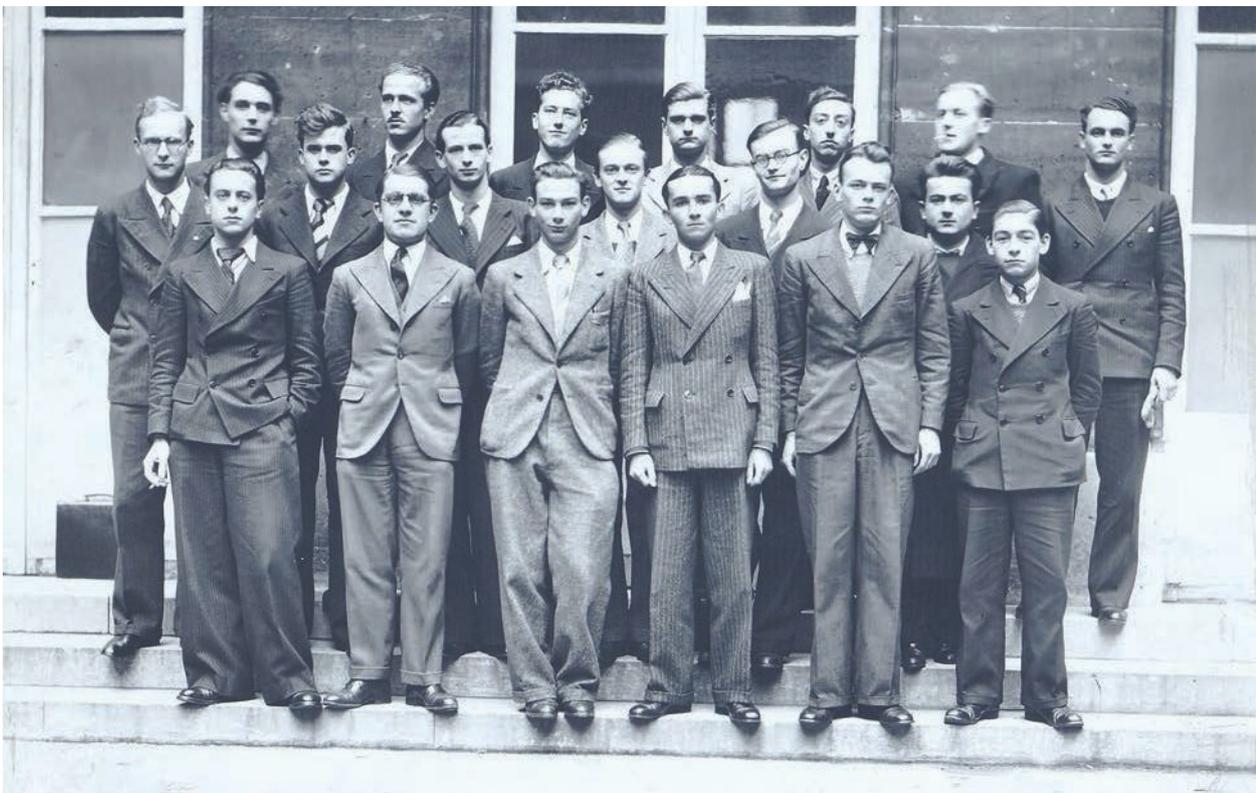


Inauguration du Funiculaire de Belleville (1890)

Le funiculaire de Belleville, projet porté par Fulgence Bienvenüe (x).
Crédits photos : Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

plus que d'autres peut-être, de penser au collectif. D'autant que ce moment met au défi le rapport de nos sociétés à ce qui a longtemps alimenté la vision des ponts et chaussées : le progrès

technique. Que reste-t-il du rôle de l'ingénieur(e) dans une telle situation ? Peut-être justement son statut de citoyen(ne) ! ■



Photographie de promotion 1937-1938. Jean Rouch est au 2^e rang, 2^e en partant de la gauche. Crédits photos : Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

Rencontre avec Nicolas Samsoen, maire de Massy (91)

POLITIQUE

«Une ville, c'est autant une réalité physique qu'humaine. Etre à la fois élu et ingénieur c'est essayer de rassembler les deux.»

Nicolas Samsoen (IPEF 97)
Maire
@Ville de Massy

(1) EPAMSA : établissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval, créé en 1996

Q PAM :

Vous êtes maire de la ville de Massy depuis octobre 2017. Vos parcours professionnels et politiques semblent très liés....

R Nicolas Samsoen :

Une anecdote pour commencer : j'ai été élu à Massy pour la première fois et j'ai été admis à l'Ecole des Ponts à dix jours d'écart. C'était en juin 1995 ; ces deux succès coup sur coup sont un beau souvenir. Quand je suis allé voir Jacques Lagardère, le directeur de l'ENPC, pour expliquer que la scolarité serait un peu compliquée en raison de mon mandat municipal, il a eu cette réponse que j'ai trouvée assez sensée : « Ce sera une très bonne formation complémentaire ! ».

La politique, et en particulier l'évolution des villes, m'a toujours intéressé. Une ville, c'est autant une réalité physique qu'humaine. Etre à la fois élu et ingénieur, c'est essayer de rassembler les deux ; l'élu met plus d'affect, de collectif, l'ingénieur plus de méthode et de rationalité, mais toujours « pour l'amour des villes » pour reprendre le titre du livre de Jacques Le Goff...

Q PAM :

Revenons sur votre parcours...

R Nicolas Samsoen :

J'ai commencé ma carrière à la DDE de la Somme où je m'occupais - déjà ! - des relations avec les collectivités. J'avais pris un 80% pour être à Massy le vendredi. Quand j'en ai parlé au responsable du Corps, il avait laissé échapper - avant de se raviser très vite - « D'habitude, c'est pour les personnels féminins ». Une autre époque !

Puis en cabinet ministériel auprès de Gilles de Robien, je me suis occupé d'urbanisme et d'environnement. En même temps que nous travaillions sur la loi Urbanisme et Habitat, je travaillais à la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Massy qui servait donc de cas d'école pour ajuster la loi en préparation. Certains y verront du mélange des genres ; je pense que cela a été plutôt efficace ! C'est à cette époque aussi que j'ai pris conscience de la réalité du changement climatique ; il y a 20 ans déjà !

J'ai ensuite travaillé sur le renouvellement urbain, en dirigeant l'EPAMSA⁽¹⁾.

BIO

Nicolas Samsoen est diplômé de l'ENS (95) et de l'Ecole des Ponts (IPEF 97). Entré en 1995 à la mairie de Massy en tant qu'adjoint en charge de l'éducation, il est élu maire de Massy en 2017. Vice-président de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, il est également président du Comité Stratégique de la Société du Grand Paris depuis 2021.

Le refus de la ségrégation sociale, c'est vraiment dans mes tripes, pour le dire crûment. Réussir à faire vivre ensemble la population française dans sa diversité, c'est, avec le changement climatique, l'un des grands défis de notre temps. Je suis convaincu qu'il faut intégrer ces questions de renouvellement urbain dans des logiques plus larges : de développement local, de mixité sociale. Si on traite un QPV : Quartier de la Politique de la Ville uniquement de manière corrective, on se plante. Il faut les regarder d'abord comme une opportunité même s'il y a des problèmes très concrets à traiter, notamment de sécurité et de modalités d'attribution des logements sociaux.

Q PAM :

Votre formation d'ingénieur a-t-elle un impact sur votre manière d'appréhender vos missions actuelles ?

R Nicolas Samsoen :

Le rôle du maire est d'abord la vie. Et qu'est-ce qu'un ingénieur ? Quelqu'un qui aime faire, en utilisant des techniques et, plus généralement de manière rationnelle.

Avant toute chose, j'aime faire, j'aime prendre des risques, je ne suis pas quelqu'un de très prudent. Et je ne suis pas un fan des maires conservateurs ou « trouillards » qui veulent surtout que rien ne change.

POUR POURSUIVRE LA LECTURE

et être assuré de recevoir les prochains numéros

adhère dès maintenant à Ponts Alumni !

Tarifs d'adhésion 2022

j'adhère en ligne

Massy est une ville qui assume son développement, un peu le «downtown» du Plateau de Saclay. Si on veut réussir ce projet très ambitieux – et maintenant on n'a plus le choix – tout en protégeant les terres agricoles du plateau, il faut une vraie ville-centre, et cette ville ne peut être que Massy. Donc le projet de Saclay, pour Massy est à la fois une chance et une obligation.

Mais voir-faire, c'est l'aménagement urbain ; et si je ne suis plus un « spécialiste », je comprends comment ça marche. Pour Massy, c'est j'essaie d'avoir une vision rationnelle, « stratégique » de l'avenir de la ville, de distinguer ce qui est essentiel de ce qui ne l'est pas. Pour moi, ce qui est hors du champ de l'aménagement, mes deux grands sujets en ce moment sont la prévention de la délinquance et le soutien de nos collègues. C'est donc là-dessus que je mets mes moyens parce que je considère ça comme essentiel pour la ville.

Mais je suis maire, pas ingénieur ! Mon rôle est d'emmener les gens, d'écouter, de fédérer ; avoir raison tout seul ne permet pas de transformer le monde ! Un exemple : comme ingénieur et comme maire, je crois qu'il faut fortement développer le vélo. Grâce à ma formation d'ingénieur, j'essaie d'avoir une approche rationnelle des pistes à construire... Mais cela ne suffit pas. Il faut aussi convaincre. Alors j'utilise le premier pouvoir des politiques : parler, communiquer ! Je roule à vélo dans la ville. Je fais ensuite, par exemple, une