

## « Gouverner la ville par la donnée ? Des usages démocratiques de l'urban data »

Par-delà l'intégration informatique et télématique des services urbains en réseaux, par-delà l'information en temps réel de l'usager, autrement dit-, par-delà les *process* et les fonctionnalités, la *smart city* se caractérise par l'explosion du nombre de données (dont l'une des figures est le *big data*.)

Cette question de la donnée s'impose aujourd'hui aux villes comme un défi de plusieurs natures, lesquelles peuvent être interrogées. Il y a la question de la **production** de ces données, la question de leur **propriété** et celle de leur **usage**.

Mais peut-être vaut-il mieux commencer par s'en saisir à travers les manifestations les plus éloquentes, celles, par exemple de ces murs d'écrans ou de ces *dashboards* géants souvent présentés à titre d'illustrations, qui donnent à voir une ville dont les flux seraient pilotés à partir d'un tableau de commande. Ces écrans ont moins une *fonction panoptique* dans laquelle la vision serait une condition du contrôle, qu'une *fonction de monitoring* dans laquelle ce qui est donné à voir est d'abord le contrôle, c'est-à-dire le bon ajustement des réseaux aux flux qui s'y meuvent, le bon niveau en contenus des contenants, la bonne allocation des ressources aux besoins, de façon à minimiser toute intervention correctrice susceptible de générer coût et désordres. Il y aurait là, dans ce pilotage de la ville par la donnée, un simple fantasme – celui déjà ancien de la ville cybernétique – si ces dispositifs n'étaient pas déjà présents, sans toutefois qu'ils ne réalisent encore pleinement le programme ainsi rêvé. De ce décalage – simple affaire de délai ou problème plus fondamental – on pourra se réjouir ou s'inquiéter. On pourra en faire le motif d'une réflexion sur les implications de cette question de la donnée dans la gouvernance démocratique des villes.

Une première série de questions peut se poser, qui reste souvent dans l'ombre : **de quoi, par quoi et par qui ces systèmes sont-ils informés ?** Par des capteurs dédiés ou par des interfaces d'usage qui génèrent de l'information à mesure qu'on les utilise (bornes d'accès, un péage, un distributeur de billet, l'emploi d'un téléphone mobile, etc.). Qui est propriétaire des données produites ? Qui peut en être dépositaire pour la collectivité publique... et en vertu de quel droit, avec quels risques, pour l'usager comme pour le système technique ?

Avant d'être des données, c'est à dire avant d'être discrétisées, grammatisées, transmises, stockées, exploitées ou vendues, ces informations sont des *signaux* qui servent à l'autorégulation des systèmes techniques urbains. Si un prestataire ou une entreprise délégataire de service public les gère à travers un *système propriétaire* et non un système ouvert, l'autorité commanditaire ou concédante aura toutes les peines du monde à changer d'opérateur sans perte d'information. Gouverner la ville *par* la donnée suppose une gouvernance *de* la donnée elle-même, de sa production à son exploitation en passant par sa transmission.

Une fois considérées en amont les conditions matérielles de production de la donnée, on peut déplacer le questionnement vers **le traitement des données par les hommes et les machines**. Ce pan du questionnement reste bien plus prospectif, et en même temps décisif, pour sonder les formes que prendront les interactions entre humains et non-humains dans l'environnement urbain numérisé. On peut relever l'existence d'une chaîne de transformation de la donnée qui laisse une place importante au traitement algorithmique. Ces algorithmes de traitement permettent d'établir des solutions optimisées car fondées sur la prise en compte simultanée de multiples facteurs. Ceci ne va pas non plus sans poser des problèmes de gouvernance. Tout d'abord, si l'on reprend la distinction signal/donnée (le signal à l'état de trace), il faut distinguer d'un côté les algorithmes de traitement en temps réel qui participent à l'autorégulation du système par des boucles de rétroaction sans intermédiation, de l'autre, ceux mobilisés dans l'exploitation des bases de données qui établiront des profils, fonderont des pronostics, etc. **L'absence d'intermédiation** dans le premier cas (notamment dans le MtoM) et **l'opacité des algorithmes** à la plupart de leurs utilisateurs dans le second et doit conduire à réfléchir aux conditions par lesquels peut s'exercer un contrôle démocratique d'opération techniques qui ne sont jamais totalement neutres. Si l'*open data* favorise la contre expertise, il ne suffit pas. Les systèmes *open source* ne constituent-ils pas un autre prérequis technique à une gouvernance démocratique de l'urban data ?

Mais cette ouverture comporte, on le sait un risque : celui de la **vulnérabilité** aux intrusions accidentelles ou malveillantes ; la tentation peut-être grande de privilégier **la sécurité et donc le secret** à l'ouverture et au contrôle. Une alternative ne serait-elle pas de chercher en dehors de du système d'information lui-même les forces de résilience permettant à la ville de recouvrer rapidement l'ensemble de ses fonctions essentielles en cas de paralysie dudit système ?

Enfin, si la ville intelligente voit ses circulations optimisées par des systèmes d'information dynamiques, **il serait hasardeux de croire qu'il n'existe qu'un seul optimum** (celui-ci est relatif à ce qu'on pense être une *bonne* ville) mais surtout qu'il n'existe qu'un seul régime d'optimisation. Ainsi, n'envisage-t-on pas un peu trop souvent et un peu trop naïvement, la ville intelligente comme un système intégré de régulation des flux (véhicules, énergie, eau, déchets...) placée sous le contrôle d'une autorité locale qui, en régie ou avec l'appui d'un exploitant et d'une intelligence communicationnelle et machinique distribuée dans ses réseaux, allouera en permanence et en tant réel la bonne ressource (information, énergie, etc.) à ses usagers et orientera les usages afin d'optimiser l'exploitation de la ressource ? Ce régime d'optimisation de la ville fonctionnelle gouvernée peut être renforcé ou au contraire contrarié par une offre d'optimisation individuelle (calcul d'itinéraire, offre commerciale, etc.) de la part d'opérateurs tiers non-impliqués et non-intéressé au fonctionnement urbain dans son ensemble. La sommes des optimisations individuelles ne fait pas nécessairement un optimum collectif ; enfin quelle place est laissée dans cette vision à un troisième régime d'optimisation : celui plus horizontal du *peer-to-peer*.