



HAL
open science

Principe d'égalité et villes éco-intelligentes / El principio de igualdad y la ciudad inteligente

Marcel Moritz

► To cite this version:

Marcel Moritz. Principe d'égalité et villes éco-intelligentes / El principio de igualdad y la ciudad inteligente. Las ciudades inteligentes frente al principio de igualdad, Université Paris 1 Sorbonne, Universidad del Rosario, Université Lille 1, Nov 2016, Bogota, Colombie. hal-01831032

HAL Id: hal-01831032

<https://hal.science/hal-01831032>

Submitted on 5 Jul 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Principe d'égalité et villes éco-intelligentes

Par Marcel MORITZ, MCF HDR – CERAPS UMR 8026 – Université Lille 2

La ville intelligente est communément conçue comme une ville de services, de services publics. Cela pose nécessairement la question du respect du principe d'égalité dans le cadre de ces villes, surtout lorsqu'elles visent à protéger l'environnement, ce qui devrait être un droit égal pour tous. Nous ne nous attarderons pas sur la notion de principe d'égalité et sur ses fondements, puisque ce principe est au cœur de plusieurs contributions abordées durant ce colloque. Rappelons simplement qu'en France, le principe d'égalité constitue l'un des principes essentiels du service public¹. C'est un principe important mais à géométrie potentiellement variable car limité aux usagers placés dans des situations semblables. L'égalité face au service public n'est donc pas une égalité parfaite, loin de là. Au regard de la smart-city, ce point est d'importance, puisque le principe d'égalité ne commande pas que tous les citoyens disposent des mêmes services, quel que soit leur lieu de résidence. Il convient simplement que des usagers de la ville intelligente, placés dans une situation analogue face à cette ville intelligente disposent des mêmes services ; un visiteur ou un résident ne le sont, par exemple, pas.

La ville intelligente nécessite une définition. Il est communément considéré que la ville intelligente est principalement basée sur un traitement massif de données, à caractère personnel ou non. Mais l'intelligence d'une ville repose certainement aussi sur d'autres éléments. Les cités antiques étaient-elles des « villes stupides » en l'absence de traitement de données ? Probablement pas ! D'où la nécessité de prendre en compte d'autres éléments, notamment d'aménagement urbain : limiter les bouchons matinaux peut bien entendu passer par une analyse en temps réel du trafic automobile, une circulation alternée contrôlée par caméras, la mise en place de péages urbains, etc. En somme des solutions « intelligentes ». Mais si les voies d'accès à la ville sont-elles-même sous-dimensionnées, cela ne sert strictement à rien. Quant aux bâtiments, ils peuvent être équipés de nombreux capteurs communicants, cela ne sert à rien non plus si les méthodes de construction ne sont pas conformes aux standards d'isolation thermique élémentaires. Réduire lato sensu la ville intelligente aux données et à leur traitement est donc, de notre point de vue, une erreur. Cela est vrai pour les aspects de protection de l'environnement que nous allons étudier, mais cela est exact, par exemple, pour les aspects « smart security ». A cet égard, chercher à créer de la mixité sociale dans les différents quartiers d'une ville est une solution « intelligente » qui ne requière pas forcément de traiter des données...mais c'est une solution de bon sens !

Revenons à la ville éco-intelligente. Que doit-on entendre par éco-intelligence ? Et – question qui en découle – pourquoi s'intéresser aux enjeux de l'éco-intelligence ? En quoi ces derniers diffèrent-ils, par exemple, de ceux relatifs à la sécurité ? A de nombreux égards, la ville intelligente peut être appréhendée dans la globalité de ses objectifs, notamment la sécurité, l'écologie, l'efficacité budgétaire, la transparence et la participation démocratique. N'y aurait-il donc pas de différences juridiques entre les différents visages de la ville intelligente ? Nous n'en sommes pas certains. En premier lieu, la nature des données traitées dans un but de protection de l'environnement est à certains égards spécifique. Il ne s'agit que rarement *prima facie* de données à caractère personnel, mais plus souvent de données de consommation énergétique, de trafic automobile, etc. Autant de données qui ne requièrent pas nécessairement d'identification. Mais il ne faudrait pas sous-estimer les capacités de ré-identification que portent en elles ces données².

¹ Conseil d'Etat, 9 mars 1951, n° 92004, Société des concerts du conservatoire

² ANDERSON N., "Anonymized data really isn't—and here's why not", Ars Technica, 9 août 2009, [www.arstechnica.com/tech-policy/2009/09/your-secrets-live-online-in-databases-of-ruin/].

En deuxième lieu, le droit d'accès à l'information en matière environnementale est fortement protégé, ce qui distingue par exemple cette information de celles afférentes à la sécurité. En troisième lieu, la nécessité de protéger l'environnement fait *globalement* consensus. La ville « éco-intelligente » fait moins débat que la ville « intelligente- sécuritaire ». Relativement rares sont ceux qui sont contre la protection de l'environnement, la lutte contre le réchauffement climatique, la protection des espèces. A l'inverse, être opposé à la surveillance de masse inhérente à la ville « intelligente-sécuritaire » est beaucoup plus fréquent. Le risque est donc que la protection de l'environnement serve d'alibi à la surveillance sécuritaire. Installer des caméras pour fluidifier le trafic automobile et limiter la pollution sera largement accepté, ce qui ne sera pas le cas si la finalité affichée de ces mêmes caméras est de lire les plaques d'immatriculation. Il existe donc bien des enjeux spécifiques à la ville éco-intelligente.

Ces éléments de définition étant posés, se pose la question de l'angle d'approche à retenir. Il nous semble donc pertinent de nous intéresser aux différents acteurs de la ville éco-intelligente. Plus particulièrement à ceux qui y vivent, travaillent, transitent, en somme les usagers de ces villes. Ces usagers sont bien entendu au cœur de la ville intelligente et des services qu'elle propose. C'est aussi à eux que paraît s'adresser prioritairement – naturellement - le principe d'égalité. Mais la ville intelligente est également, il faut être lucide, un concept économique développé par des acteurs, politiques mais aussi commerciaux qui y ont un intérêt. Ces « bâtisseurs » de la ville intelligente sont-ils également traités ? La ville intelligente ne serait-elle pas finalement simplement un outil marketing créé par les grands groupes économiques pour évincer toute concurrence ? Nous tenterons de répondre à ces interrogations en étudiant successivement les usagers et les « bâtisseurs » de la ville éco-intelligente, sous l'angle du principe d'égalité.

1. Egalité et inégalités des usagers de la ville éco-intelligente

La ville intelligente fournit un ensemble de services à ses usagers, services dont on peut globalement considérer qu'ils obéissent à la définition de la notion de service public : services d'intérêt général assurés ou assumés par une personne publique. Dès lors que l'on retient cette définition, il semblerait que l'égalité soit globalement assurée dans la ville éco-intelligente. Cependant, en réalité, un certain nombre d'études démontre que cette égalité n'est que relative, et qu'elle dépend grandement du prisme d'analyse retenu.

A) L'information et la participation des usagers de la ville éco-intelligente

S'agissant en premier lieu du droit à l'information des usagers au regard des informations environnementales, il nous apparaît que l'égalité est globalement garantie. En effet, l'accès à l'information sur l'environnement a vu sa première formalisation dans une directive européenne de 1990. Il constitue aussi le premier pilier de la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998, élaborée dans le cadre des Nations Unies et entrée en vigueur en France en 2002. Son principe établit le droit pour toute personne d'obtenir des autorités publiques les informations qu'elles détiennent sur l'environnement. Une directive du 28 janvier 2003³, est ensuite venue retranscrire les éléments sur l'accès aux informations environnementales de la convention d'Aarhus. Cette directive a été introduite dans le droit français en 2005⁴. Dans le même temps, la charte constitutionnelle de l'environnement de 2004, dans son article 7, est venue affirmer le droit de toute personne d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques. En synthèse, en France, le droit d'accès à l'information relative à l'environnement est largement

³ Directive 2003/4/CE concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement.

⁴ Loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005, portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.

protégé. Ce droit est aujourd'hui codifié dans le code de l'environnement (art. L. 124-1 à L. 124-8 et R. 124-1 à R. 124-5) et explicité dans une circulaire⁵. En outre, le Conseil d'Etat a donné une définition large des organismes visés par le droit d'accès. Ainsi, un organisme privé peut être soumis au droit d'accès en sa qualité de prestataire de service public, « eu égard à l'intérêt général de sa mission, à ses conditions de création, d'organisation et de fonctionnement, aux obligations qui lui sont imposées et aux mesures mises en œuvre par les personnes publiques pour s'assurer que les objectifs qui lui sont assignés sont atteints »⁶. Dans cette logique, nombreux sont les acteurs de la ville éco-intelligente soumis au droit d'accès aux informations environnementales. Cet accès est alors fortement égalitaire. Seuls les frais de reproduction et éventuellement d'envoi (timbre, enveloppe) pourront être facturés, sans que ceux-ci puissent excéder le coût réel supporté par l'administration. Lorsque le document est disponible sous forme électronique, l'envoi par courrier électronique est possible ; il est alors sans frais.

Enfin, c'est aussi un droit large du point de vue de son champ d'application, puisque le législateur considère que constituent des documents communicables notamment les dossiers, rapports, études, comptes rendus, procès-verbaux, statistiques, directives, instructions, circulaires, notes et réponses ministérielles, correspondances, avis, prévisions et décisions.

Ce droit à l'information en matière environnementale est important car il permet de garantir un socle égalitaire de connaissances à partir desquelles les citoyens peuvent ensuite contribuer à participer aux décisions afférentes à la ville éco-intelligente. C'est là un second enjeu : la question du droit à la participation aux décisions ayant un impact sur l'environnement. En d'autres termes, les usagers de la ville intelligente disposent-ils de droits égaux à peser sur les décisions intéressant cette ville ?

Si le droit à l'information en matière environnementale est globalement effectif et égalitaire, le droit à la participation est quant à lui un peu plus limité. Certes, l'article 7 de la charte constitutionnelle de l'environnement dispose en France que « *Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement* ». Les modalités pratiques de ce droit à la participation sont définies à l'article L120-1 du Code de l'environnement : « *Le présent article définit les conditions et limites dans lesquelles le principe de participation du public, prévu à l'article 7 de la Charte de l'environnement, est applicable aux décisions, autres que les décisions individuelles, des autorités publiques ayant une incidence sur l'environnement lorsque celles-ci ne sont pas soumises, par les dispositions législatives qui leur sont applicables, à une procédure particulière organisant la participation du public à leur élaboration* ». Ainsi, la loi du 4 février 1995⁷ a intégré la possibilité pour les électeurs inscrits sur les listes électorales de saisir le conseil municipal en vue de l'organisation d'une consultation sur une opération d'aménagement relevant de la décision des autorités municipales. Cependant, cette possibilité implique qu'un cinquième des électeurs inscrits sur les listes électorales saisisse le conseil municipal, ce qui limite nécessairement ses possibilités, d'autant plus qu'il s'agit là d'un simple vœu exprimé par les électeurs, qui n'engage en rien le conseil municipal. De même, l'article 72 de la constitution prévoit que les collectivités territoriales peuvent à leur initiative soumettre à référendum leurs décisions aux électeurs. Cette procédure, qui pourrait être particulièrement intéressante en matière environnementale, se trouve là encore limitée dans par ? la loi organique du 1^{er} août 2003⁸. Cette dernière impose en effet une mobilisation d'une moitié des électeurs inscrits, outre

⁵ Circulaire du ministère en charge de l'écologie du 18 octobre 2007, disponible en ligne : [www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/exboenvireco/200722/eat_20070022_0010_p000.pdf]

⁶ Conseil d'Etat, 22 février 2007, n° 264541, APREI.

⁷ Loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire

⁸ Loi organique n° 2003-705 du 1^{er} août 2003 relative au référendum local

l'obtention d'une majorité des suffrages exprimés⁹. En pratique, la possibilité est donc quasiment impossible à mettre en œuvre.

Enfin, le droit de pétition local, mis en place par la même révision constitutionnelle n'apporte pas beaucoup plus de solutions participatives. L'article L.1112-16 du code général des collectivités territoriales (CGCT) prévoit ainsi simplement : « *Dans une commune, un cinquième des électeurs inscrits sur les listes électorales et, dans les autres collectivités territoriales, un dixième des électeurs, peuvent demander à ce que soit inscrite à l'ordre du jour de l'assemblée délibérante de la collectivité l'organisation d'une consultation sur toute affaire relevant de la décision de cette assemblée. Dans l'année, un électeur ne peut signer qu'une seule demande tendant à l'organisation d'une consultation par une même collectivité territoriale. (...) La décision d'organiser la consultation appartient à l'assemblée délibérante de la collectivité territoriale* ». Concrètement, aucune mesure n'est donc prise pour donner vie à ce droit de pétition, qui – cela ne surprendra personne – se trouve par voie de conséquence très rarement mis en œuvre. Finalement, la participation du public en matière environnementale se trouve encore trop souvent réduite à des mécanismes classiques de participation à une enquête publique, comme il en existe des milliers effectuées chaque année en France.

En définitive, on comprend aisément que sur cette question de la participation du public aux décisions intéressant l'environnement, le législateur a fait preuve, jusqu'à présent, d'une certaine timidité. En effet, l'approche classique de la société civile face aux décisions ayant un impact local sur l'environnement est généralement extrêmement réservée. C'est le syndrome « NIMBY » (*Not in my backyard*). Pour les pouvoirs publics, trop de participation risquerait de geler un certain nombre de projets. La tendance naturelle est donc de solliciter la participation du public lorsque ce dernier est en mesure de venir légitimer un choix politique déjà effectué, et non de laisser, à l'inverse, au public un rôle proactif. Or, tant que l'ampleur réelle de la participation demeurera fondamentalement un choix politique, les inégalités resteront grandes entre les collectivités qui laissent réellement une place à cette participation – elles sont rares - et celles qui la limitent au maximum.

B) Les usagers face aux services de la ville éco-intelligente

Le principe d'égalité voudrait que tous les usagers de la ville éco-intelligente soient placés sur un pied d'égalité, sans distinction aucune du moment qu'ils sont face à cette ville dans des situations analogues. On retrouverait donc ici les distinctions habituelles que la jurisprudence opère entre usagers des services publics. À ce titre, un résident de la ville éco-intelligente pourrait par exemple bénéficier de services et de droits distincts de ceux d'un simple visiteur. Le problème de l'égalité se pose davantage lorsque des personnes sont dans des situations analogues face à la ville éco-intelligente. Or, la ville intelligente pourrait bien être source de nombreuses ruptures d'égalité.

Le risque est que la ville intelligente soit faite pour ceux qui en définissent les contours. Produit d'un homme plutôt jeune, connecté, éduqué et financièrement aisé, la ville éco-intelligente ressemblerait à ce créateur. Bien entendu, on retrouve ici les enjeux classiques liés aux déséquilibres numériques : certains services dématérialisés seraient ainsi de facto réservés aux personnes maîtrisant l'outil informatique, engendrant une forme d'illettrisme numérique source d'inégalités. Cependant, ce point, s'il n'est pas neutre, ne doit pas être exagéré. Il existe des solutions, qui réclament toutefois des moyens matériels et humains, pour réduire cette fracture

⁹ L1112-5 CGCT : « Les électeurs d'une collectivité territoriale peuvent être consultés sur les décisions que les autorités de cette collectivité envisagent de prendre pour régler les affaires relevant de la compétence de celle-ci. La consultation peut être limitée aux électeurs d'une partie du ressort de la collectivité, pour les affaires intéressant spécialement cette partie de la collectivité ».

numérique. En France, on a ainsi développé récemment les maisons de services ? au public¹⁰ afin de limiter ces inégalités numériques.

Mais il y a bien d'autres sources d'inégalités, parfois plus pernicieuses. Certains sociologues se sont notamment interrogés sur le caractère inégalitaire entre hommes et femmes de la ville intelligente. Leurs conclusions sont édifiantes : les femmes, de tous âges, seraient notamment défavorisées par les « bonnes pratiques » de mobilité dans la ville durable, et plus particulièrement l'abandon de la voiture. Les raisons en sont double : la nature des tâches qui leur sont encore majoritairement dévolues (accompagnement des enfants, des personnes âgées, courses) et leur sentiment d'insécurité dans l'espace public (crainte de l'agression dans certains quartiers ou bien la nuit). L'usage de la voiture individuelle reste ainsi largement apprécié pour faire les courses, emmener les enfants à l'école, au sport, etc. Bien entendu, on pourrait rêver d'une ville sans véhicule individuel, où tous se déplaceraient à vélo ou en transports en commun. Mais, dans les faits, ces pratiques sont surtout celles d'hommes jeunes, libres d'obligations familiales et en bonne santé¹¹. Et peut-être faudrait-il ajouter : financièrement aisés. En effet, la ville éco-intelligente peut faire naître une forme de ségrégation économique. Souhaitant bannir les véhicules polluants, la ville de Paris interdit, sauf exceptions, la circulation des voitures particulières essence ou diesel immatriculées avant le 1er janvier 1997¹². Résumons : tandis que le « bobo » parisien intra-muros pourra rouler en autolib électrique (considéré par de nombreux spécialistes comme une hérésie écologique, puisqu'il s'agit du seul véhicule à consommer de l'énergie lorsqu'il est immobilisé), que le banlieusard aisé pourra circuler avec son imposant et puissant - mais récent - SUV, son homologue moins aisé devra laisser au garage sa vieille citadine. Comprenez qui pourra.

S'ajoute enfin à cette critique le fait que, d'un point de vue urbanistique, la ville éco-intelligente a un impact sur la structure même de sa population. Le risque en effet est que les services de la ville intelligente rendent cette ville plus difficilement accessible aux classes sociales les moins favorisées, voire simplement aux classes moyennes. On assiste alors à une gentrification urbaine. Et cette gentrification est difficilement compatible avec la compacité que l'on attend d'une ville éco-intelligente : *« une plus grande compacité réduirait l'utilisation de l'automobile, favoriserait la croissance économique, inciterait à une consommation parcimonieuse de l'énergie, limiterait les dépenses publiques, permettrait la préservation des espaces naturels ouverts à la périphérie des noyaux urbains tout en protégeant l'activité agricole, et serait de nature à protéger la qualité des espaces publics urbains »*¹³. Mais dans les faits, la ville intelligente et durable est-elle vraiment compacte ? Une étude récente portant sur la ville de Bruxelles¹⁴ démontre une dynamique de remplacement de populations par laquelle des ménages de grande taille (familles d'origine immigrée, le plus souvent), sont remplacés par des ménages de petite taille composés de jeunes adultes, sans enfants, plus aisés. Il apparaît donc que la transformation/gentrification du centre de Bruxelles, encouragée au nom de la « ville durable », va en fait à l'encontre d'une compacité croissante, puisque les chiffres de populations montrent une dédensification. Quant à la ville de Paris, il n'en va pas différemment. Avec une population intramuros stable, voire déclinante si l'on s'intéresse à sa population réelle puisque beaucoup de propriétaires d'immeubles parisiens n'y habitent pas ou du moins pas toute l'année. Le risque est donc là : plus de services, pour moins d'habitants.

¹⁰ [www.maisondeservicesaupublic.fr]

¹¹ [www.lejournal.cnrs.fr/billets/la-ville-durable-creuse-les-inegalites]

¹² [www.paris.fr/stoppollution]

¹³ La « ville durable » contre les inégalités sociales ? Compacité urbaine et gentrification à Bruxelles

[www.citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.527.9964&rep=rep1&type=pdf]

¹⁴ *Ibidem*

En synthèse de cette première partie, l'égalité des usagers de la ville éco-intelligente est donc variable, selon le point de vue que l'on retient et la nature des droits ou services que l'on prend en compte. Mais cette égalité a au moins le mérite d'être relative. En comparaison, les bâtisseurs de la ville éco-intelligente sont, nous allons le voir, dans des situations souvent parfaitement inégalitaires.

2. L'inégalité importante des « bâtisseurs » de la ville éco-intelligente

Le terme de « bâtisseurs » n'est peut-être pas le plus clair et précis, mais il a le mérite d'une certaine transparence. Par « bâtisseurs » nous entendons à la fois ceux qui sont à l'origine de la décision politique de développer la ville éco-intelligente, et ceux qui la construisent matériellement, qui en mettent en place les outils, les fonctionnalités. Or, sous ces deux angles, des inégalités, souvent importantes, existent.

A) Les inégalités dans les politiques publiques en matière de villes éco-intelligentes.

Il n'est pas de ville éco-intelligente sans volonté politique en ce sens. Or, de ce point de vue, les villes ne sont clairement pas toutes à égalité. Il existe en France un émiettement communal très important, avec plus de 35.000 communes, la plupart de très petites dimensions. C'est une première difficulté pratique : le manque de moyens des petites communes pour mettre en place des mesures innovantes. Autre enjeu, toujours lié à la structure des institutions administratives françaises : un mille-feuille de compétences parfois bien peu lisible, entre communes, EPCI, métropoles, départements, régions, Etat. S'ajoute à cela le fait que la plupart des réseaux eau, électricité, gaz, communications, restent gérés par des opérateurs privés sous contrat ; on comprend alors aisément qu'il n'est pas toujours facile de développer des solutions de ville éco-intelligente. A titre d'illustration, le pôle universitaire de Villeneuve d'Ascq, près de Lille, a été choisi comme l'un des grands pôles européens d'expérimentation de solutions smart city en Europe¹⁵. La raison en est simple : l'Université est propriétaire des bâtiments, de la voirie, des réseaux...elle peut donc facilement mettre en œuvre la stratégie d'expérimentation qu'elle souhaite. Mais dans la plupart des structures urbaines, les choses sont autrement plus complexes et inégalitaires. Là où une grande métropole aura la possibilité de mettre en place des solutions innovantes, il en ira tout à fait différemment d'une commune de taille moyenne, qui devra composer avec un budget limité et les compétences des autres collectivités territoriales. La situation est d'autant plus injuste que l'« effet vitrine » joue également au profit des grandes villes, des grandes métropoles. Prenons l'exemple des vélos parisiens en libre-service « Velib ». Pionnière en la matière, depuis près de 10 ans, la ville de Paris a obtenu de son prestataire de mobilier urbain qu'il mette en place - à l'origine gratuitement - ce système de location de vélo. Si, depuis, l'équilibre du contrat a été largement modifié en défaveur de la ville de Paris¹⁶, ce contrat illustre bien les sacrifices que des opérateurs sont prêts à effectuer pour obtenir le marché public qui leur servira ensuite de vitrine pour aller conquérir d'autres marchés, bien plus rentables. Mais toutes les communes n'ont pas, à ce titre l'importance stratégique des plus grandes capitales. Un autre exemple peut être cité en ce sens. En 2010, le maire de la ville de New-York, Michael Bloomberg, a fait appel à Veolia pour améliorer la performance de ses services dans le domaine de l'eau. Après audit, un objectif de réduction de 8 % des dépenses du budget, soit 80 millions de

¹⁵ [www.lavoixdunord.fr/economie/sunrise-la-ville-intelligente-brille-sur-le-campus-ia0b0n3573344]

¹⁶ Le service aurait ainsi coûté 16 millions à la Ville sur la seule année 2013, ont calculé les auteurs du rapport. « C'est la Ville de Paris qui a financé la totalité des investissements (matériels, logiciels) permettant à la société JCDecaux d'améliorer son savoir-faire et de se positionner en leader sur le marché », soulignent les inspecteurs, [www.lefigaro.fr/societes/2016/09/13/20005-20160913ARTFIG00158-la-ville-de-paris-aurait-payé-au-prix-fort-ses-velib-a-jcdecaux.php]

dollars annuels, a été fixé. Dans le cadre de ce contrat Veolia est rémunéré à la performance¹⁷. On imagine effectivement la rentabilité possible de ce type de contrat, mais aussi le fait que, là encore, seules les grandes métropoles seront – du moins dans un premier temps – concernées, car elles possèdent le plus grand potentiel d'économies et donc de profit.

Enfin, il faut souligner un dernier obstacle : les collectivités territoriales sont dans une phase de réduction des dépenses alors même que les expérimentations coûtent cher. Prenons l'exemple des péages urbains. Nous avons par exemple créé en France une possibilité d'expérimentation en la matière. Mais devant les dépenses nécessaires pour une telle expérimentation, aucune collectivité territoriale n'a souhaité se lancer dans cette aventure. Et si une collectivité territoriale avait souhaité le faire, il se serait nécessairement agi d'une grande ville ou d'une grande métropole suffisamment armée financièrement pour investir plusieurs centaines de millions d'euros dans la mise en place et dans l'entretien de ce type de dispositif. Est-ce à dire que seules les très grandes agglomérations peuvent se permettre de mettre en oeuvre des solutions éco-intelligentes ? Cela nous amène au dernier point de notre analyse, à savoir le financement de la ville éco-intelligente et la question de savoir si ce financement ne va pas engendrer des discriminations majeures entre acteurs économiques.

B) Les inégalités des opérateurs économiques intervenant en matière de villes éco-intelligentes.

Quelles que soient les estimations du marché de la smart city, elles ont un point commun : elles augurent d'énormes bénéfices. Il n'est donc pas étonnant qu'à l'origine du modèle de la smart city se trouvent de grandes entreprises. En pleine perte de vitesse du fait notamment de la reprise en régie de certains services publics très rentables (eau potable, assainissement, etc), « *les gros opérateurs ont été les premiers à se mettre sur ce marché, quand ils ne l'ont pas créé : Cisco et IBM sont à l'origine du concept marketing, voilà une dizaine d'années. Ils ont vendu une approche où le numérique est mis au service d'une optimisation du fonctionnement de la collectivité* »¹⁸, et où leur intervention deviendrait inévitable pour la gestion optimisée de la ville.

La technologie devient alors un élément différenciant permettant à ces grandes entreprises d'obtenir une position privilégiée pour la conclusion de nouveaux contrats. Précisons qu'en France, un arrêt du Conseil d'Etat de 2009¹⁹ a remis en cause les concessions de service public de trop longue durée (parfois presque 100 ans), et a permis leur renégociation anticipée. Ce n'est donc pas étonnant que dans ce contexte, les géants des contrats publics, notamment de l'eau et de l'assainissement tentent de proposer une approche contractuelle renouvelée, intégrant les données dans une approche globale, ce que toutes les entreprises ne savent pas faire. IBM et Veolia se sont ainsi unis récemment pour répondre à un appel d'offres de la métropole du Grand Lyon dans le domaine de l'eau. La doctrine s'interroge à juste titre : « *Cette évolution vers le « smart water » n'est-il pas aussi un moyen, pour les opérateurs privés, de trouver une réponse au phénomène du retour en régie des services d'eau français et de la comparaison régie-délégataire ? Car avec une telle évolution des métiers techniques, une régie pourra plus difficilement se passer de l'expertise et des conseils des entreprises et ne s'appuyer que sur ses moyens internes* »²⁰. Ainsi, le contrat IBM-VEOLIA du Grand Lyon conclu en 2014 porterait sur l'installation de près de 6 000 capteurs dans les usines de production, sur le réseau de

¹⁷ Garrigues A., « "Smart water" : comment le partenariat entre Veolia et IBM préfigure l'évolution des services urbains », La Gazette des communes, disponible sur : [www.lagazettedescommunes.com/297492/smart-water-comment-le-partenariat-entre-veolia-et-ibm-prefigure-levolution-des-services-urbains]

¹⁸ Garrigues A. et BLANC S., « La Smart city à la recherche de modèles économiques », La Gazette des communes, disponible sur : [www.lagazettedescommunes.com/441803/la-smart-city-a-la-recherche-de-modeles-economiques/]

¹⁹ CE, 8 avril 2009, n°27173, Commune d'Olivet

²⁰ Garrigues A., « "Smart water" : comment le partenariat entre Veolia et IBM préfigure l'évolution des services urbains », *op. cit.*

distribution d'eau et chez les abonnés. La lourdeur de ces investissements et la technicité des moyens à mettre en œuvre limitent par conséquent la capacité des start-ups à prendre pied dans de tels contrats. La France a vu se développer parmi les plus grandes entreprises du secteur du BTP, telles Eiffage, Bouygues, Vinci ou Veolia. Toutes ces entreprises ont largement bénéficié des avantages du partenariat public-privé, désormais marché de partenariat. Elles ont aussi beaucoup à gagner dans le développement de la ville éco-intelligente.

A moins que la surprise ne vienne de là où on ne l'attend pas, notamment des géants du web, par exemple le groupe Alphabet (Google), qui se positionne aujourd'hui sur le terrain des services publics urbains numériques notamment via sa filiale Sidewalk Labs, dont la vocation est de résoudre les problèmes rencontrés par les grandes villes²¹. Très concrètement, Sidewalk Labs déploie par exemple un système dénommé *Flow*, en partenariat avec le ministère des Transports américains et sept villes lauréates du Smart City Challenge. Cette plate-forme d'analyse de données doit notamment permettre d'identifier de manière algorithmique les zones où la circulation a tendance à être dense et les quartiers qui sont mal dotés en transports publics ; sa mise en place sera gratuite pour certaines villes²².

A nos yeux, ce déploiement de Google sur le terrain de la ville intelligente doit interpellé sur la place même de la puissance publique. Nous en revenons ici au principe d'égalité et à ses fondements. Si le service public est égalitaire c'est parce que l'intervention de la puissance publique doit aussi l'être. Dès lors, le service public, qu'il soit géré directement par une personne publique ou sous son simple contrôle, doit être égalitaire. Par essence, le développement d'initiatives privées dans le domaine de la ville intelligente, hors de tout contrôle par les personnes publiques, pose donc question : ces services seront-ils réellement égaux ? Aujourd'hui, « *C'est vrai que Google propose des services qui marchent. Toutefois, Waze n'est pas si intelligent car il ne résout pas le problème de base, les problèmes de transport. Les politiques publiques ont toujours la main dessus* »²³. Mais la question, pour nous, est : jusqu'à quand ? Quand Google proposera des services de transports urbains, cette réflexion sera-t-elle encore valable ? Finalement la conclusion de cette étude pourrait être la suivante : l'égalité se justifie fondamentalement du fait des interventions publiques, car le contrat social l'impose. Mais dans une ville gérée par des algorithmes mis en œuvre à l'initiative de sociétés privées sans véritable contrôle public, comment justifier encore l'importance de ce principe d'égalité ? La question n'est donc probablement pas de savoir si l'égalité a un avenir...mais plutôt si la puissance publique en a un. Et le simple fait de s'interroger sur ce point est en soit, de notre point de vue, déjà quelque peu inquiétant.

²¹ « Sidewalk Labs is a new type of company that works with cities to build products addressing big urban problems » [www.sidewalklabs.com]

²² « The Flow technology, which Sidewalk Labs says will help cities understand where citizens want to travel and how to transport them to those destinations more efficiently, fairly, and safely, will be rolled out at no cost in the cities that are the finalists in the Smart City Challenge » [www.techcrunch.com/2016/03/17/u-s-dot-and-sidewalk-labs-hustle-and-flow]

²³ S. Blanc, « Google, fournisseur officiel de services publics », Gazette des communes, disponible en ligne : [<http://www.lagazettedescommunes.com/437557/google-fournisseur-officiel-de-services-publics>]