



HAL
open science

La Smart city au risque du “ burn out ” urbain

Philippe Vidal

► **To cite this version:**

Philippe Vidal. La Smart city au risque du “ burn out ” urbain. Manola Antonioli; Luc Gwiazdzinski; Vincent Kaufmann; Guillaume Drevon; Lucas Pattaroni. Saturations : Individus, collectifs, organisations et territoires à l'épreuve, Editions Elya, pp.91-98, 2020, L'innovation autrement, 9791091336147. hal-02478767

HAL Id: hal-02478767

<https://hal.science/hal-02478767v1>

Submitted on 16 Jul 2022

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.

LA SMART CITY AU RISQUE DU « *BURN OUT* » URBAIN

Philippe Vidal

Introduction

À l'instar des individus au travail qui voient dans les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) un fondement important de leur *burn out* personnel, la ville-métropole en tant que cible privilégiée de l'innovation urbaine est désormais sur-sollicitée par le numérique. Les discours sur la *Smart city* s'y diffusent très largement en même temps que des manifestations concrètes s'y propagent (réseaux télécoms de différentes natures, mobiliers urbano-numériques, services connectés et leurs appropriations habitantes...) sans qu'il soit toujours possible de trier entre le souhaitable et l'indésirable. Tout ceci contribue à la mise en place d'une société urbano-numérique finalement très expérimentale et en permanente quête de modèles auxquels se référer.

Certaines conséquences négatives sur la ville commencent à poindre franchement, dans le domaine de l'accès au logement (*Airbnb*), du commerce (fermeture dans les centres-villes), de la circulation urbaine (trottoirs saturés de trottinettes électriques), de la santé (augmentation du nombre d'habitants électro-sensibles). Le plus souvent, cette gourmandise numérique est perçue par les prescripteurs de ces propositions (acteurs publics et privés) comme le parangon de la modernité et une preuve tangible d'intelligence urbaine. L'observateur objectif peut toutefois s'interroger sur le risque de saturation et d'indigestion que la *Smart city*, en tant que concept opératoire, fait courir à la ville. La première partie du chapitre qui suit revient sur le contexte politico-industriel qui a présidé à cette accélération de la diffusion du numérique au sein des territoires urbains. L'hypothèse défendue est que cette montée en puissance du numérique au sein des grandes métropoles a été permise par l'arrivée du référentiel *Smart city*, installé à partir des années 2010 par des dynamiques politico-in-

dustrielles en lieu et place du référentiel « infrastructure/service/usage ». La deuxième partie montre que ce référentiel s'est certes nourri de toute une série d'équipements numériques administrés ou prescrits par la puissance publique, mais a laissé par ailleurs la possibilité à d'autres propositions, en provenance du privé, de se greffer au mouvement sans toutefois que ces équipements et services ne s'inscrivent clairement dans la programmation *Smart city* des pouvoirs métropolitains. Elle montre toutes les difficultés qu'éprouvent aujourd'hui les pouvoirs urbains à réguler cette économie collaborative dominée par les grandes plateformes mondiales ou d'équipements en libre-service qui participent de la réalisation de cet imaginaire de ville moderne et innovante. C'est en conclusion l'occasion de s'interroger sur la possibilité d'aller vers un peu plus de sobriété numérique et de résistances habitantes possibles face à cette pression croissante du numérique sur la ville.

La *Smart city* comme nouveau référentiel urbain et ses ambigüités

> L'ancien référentiel : « Infrastructure/services/usages »

En France, comme dans la plupart des pays de l'OCDE, la question de l'installation de la « société de l'information » a été historiquement pensée (entre 1995 et 2010) sur la base d'un triptyque bien connu des techniciens territoriaux en charge du numérique : *Infrastructures/Services/Usages*¹. Très rapidement, ce référentiel est devenu un marqueur fort de l'aménagement numérique des territoires. Ce socle référentiel a beaucoup guidé le travail des acteurs publics locaux, en particulier ceux qui devaient œuvrer dans les espaces où le privé ne venait pas spontanément déployer une infrastructure télécom considérée alors comme le premier élément du triptyque. Il a agi comme un cadre normatif de compréhension des actions qu'il « convenait » d'engager même si la façon dont il a été principalement approprié a été de mettre la focale sur la question infrastructurelle et d'oublier un peu (pour ne pas dire

1 Cf. Charlotte Ullmann, « Les régions françaises dans le millefeuille institutionnel des politiques de développement numérique », *Netcom*, 2007 [En ligne], 21-1/2 | 2007, DOI : 10.4000/netcom.2437

beaucoup) la partie services et usages y compris à l'intérieur des plus grandes métropoles (exceptée l'e-administration locale). Ce défaut relatif de propositions servicielles de la part des très grandes villes peut être analysé rétrospectivement comme un acte manqué d'autant plus dommageable que de véritables services de proximité en provenance du privé vont peu à peu se développer et prendre place à l'ombre de ces acteurs publics. L'arrivée d'un nouveau référentiel à partir de 2010 (*Smart city*), loin de changer la donne, va ainsi accélérer la mise en numérique des métropoles et offrir au secteur privé un incroyable terrain d'expérimentation et d'épanouissement permettant des levées de fonds à l'échelle internationale.

> La *Smart city* : le nouveau référentiel de l'urbain métropolisé

En soi, le référentiel *Smart city* ne propose pas de cadre comparable au triptyque *infrastructure/service/usages*. Il n'existe pas, autour de cette notion, de mode opératoire clairement défini une bonne fois pour toutes, notamment de préconisation séquentielle en trois temps. Ce nouveau référentiel de « l'urbain métropolisé caractérisé par une hyperspatialisation fondée sur une connexion généralisée »² permet ainsi aux élus des très grandes métropoles de s'engager dans des politiques numériques qui peuvent désormais s'incarner dans des dispositifs concrets marquant physiquement leur territoire et qui ne se limitent pas à de la pose de fibre optique ou d'antennes aériennes au service de l'Internet Mobile (3G puis 4G).

Très rapidement, les hommes politiques d'envergure métropolitaine intègrent l'idée qu'une stratégie numérique ne s'arrête pas à la bonne connectivité de leur territoire mais s'ouvre aux services et à des usages susceptibles de contribuer à un meilleur fonctionnement urbain. Il est ici question de « vision politique » plus que de « réponse technique ». Contrairement au premier référentiel qui était un projet défensif (finalement la lutte contre la « fracture numérique ») reposant très largement sur la pose d'in-

2 Michel Lussault, « L'urbain métropolisé en voie de généralisation », *Constructif*, n°26, 2010 [En ligne] http://www.constructif.fr/bibliotheque/2010-6/1-urbain-metropolise-en-voie-de-generalisation.html?item_id=3029

frastructure télécoms (et qui concernait finalement assez peu les grandes métropoles bien dotées par le privé), la *Smart city* est un projet offensif visant le développement d'équipements et usages numériques censés renouveler la donne urbaine sur toute une série de thématiques au premier rang desquelles figurent la mobilité (expérimentations autour des véhicules autonomes), l'habitat et l'énergie (quartier intelligents).

L'un des problèmes est qu'en sus des propositions publiques, cadrées par un discours public et un urbanisme stratégique et réglementaire tout à fait classiques, vont également se déployer d'autres propositions, encore plus nombreuses, souvent sans l'assentiment ni même l'anticipation des pouvoirs publics. C'est ainsi que ce deuxième référentiel du numérique territorial fondé sur la massification des usages des équipements urbano-numériques occasionne parfois des dérives que les acteurs publics ont bien du mal à juguler. Pourtant, dans l'imaginaire collectif, ces nouveaux équipements urbano-numériques en provenance du « global » participent tout à fait à la production de cette ville intelligente, moderne et innovante. Là se trouve une ambiguïté certaine : la multiplication des équipements numériques dans la ville, y compris quand ils proviennent de dynamiques privées ou associatives, contribue à nourrir l'imaginaire d'une *Smart city* en capacité de s'auto-inventer. Mais dans le même temps, ces innovations posent problèmes à certaines métropoles débordées par des appropriations qui sortent du cadre imaginé par les programmeurs publics de la *Smart city*.

Des équipements et des usages tous azimuts, les signaux faibles d'un futur *burn out* urbain ?

> Des équipements administrés ou développés par le privé sous marché public

À la différence du premier référentiel « *infrastructures/services/usages* », le cadre *Smart city* élargit donc fortement le spectre potentiel des équipements numériques. Certains se diffusent en particulier dans le domaine du mobilier urbain connecté et de l'Internet des Objets (IoT) : les feux intelligents pour réguler

le trafic urbain, les bancs publics connectés permettant, entre autres, la recharge des *smartphones*, les abris-bus connectés informant de la durée d'attente du prochain bus, les dispositifs d'interface publique connectés aux réseaux sociaux, les poubelles intelligentes qui compressent les déchets, les vélos en libre service et autres véhicules partagés rattachés à des bornes positionnées dans l'espace public, etc. Tous ces équipements, qui constituent une gigantesque manne financière (qui n'a pas encore atteint ses limites) en provenance des marchés publics, disposent en outre de capteurs qui font remonter des données numériques. Tout ceci permet de matérialiser dans l'espace urbain le message public d'engagement de la ville vers le modèle de *Smart city* et fait tomber en désuétude le référentiel « infrastructures/services/usages » agissant encore pourtant dans les espaces les plus à l'écart des grandes métropoles. Le référentiel *Smart city* invite quotidiennement l'usager à la fabrique urbaine et se dote parfois de lieux de type *Urban Labs* permettant de susciter l'innovation et la « bonne » appropriation sociale. Dans les très grandes villes, le numérique apparaît désormais comme une nouvelle façon d'encoder l'espace urbain¹ et permet donc aux acteurs publics métropolitains d'envisager des solutions concrètes pour intégrer l'innovation dans leurs actions quotidiennes (transport, tourisme, culture, économie, etc.) et développer le *monitoring urbain* de leurs différentes politiques publiques sectorielles. Mais autour de cette dynamique, s'agrègent d'autres propositions urbano-numériques qui suscitent au contraire anomie et désordre social.

> Les passagers clandestins de la *Smart city*, de plus en plus nombreux...

De très nombreux auteurs ont pointé les dérives liées à « l'ubérisation de l'économie ». En jeu pour les métropoles, la difficile régulation publique de ces nouvelles propositions qui passent, notamment, par l'existence et la mise à disposition d'équipements connectés mais non rattachés à des bornes (*free-floating*) ce qui complique considérablement leur contrôle. Le cas

1 Cf. Martin Dodge et Robert Kitchin, *Code and space: software and everyday life*, The MIT Press, 2011.

des trottinettes électriques qui ont massivement investi les très grandes villes françaises à partir de 2018 (Paris, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Marseille, etc.) peut être convoqué à titre d'exemple. Ce déploiement s'est réalisé sans que les municipalités n'aient été en capacité de donner un quelconque accord préalable. Les opérateurs se sont multipliés et des milliers de trottinettes sont désormais laissées à la libre appropriation habitante ce qui ne va pas sans poser de problèmes pour l'usage de la voirie et des trottoirs. Le problème existe aussi avec les vélos en *free-floating*. Certaines villes ont tenté de réagir à l'instar de Nantes qui a décidé de confisquer, le 2 avril 2019, l'ensemble de la flotte de l'opérateur *Wind* « à titre conservatoire ». Ces nouvelles propositions en *free-floating* profitent pour l'instant d'un vide juridique et d'un non-alignement des positions des métropoles sur le sujet. Certains y voient un vecteur de dynamisation, d'autres une menace sur la sécurité urbaine. Le projet de loi « Mobilités » devrait toutefois tenter d'éclaircir la situation (article 18)¹, mais il n'est pas certain que cet arsenal réglementaire permette de régler les problèmes d'urbanité occasionnés par ces nouveaux objets de mobilité, qui pourront demain prendre d'autres formes que le vélo ou la trottinette et qui sont classés, non sans ambiguïté, au rang des solutions de « mobilités intelligentes ».

Au-delà de cet exemple, l'acteur public se trouve de plus en plus embarrassé devant la multiplication des offres émanant du privé mondialisé et qui ne sont pas neutres pour l'équilibre général du territoire concerné. L'exemple des conséquences de *Airbnb* sur un certain nombre de villes touristiques, comme Barcelone ou

1 « L'article 18 donne aux autorités organisatrices la possibilité de réguler les nouveaux services de mobilité. Il s'agit d'accompagner le développement de nouveaux services (scooters électriques, vélos, trottinettes, voitures en libre-service par exemple) et de nouveaux modèles économiques tout en anticipant les impacts sur les autres modes de transport, la fluidité des déplacements et la gestion des espaces publics. Les autorités organisatrices pourront ainsi établir des prescriptions minimales (conditions d'usage, gestion des épaves...) que les opérateurs des nouveaux services de mobilité devront respecter sous peine de sanction. ». Tiré du « projet de loi d'orientation des mobilités », présenté au nom de M. Édouard Philippe, Premier ministre par M. François de Rugy, ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire et Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports, N°157, enregistré à la Présidence du Sénat le 26 novembre 2018.

Paris, amène ainsi les pouvoirs publics à faire face à de nouveaux défis, entre autres celui d'apporter de la régulation à cette dynamique privée de multiplication des plateformes d'intermédiation. Les propriétaires de logements situés dans ces villes touristiques préfèrent de plus en plus, pour des raisons de rentabilité, proposer des locations sur ces plateformes de mise à disposition de chambres ou d'appartements. Ceci occasionne deux principales conséquences qui sont des symptômes visibles des prémices d'un *burn out* urbain lié au numérique. La première est par exemple celle constatée à Barcelone où une vague de « tourismophobie » s'est déclenchée contre les visiteurs étrangers². La deuxième est que cette prolifération de l'offre limite grandement le nombre de logements locatifs et pénalise les habitants les plus modestes.

À ce propos Anne Hidalgo déclarait le 19 octobre 2016 au journal *La Tribune* :

« Effectivement, sous certains aspects, Airbnb a des effets anti-inclusifs. Nous avons étudié avec attention ce phénomène, qui relevait pourtant à l'origine de l'économie du partage. Louer une fois de temps en temps sa chambre ou son appartement pour un week-end, c'est très bien. Cela permet de s'ouvrir sur le monde, tout en bénéficiant d'un petit complément utile de revenus pour boucler les fins de mois. Mais quand Airbnb devient aussi un marché juteux pour des propriétaires qui agissent en professionnels sur le marché de la location saisonnière, cela réduit l'offre de logements d'habitation, fait monter les prix du mètre carré, et transforme complètement la vie des quartiers. Nous ne voulons pas que Paris devienne comme Venise. Et que l'on ne vienne pas nous expliquer, au nom de je ne sais quelle liberté, qu'il ne faudrait pas réguler ce marché... »

D'autres exemples pourraient être convoqués, ceux d'Uber qui ont provoqué la colère des chauffeurs de taxis, notamment parisiens, dont certains se sont livrés à des attaques en règle ou des embuscades contre les chauffeurs Uberpop³ avant que la « loi

2 Patrice Ballester, « Barcelone face au tourisme de masse : “tourismophobie” et vivre ensemble », *Téoros* [En ligne], 37, 2 | 2018.

3 https://www.francetvinfo.fr/france/greve-des-taxis/taxis-contre-uber-les-esprits-s-echauffent_957961.html

Grandguillaume » de 2016 ne vienne pacifier le sujet. Tous ces symptômes montrent qu'un ras-le-bol habitant est en train de poindre ici ou là, y compris lorsque les projets de modernisation de la ville sont tout à fait cadrés par les pouvoirs publics. Face à cette marche forcée vers la *Smart city*, certaines résistances s'organisent...

Conclusion : est-il possible d'aller vers plus de sobriété numérique ?

La *Smart city* telle qu'elle se profile aujourd'hui est celle d'une abondance numérique et d'une hyperconnexion généralisée. Ce monde pose toutefois la question de l'acceptabilité habitante dans une *Smart city* au « contrat social » mal stabilisé. Les exemples évoqués précédemment montrent combien cet engagement numérique participe à la fabrique d'un « monde anxigène et dangereux »¹. Des résistances corporatistes (taxis, hôtels...), mais aussi citoyennes s'organisent, à l'image des opposants au « compteur intelligent » *Linky*. Les critiques formulées par le collectif *anti-Linky* « Next-up.org » portent notamment sur les menaces sur la santé à cause des ondes émises par le compteur communiquant ou encore sur l'aspect intrusif des données personnelles récoltées par les tiers. D'autres collectifs plaident pour un aménagement débarrassé du « brouillard électromagnétique »² qui se diffuse notamment dans les espaces les plus urbanisés. Ainsi naît le collectif des électrosensibles³. Mais est-il possible d'aller vers plus de sobriété numérique ? Cette question pourrait peut-être constituer le point de départ des prochaines réflexions sur les *Smart city* qui, à ce jour, sont surtout engagées sur des logiques d'accumulation technologiques et de course à la performance.

1 Laurence Allard, « Dans quel monde voulons-nous être connectés ? Transhumanisme vs companionism », *Nectart*, Vol. 3, n° 2, 2016, pp. 125-132.

2 Cf. Henry Bakis, « Pour l'aménagement d'espaces sans brouillard électromagnétique » in Gilles Paché et Mustapha El Khayat, *Invitation aux flux. Entre transport et espace*, Presses Universitaires de Provence, 2006, pp. 143-150.

3 <http://www.electrosensible.org>