



HAL
open science

La communication dans la gouvernance de la smart city à Rennes et Lyon : entre éditorialisation disséminée et discours instituant

Bruno Chaudet, Jean-Baptiste Le Corf, Valentyna Dymytrova, Thomas Bihay,
Marion Trommenschlager

► **To cite this version:**

Bruno Chaudet, Jean-Baptiste Le Corf, Valentyna Dymytrova, Thomas Bihay, Marion Trommenschlager. La communication dans la gouvernance de la smart city à Rennes et Lyon : entre éditorialisation disséminée et discours instituant. *Noréis. Environnement, aménagement, société*, 2024, 270, pp.13-26. <10.4000/noréis.14068>. <hal-04570181>

HAL Id: hal-04570181

<https://hal.science/hal-04570181v1>

Submitted on 3 Mar 2025

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.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC 4.0 - Attribution - Non-commercial use - International License

La communication dans la gouvernance de la « *smart city* » à Rennes et Lyon : entre éditorialisation disséminée et discours instituant

Bruno Chaudet, Jean-Baptiste Le Corf, Valentyna Dymytrava, Thomas Bihay, Marion Trommenschlager

Introduction

La notion de « *smart city* » fait l'objet de diverses définitions et analyses (Picon, 2013 ; Dymytrava et al., 2017 ; Rio, 2018 ; Ghorra-Gobin, 2018 ; Bailleul et al., 2019 ; Meijer et Rodríguez Bolívar, 2016). Les chercheurs comme les praticiens s'appuient souvent sur des définitions composites l'associant à l'ensemble des transformations sociales, techniques et organisationnelles à l'échelle d'un territoire spécifique (Hollands, 2008). Les politiques de « *smart city* » sont alors associées à des logiques de projet, caractéristiques des politiques de la ville (Donzelot et Estèbe, 1994). C'est en effet par les divers projets d'aménagement urbain et de développement des nouveaux services, notamment liés à la mobilité comme nous le verrons, que la notion de « *smart city* » est introduite dans le contexte des métropoles françaises. Instrument de l'action publique dans un contexte marqué par les processus de recomposition des politiques territoriales de l'État, le projet implique une gouvernance de la ville qui dépasse les approches sectorielles et descendantes pour aller vers des approches territoriales où les divers acteurs et institutions, publics et privés, se coordonnent pour construire un projet commun au nom d'un intérêt collectif partagé (Pinson, 2009). Cela implique de prendre en compte la logique de gouvernance territoriale définie ici comme un « processus de coordination multiniveaux et multipolaires » (Gaudin, 1998). Au niveau communicationnel, la gouvernance territoriale suppose l'existence d'espaces d'interactions entre les différentes parties prenantes pour faire émerger des « mondes communs » et construire un intérêt collectif partagé autour des projets de la « *smart city* ». Par rapport aux travaux déjà mentionnés traitant de l'objet de la « *smart city* », qui questionnent le plus souvent les usages des technologies numériques d'information et de communication par les collectivités dans un contexte de recomposition du pouvoir local, l'apport original de l'article est d'interroger plus précisément la manière dont la formule de « *smart city* » est mobilisée ou non, d'un point de vue discursif, entre éditorialisation disséminée et discours instituant (constituant deux idéaux-types d'organisation du discours). En nous inspirant de l'approche développée par Claire Oger et Caroline Ollivier-Yaniv (2003 et 2006), il s'agit d'observer ce phénomène en menant une analyse des discours institutionnels au travers d'une sociologie compréhensive des acteurs les produisant, de manière à identifier des tensions dont le discours institutionnel laisse plus ou moins de traces. Cette perspective d'analyse est développée dans deux contextes métropolitains différents, dans lesquels les métropoles sont engagées dans la construction de nouvelles gouvernances informationnelles, qui

traduisent de nouvelles formes de gestion des données territoriales et le fait que l'information apparaît comme ressource, accompagnant une restructuration des processus, des pratiques et de l'institution (Gautreau et Noucher 2013). Ainsi, nous interrogeons ici cette gouvernance informationnelle des territoires en analysant la place plus ou moins importante d'un discours instituant qui vise à lisser et à cadrer des éléments de langage dans un registre officiel et prescriptif (Oger et Ollivier-Yaniv, 2003 et 2006), tout en neutralisant le débat adverse en occultant de potentiels conflits d'intérêt entre les acteurs impliqués. Plus précisément, notre question de recherche pourrait s'exprimer dans les termes suivants : La notion de « *smart city* » n'est-elle qu'une formule (Krieg-Planque, 2009)¹ à fonction instituante dans un contexte d'évolution des gouvernances informationnelles des territoires ? Cette perspective d'étude sera développée autour des discours sur la « *smart city* » produits par les métropoles de Rennes et de Lyon, ainsi que par les différentes parties prenantes impliquées dans une offre de services de mobilité à la population. Cette approche comparative nous semble justifiée par les injonctions d'organisation de cette compétence « mobilité » au sein des métropoles de par les lois MAPTAM en 2014, NOTRe en 2015 et la Loi d'Orientations des Mobilités en 2019. En termes de communication, Rennes Métropole affiche ainsi sa volonté « d'inventer et tester sur le territoire les nouvelles mobilités intelligentes » pour « faire de Rennes Métropole la vitrine et le terrain d'expérimentation des solutions de demain »², tandis que Lyon est sacrée en 2019 Métropole la plus dynamique en matière de mobilité urbaine par le groupe de réflexion « Les Clés de la Mobilité ». Cela étant posé, dans quelle mesure les formes de gouvernances qui se déploient dans les contextes « *smart city* » s'accompagnent-elles d'un discours instituant autour de la « *smart city* » ? Nous entendons ici par discours instituant la production d'une politique de communication structurée par les métropoles en vue de partager des référents communs liés à la notion de « *smart city* ». Nous faisons ici référence à Oger et Ollivier-Yaniv (2003 et 2006) qui désignent par « discours instituant » une « sorte d'idéal type du discours officiel de l'institution, pris à tort pour la totalité du discours institutionnel [...] » (Ibid., 2006 : 63). Selon elles, le caractère « instituant » de ce discours a trait à ses deux principales fonctions : celles de lissage et de cadrage. La première renvoie à sa contribution à l'uniformisation de la communication et des énoncés institutionnels, y compris lorsqu'ils sont repris et employés dans différents contextes par d'autres parties prenantes. Ainsi, de par les références faites à de mêmes champs lexicaux, thématiques ou encore à certains concepts et termes spécifiques, il participerait à « gomm[er] [l]es formes de diversité et d'hétérogénéité en général » (Oger et Ollivier-Yaniv, 2006 : 64). La fonction de cadrage renvoie pour sa part à la capacité de ce discours à cadrer

¹ Le concept de formule est défini comme « un ensemble de formulations qui, du fait de leurs emplois à un moment donné et dans un espace public donné, cristallisent des enjeux politiques et sociaux que ces expressions contribuent dans le même temps à construire » (Krieg-Planque, 2009, p. 7).

² <https://metropole.rennes.fr/inout-explorateur-des-nouvelles-mobilites>, consulté le 23/07/2021.

non seulement les discours, mais aussi les pratiques de communication des différentes parties prenantes engagées. Le discours instituant vise ainsi à « opérer le cadrage des discours émanant d'une institution. Discours portant sur ce que doit être le discours, il est constitué d'énoncés métadiscursifs » (Ibid. : 72).

Basées sur les résultats du projet TOSC (Chaudet et al., 2021), nous apporterons des éléments de réponse à ce questionnement, en nous appuyant sur l'étude de trois types de corpus. Tout d'abord 174 tweets émis depuis *Twitter* par des acteurs prenant la parole sur les projets « *smart city* » à Rennes et à Lyon de 2015 à 2020³ ont été analysés. La phase d'exploration des traces numériques sur *Twitter* a consisté à répertorier les tweets à partir de plusieurs mots clés (InOut Rennes, Rennes mobilité, Lyon mobilité, OnlyMoov...) afin de faire émerger les acteurs qui s'expriment au sujet de la thématique de la mobilité à Rennes et à Lyon depuis 2015. Comme évoqué précédemment, la mobilité a en effet été identifiée comme thématique la plus centrale parmi les projets « *smart city* » des deux métropoles (Dymytra, 2018). Ici, nous avons particulièrement porté notre attention sur les statuts d'acteurs, les contenus (hashtags, lexique associé à la « *smart city* », tonalité des discours...) et les taux de réaction (nombre de retweets et commentaires).

Ensuite, nous avons récolté des documents institutionnels (rapports, dossiers de presse, brochures, sites web...) relatifs à 92 projets « *smart city* »⁴ à Lyon et 53 à Rennes⁵, menés entre 2010 et 2019. Cette recension a permis de repérer 28 projets lyonnais sur 91 liés à la mobilité et 30 projets sur 53 à Rennes. Une analyse thématique visant à identifier les domaines d'intervention (environnement, mobilité, culture, énergie...) liés à ces projets a été réalisée. Une étude de la gouvernance a également été effectuée sur la base de ces documents. Elle a permis d'identifier les parties prenantes impliquées, ainsi que leur(s) rôle(s) : financeur, initiateur, testeur et/ou contribuant par un apport en compétences. Enfin, des entretiens semi-directifs auprès des acteurs institutionnels des projets en lien avec la notion de « *smart city* » de ces deux métropoles ont été réalisés (quatre entretiens semi-directifs à Rennes et six à Lyon auprès d'agents métropolitains engagés dans les politiques *smart cities* en avril-mai 2021). Cette méthodologie combinatoire découle de l'identification préalable de deux formes de prise de parole : une forme stratégique relevant d'une communication institutionnelle rationnelle (Floris, 1996) que nous qualifions également de discours instituant ; et une forme plus opportuniste

³La collecte des tweets a été opérée d'une manière manuelle à partir des mots clés suivants (Rennes + mobilité, Lyon + mobilité) avec pour objectif d'identifier les acteurs prenant la parole sur la mobilité à Rennes et à Lyon depuis 2015. Cette thématique a été identifiée comme dominante parmi les projets « *smart city* » des deux métropoles.

⁴ Les projets « *smart city* » retenus sont ceux qui ont été identifiés comme tels par les métropoles ainsi que ceux qui entretenaient un rapport entre technologies numériques et territoires avec différents domaines de l'action publique locale.

⁵ Les projets à analyser sur le territoire du Grand Lyon ont été identifiés à partir de la plaquette institutionnelle « Inventons ensemble une métropole co-intelligente ! » (Métropole de Lyon/OnlyLyon, 2016) et les projets rennais à partir de la parole des acteurs dans le cadre du projet smartRennes. Financé par le PUCA, le projet smartRennes (acteurs et conduite du projet de « *smart city* » sur le territoire de Rennes Métropole) s'est déroulé de septembre 2018 à février 2020 et a réuni les laboratoires UMR ESO 6590 et PREFics de l'université Rennes 2 et TVES de l'université de Lille 1.

caractéristique des pratiques communicationnelles que nous pourrions qualifier de “bricolage” (Perriault, 1989) renvoyant au modèle de l’éditorialisation disséminée que nous construirons et définirons en première partie à l’appui de certains auteurs (Zacklad, 2007 ; Vitali-Rosati, 2020). Dans une approche communicationnelle des organisations (Bouillon et al., 2008), il nous faut alors identifier les politiques de communication, les dispositifs mobilisés et les multiples acteurs qui peuvent s’en saisir dans une approche pragmatique.

À l’aune d’études de ces documents, des relevés de traces numériques et de ces entretiens, nous interrogeons dans une première partie la manière dont l’éditorialisation disséminée donne à voir une nouvelle forme de gouvernance des projets de « *smart city* ». Nous soulignons dans la deuxième partie la place du numérique et des données dans ces réflexions qui interrogent les stratégies organisationnelles mises en œuvre à partir de la notion de service public. Enfin, nous questionnons la place des discours instituants de la « *smart city* » au regard des gouvernances par projets dans les deux métropoles considérées.

D’une éditorialisation disséminée des acteurs de la « *smart city* » sur *Twitter*

En première approche, pour mieux saisir la place du discours de la collectivité territoriale dans un système partenarial multi-acteurs impliqués dans les projets de mobilité associés aux programmes « *smart city* » des métropoles, nous avons décidé d’abord d’analyser *Twitter*, principalement pour deux raisons : d’une part les entretiens exploratoires enseignent sur le fait que ce réseau social est privilégié par les communicants publics ; d’autre part *Twitter* permet d’ouvrir l’analyse tant aux champs publics, privés que professionnels, car à la différence d’autres réseaux sociaux, celui-ci ne nécessite pas de connexion pré-établie avec les communicants pour pouvoir consulter les messages. De surcroît, en 2020, *Twitter* recense en France 12,8 millions d’utilisateurs actifs mensuels (MAU)⁽¹⁾. Le choix de ce réseau socio-numérique pour saisir l’éditorialisation de la « *smart city* » est également lié au fait que les technologies et l’informatique, qui participent de plusieurs conceptions de la ville intelligente, sont parmi les principaux centres d’intérêts des utilisateurs de *Twitter* (48%)⁶. Nous nous sommes focalisés aussi sur une période allant de 2015 à 2020, car celle-ci correspond en partie à la temporalité des projets de mobilité que nous avons décidé d’analyser : In/Out Rennes (2017-2020) ; Opticities/Optimod (2012-2016).

A ce titre, le concept d’éditorialisation disséminée apparaît comme heuristique au sens où il permet de considérer les médias socionumériques comme des espaces documentaires participatifs « susceptibles de structurer les processus de documentation collective associés aux

⁶ (<https://blog.digimind.com/fr/tendances/twitter-chiffres-essentiels-france-monde-2020>).

problématiques de gouvernance » (Zacklad, 2007). L'éditorialisation renvoie ici à « l'ensemble des dynamiques qui constituent l'espace numérique et qui permettent, à partir de cette constitution, l'émergence du sens » (Vitali-Rosati, 2020). Elle marque sa différence par rapport à l'édition papier car « elle détermine une certaine perte de contrôle de l'écrivain comme de l'éditeur sur le contenu. En effet, tous deux ne sont plus que des acteurs parmi d'autres du processus éditorial, qui s'élargit considérablement » (Vitali-Rosati, 2016).

Cet usage est souvent privilégié dans les pratiques de la communication institutionnelle comme le confirme un *community manager* à Rennes métropole : « Twitter est intéressant car la communication publique a besoin de relais d'opinion. Nous travaillons également sur Facebook mais de façon moins intense. Les objectifs pour nous sont de faire savoir, faire comprendre et faire adhérer ».

Les résultats de la phase exploratoire des traces numériques sur *Twitter* montrent une communication avant tout promotionnelle de la dimension « smart » du territoire avec des contenus faisant essentiellement écho à des enjeux de rayonnement. Les prises de parole se limitent la plupart du temps à l'évocation d'un événement organisé autour de la « *smart city* » ou d'un rapport sur la question. Les métropoles, leurs services et les médias locaux émettent la plupart des tweets sur cette thématique. Le discours instituant, en tant que prise de parole structurée institutionnelle, y est relativement absent. Le terme « smart city » lui-même est très peu utilisé. A Rennes par exemple les contenus des textes des tweets illustrent les projets au travers des mentions « #inOut2018 » ou « #Rennes ville innovante » ou de médias locaux spécialisés comme *Place Publique* publiant sur le thème « *comment le numérique transforme la ville ?* ». Nous retrouvons aussi des tweets liés à l'invention de nouvelles applications de mobilité (dans cet exemple pour les personnes à mobilité réduite), à l'instar du tweet « #Handicap : Ce fauteuil électrique intelligent va révolutionner la mobilité #Rennes ». Le compte « Rennes business » est aussi particulièrement actif pour stimuler le tissu économique local en faveur de ces mobilités dites intelligentes, comme l'illustre ce tweet : « New | Un projet de mobilité à Rennes ? Vous recherchez un emploi ? Notre plateforme <http://recrutement-rennes.com> est là pour ça ! Ne manquez pas le CV catcher, un outil innovant à découvrir très vite ! ». Ce message connaîtra une viralité peu intense (7 likes et 3 partages), à l'image des autres *posts* de ce type.

Pareillement, à Lyon, nous remarquons une pluralité d'acteurs publics et privés qui prennent la parole sur des projets/expérimentations en faveur de « la mobilité de demain » qui sont conduits dans le cadre de vastes programmes européens. C'est plus particulièrement le cas d'OPTICITIES qui consiste à étudier « les besoins des utilisateurs pour trouver des solutions de mobilité adaptées » (services de covoiturage, collecte des données voirie ou de gestion prédictive du trafic); OPTIMOD'Lyon (navigateur multimodal développé par l'entreprise Cityway) qui compare les temps de parcours avec différents modes de transport ou en les combinant. Au sein de cet écosystème, nous

observons que le compte de l'Infolab de la Métropole « TUBA Lyon@tuba_lyon » communique sur ces projets sur Twitter. De surcroît, nous pouvons aussi repérer certaines prises de parole des médias ou d'acteurs politiques en soutien à ces projets. C'est notamment le cas de celles de Gérard Collomb qui déclare le 15 novembre 2013 dans un tweet « Avec le projet européen optcities, Lyon invente la mobilité de demain" #JECO2013 #Lyon ».

Par ailleurs, le taux d'interaction (retweets et commentaires) avec ces messages est peu significatif. Par exemple, pour les acteurs lyonnais, le service Grand Lyon Économie, CCI Lyon et OnlyLyon, le nombre de retweets ne dépasse pas 20, celui des mentions "j'aime" 30.

En ce qui concerne la parole non institutionnelle, elle se présente à travers des grandes entreprises et des start-ups impliquées dans des projets de la « smart city » (EFFIA Synergies, Keolis, Cityway) et des associations concernées par des enjeux de ces projets (comme « Rayons d'action », une association vélo à Rennes ou Maison du Vélo à Lyon).

Ces actes langagiers peuvent dans une certaine mesure illustrer une éditorialisation disséminée. Elle est dite disséminée car elle ne relève pas d'un seul acteur mais est prise en charge par de multiples porte-paroles qui réinterprètent tous la « *smart city* » à l'aune de leurs propres intérêts. Si les projets en question relèvent bien du domaine des *smart cities* au sens de l'usage des technologies numériques pour transformer les modes d'existence dans la ville, ils ne sont pas qualifiés comme tels par les acteurs. Le terme est en quelque sorte effacé au profit de mots plus concrets ou renvoyant plus spécifiquement aux projets évoqués. Ces nouvelles formes hybrides de la documentation contribuent à une « distribution spatio-temporelle des parties prenantes » et une gestion centralisée difficile (Zacklad, 2007). La question de l'éditorialisation disséminée touche ainsi à la gouvernance informationnelle des territoires qui relève entre autres de l'engagement ou de l'enrôlement initié par les prises de parole, et aux conditions d'émergence des « mondes communs » et donc d'un sens partagé par rapport à la notion de « *smart city* ». Cette notion d'éditorialisation disséminée permet ainsi de pointer et d'interroger les pratiques de gouvernance informationnelle actuelles qui tentent de se reposer sur leurs réseaux d'acteurs pour faire émerger du sens et des actions.

Cela étant, cette perspective méthodologique ne peut à elle seule rendre compte de la manière dont fonctionne la communication institutionnelle accompagnant ces démarches partenariales. Il s'agit donc aussi de nous attacher à porter notre regard sur la place d'un discours plus instituant, régulé par les métropoles. Cette approche a été conduite par des entretiens compréhensifs avec les responsables de communication et d'innovation des métropoles concernées afin de mieux saisir les façons dont les démarches « *smart city* » reconfigurent leurs stratégies de communication. Les entretiens ont en effet été élargis à la stricte fonction de communication qui est en réalité largement distribuée au sein de la collectivité, tout particulièrement dans le contexte de la « *smart city* » amenant les différents agents à devenir communicants.

Vers la construction d'un discours plus instituant sur la « *smart city* » par la communication territoriale ?

La « *smart city* » à Rennes : entre attirance et répulsion du terme

Le contexte d'expérimentation en matière de gouvernance de la donnée

La « *smart city* » s'invite comme vocable dans l'organigramme de Rennes Métropole à partir de 2015 avec la création de la direction déléguée à l'innovation et à la « *smart city* ». Cette étape coïncide avec une période marquée par l'émergence d'un modèle de « "*smart city*" à la française ».

Pour les services de Rennes et Rennes Métropole, « la « *smart city* », c'est la question de la gestion des données pour la gestion de la relation citoyenne » (Entretien, responsable du service innovation numérique de la métropole de Rennes, 2019). Pour le service innovation numérique de Rennes Métropole, la « *smart city* » passe d'abord par l'*open data* et le rapport à entretenir avec les usagers sur cette question et des potentialités de la 3D pour aider à la mise en compréhension du territoire.

Dès 2004, le service innovation-numérique et le service d'information géographique de Rennes Métropole créent une base de données des organismes utiles aux usagers avec possibilité de visualisation sur une maquette 3D comprenant les références aux arrêts de bus et aux problèmes de mobilité en général. Avec l'énergie et les déchets, la thématique de la mobilité est centrale dans les projets *Open Data* de Rennes. L'une des raisons tient notamment à la présence du groupe PSA à Rennes qui a structuré un très fort tissu industriel autour du transport depuis les années 1960 : « au lieu de faire une énième digital week, on décide de resserrer sur la mobilité » (Entretien, direction déléguée à l'innovation et à la « *smart city* » de la métropole de Rennes, avril 2021). Dès le début des années 2000, le service innovation-numérique commence ainsi à travailler avec le service d'information géographique, préfigurant leur mutualisation à partir de 2010 avec la mise en œuvre d'une application de données publiques. Face à ce défi, la direction déléguée à l'innovation et à la « *smart city* » de Rennes métropole crée en 2016 une cartographie des acteurs partenaires de l'*Open Data* qui donnera lieu à la création de data.rennesmetropole.fr. Il s'agit en effet d'identifier, de fédérer, de structurer un réseau ou un processus dont les contours sont encore mal définis. Comme l'explique une interviewée : « qu'est-ce qu'être partenaire dans le cadre d'une gestion partagée de la donnée ? Qu'est-ce qu'une gouvernance de la donnée dans un contexte éparpillé ou disséminé ? Comment penser alors les dispositifs d'éditorialisation des données qui seraient adaptés à ce contexte ? » (Entretien, responsable du service innovation numérique de la métropole de Rennes, 2019).

La création récente du SPMD (Service Public Métropolitain de la Donnée) s'inscrit dans ces transformations organisationnelles. L'un des projets du SPMD est précisément de travailler à une gouvernance ouverte de manière à ouvrir « des données à d'autres partenaires qui pourraient vouloir

partager avec nous » (Entretien, responsable du service innovation de la métropole de Rennes, Direction Communication, 2019). La mission est également d'accompagner les communes à l'ouverture des données, ce qui implique l'acculturation des agents à l'*open data* et des nouvelles manières de travailler au sein de la collectivité : « L'important est de ne plus travailler en silo » (Entretien, chargé de mission open data à la métropole de Rennes, 2019).

La notion et les projets de « *smart city* » à Rennes métropole proviennent ainsi d'abord de la question de l'*open data*, qui pose de fait, par son caractère ouvert, celles des transformations organisationnelles nécessaires à son développement et du rapport à entretenir avec les citoyens pour aider à la compréhension du territoire à partir des données. Ainsi, « qu'allons-nous faire de toutes ces données produites et accumulées par des opérateurs et par les citoyens eux-mêmes ? Comment faire en sorte que ces données puissent être utiles et accessibles à tous ? Comment s'organiser ? » sont les questions centrales qui travaillent la forme organisationnelle de la collectivité territoriale.

Une réflexion sur la mutation du service public difficile à communiquer par la formule « smart city »

Dans le contexte de la mutation numérique (Miège, 2020), le portage de la formule « *smart city* » par la collectivité « Rennes Métropole » permet « d'harmoniser et de fédérer un certain nombre de démarches et de projets » (Entretien, responsable du service innovation de la métropole de Rennes, 2019). Le discours instituant (Oger et Ollivier-Yaniv, 2006) lié à la « *smart city* » accompagne une réflexion autour du numérique comme vecteur de transformation des modes de production des services publics et de la relation de la collectivité avec les usagers et citoyens. La question des usages et des données y est omniprésente.

Les entretiens avec les professionnels de la communication territoriale confirment que si la « *smart city* » suscite de vifs débats en matière de gouvernance informationnelle au sein de la collectivité et avec d'autres acteurs du territoire, ce sujet n'a pas été inscrit dans une stratégie de communication institutionnelle. Un communicant rencontré explique aussi par exemple l'enjeu de communiquer sur les projets « par petites touches » afin d'incarner la « *smart city* » sans se référer à la notion, en comparant cette stratégie de communication à l'esthétique de l'impressionnisme.

De surcroît, lors de la création de la direction déléguée à l'innovation et à la « *smart city* » en 2015, la direction souligne que la notion de « *smart city* » n'est pas un axe qui a été développé et sur lequel Rennes Métropole a communiqué. Cette position découle de la volonté de ne pas avoir une coloration technophile. La question stratégique est d'abord celle du lien avec les usagers et la reconquête de la confiance, mais aussi l'accompagnement de nouvelles mobilités. Ainsi, dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Rennes, sur la période 2019-2030, est explicitement affirmée dans un objectif de

respect de l'environnement « une plus grande place au covoiturage et à l'autopartage, aux transports collectifs, aux modes actifs, à l'intermodalité et en accompagnant le changement des comportements. Objectif : favoriser les pratiques alternatives à la voiture solo »⁷. Ces éléments de discours s'inscrivent pleinement pour les agents publics dans le périmètre du programme de « *smart city* », sans que la notion soit convoquée pour autant.

Par conséquent, nous pourrions donc avancer qu'à Rennes, la « *smart city* » est d'abord une question de communication organisationnelle au sens d'une communication organisante (Chaudet, 2021). C'est-à-dire que la notion n'est pas travaillée dans le champ de la communication institutionnelle mais dans celui plus pragmatique du sens qu'il peut avoir dans chaque projet, dans chaque situation de travail et de communication. En d'autres termes, l'éditorialisation est bien disséminée au sens où la mobilisation et le sens de la notion se construit au fil des interactions. Plutôt que d'imposer un discours instituant autour de la « *smart city* », il s'agit de réinstaller du dialogue avec les usagers. Les enjeux de la « *smart city* » se confondent dans cet objectif premier, en plaçant aussi l'institution publique comme interlocuteur de confiance. Ce positionnement se retrouve dans celui des projets de « *smart city* » qui traite d'abord de l'*Open Data*, de jumeaux numériques, de plateformes ou de gouvernance des données. Les agents de Rennes Métropole que nous avons interrogés ne parlent pas de « *smart city* » mais des relations avec les usagers et de la place de l'institution dans cette relation. Cette préoccupation s'illustre avec le projet RUDI (qui vise plus concrètement à donner lieu à un catalogue territorial de données) faisant l'objet par exemple d'ateliers et de conférences, d'articles de presse et de vidéos de vulgarisation. Cette communication territoriale soutenue par la métropole vise explicitement à instaurer un « cadre de confiance » (pour reprendre l'expression utilisée) en faveur de ces initiatives auprès des habitants, avec une notion de « *smart city* » omniprésente dans les réflexions des acteurs mais en retrait des discours officiels.

Pour autant, à l'heure de l'internationalisation de cette notion, Rennes Métropole, déjà reconnue comme pionnière dans sa stratégie *Open Data*, inscrit dans sa stratégie de développement économique en 2013 le souhait de devenir une des 10 premières « *smart city* » en Europe. Nous retrouvons ainsi la métropole dans tous les grands réseaux dédiés à cette question. Mais tout en affichant cette ambition et en créant une direction *ad hoc* en 2015, la volonté est également très présente de prendre de la distance par rapport à ce vocable importé de la sphère industrielle qui souhaite proposer ses services numériques aux villes (Hollands, 2015 ; Söderström, Paasche et Klauser, 2014). « Derrière « *smart city* », il y a une promesse, comme on dit dans les milieux économiques et du marketing, [...] que la ville va enfin sortir du désordre dans lequel elle est, qui la caractérise, pour être enfin moderne,

⁷ <https://metropole.rennes.fr/le-plan-de-deplacements-urbains-pdu-2019-2030>, consulté le 23/07/2021.

efficace, optimisée » (Entretien direction déléguée à l'innovation et à la « *smart city* », 2021). Même si ces représentations ne conviennent pas aux agents que nous avons interrogés, il s'agit pour autant de ne pas réinventer le terme mais de le réinvestir en lui attribuant les valeurs liées au service public : transparence, égalité d'accès, continuité de service... Tous les projets de « *smart city* » devront d'abord répondre à ces exigences. « Le service doit continuer à être accessible à tout le monde ; pas au plus grand monde, mais à tout le monde. Et donc, ça réinterroge les conditions de délivrance du service public. Et c'est là que la « *smart city* » doit être réinvestie par les autorités publiques locales » (Entretien direction déléguée à l'innovation et à la « *smart city* », 2021). Il ne s'agit pas d'une ville optimisée au sens de l'imaginaire technique qui peut accompagner les technologies numériques. Être *smart* pour la direction déléguée à l'innovation et à la « *smart city* » de Rennes Métropole, c'est répondre à la question suivante : « comment le service public adopte-t-il des façons de faire, intègre le numérique dans ses modalités sans dévoyer sa façon d'opérer ? Tout en essayant d'intégrer les attentes que le secteur privé a contribué à faire émerger : réactivité, sur-mesure, temps réel, ubiquité » (Entretien direction déléguée à l'innovation et à la « *smart city* », 2021). Quelle est l'identité du service public dans ce contexte ? Ainsi, la « *smart city* » s'incarne d'abord dans la politique publique et dans la manière dont les projets permettent de travailler la relation aux citoyens. De ce point de vue, le slogan historique de la ville, « Vivre en intelligence » garde toute sa pertinence et il semble que les directions de la communication et de l'innovation de Rennes Métropole souhaitent plutôt capitaliser et investir sur son slogan historique sans communiquer sur la notion de « *smart city* » : « la « *smart city* » porte une dimension publicitaire et souvent elle est utilisée comme un mot-valise. Cela nous dérange » (Entretien, responsable du service innovation de la métropole de Rennes, 2021). Certains font directement le lien avec la dimension « “marketing territorial” de la « *smart city* » dans l'objectif de valoriser le territoire et d'attirer des entreprises et d'autres acteurs sur le territoire » (Entretien, responsable du service Ville intelligente de 2015 à 2020, avril 2021). L'événement InOut permet notamment de développer les relations avec des micro-entreprises, amenées à développer des services de mobilité dans les domaines des transports, des infrastructures routières ou du covoiturage et de l'autopartage. Cependant, l'événement s'accompagne assez peu d'une communication destinée aux citoyens, et la notion de « *smart city* » n'est pas mise en avant.

Au contraire de Lyon, comme nous le montrons par la suite, on ne peut donc pas à proprement parler d'un discours instituant (Oger et Ollivier-Yaniv, 2003 et 2006) en ce qui concerne la Métropole de Rennes. Il n'y a ici pas de discours sur la « *smart city* » qui aurait une visée prescriptive et qui viserait donc à lisser et cadrer les prises de parole et pratiques de tous les acteurs impliqués dans ces politiques, qu'ils soient internes ou non à la collectivité. Si discours instituant il y a, il réside précisément dans cette volonté d'utiliser la notion de « *smart city* » avec parcimonie : suffisamment

pour être associé à cette dynamique et pouvoir bénéficier des appels à projets, mais aussi avec parcimonie pour garder leur distance avec la dimension marketing et technophile du terme.

Un discours de la « *smart city* » plus instituant à Lyon

Le contexte de la gouvernance lyonnaise en faveur de la « smart city »

A Lyon, la gouvernance vise à décloisonner et optimiser les services, notamment au moyen de la multiplication des partenariats publics-privés. La Métropole de Lyon s'est quant à elle positionnée en tant que « *smart city* » dès le début des années 2010 (Communauté urbaine de Lyon à cette date). La démarche « Lyon métropole intelligente » est à la fois portée politiquement par une élue de la métropole, la Vice-présidente en charge de l'Innovation, de la Métropole intelligente et du Développement numérique, et par les services, avec une cheffe de projet « ville intelligente » au sein du Pôle développement économique et international, emploi, insertion. La mission « Ville intelligente » est donc, de 2010 à 2020, un service transversal qui a pour objectif « d'accompagner la démarche de manière transversale avec tous les métiers et services publics de la métropole, et, par ailleurs, un rôle d'animation de l'écosystème pour faire émerger des collaborations et des projets innovants » (Entretien, cheffe de projet « Ville intelligente » de 2015 à 2020, avril 2021). Cette approche renvoie, comme pour Rennes métropole, à une vision intégrée de la ville dépassant une gestion du service urbain historiquement organisée en « silos » pour privilégier une approche en réseau. Cela passe aussi par une nécessaire communication interne, entre différents services de la ville. Une équipe transversale est donc constituée dans l'objectif d'une montée en compétences sur les questions d'évolution des services publics grâce aux technologies numériques avec des réflexions menées sur des sujets comme l'inclusion numérique, la sobriété ou encore l'empreinte numérique. Certes, l'organisation de la Métropole reste toujours une organisation par métier, mais « cette politique “*smart city*” a permis de créer des ponts entre les services et différentes cultures professionnelles de la Métropole » (Entretien, cheffe de projet Ville intelligente de 2015 à 2020, avril 2021). Ceci, notamment, grâce au comité de pilotage de la mission « Ville intelligente » qui comprenait une douzaine de référents issus des différents métiers et services publics de la Métropole.

Au-delà des transformations internes induites par la démarche de la « *smart city* », deux volets se dégagent à l'époque comme centraux pour l'équipe de la mission « Ville intelligente ». Le premier concerne les questions d'optimisation des services urbains. Par exemple, dès 2010, « le renouvellement de la concession de l'eau à la Métropole est une occasion pour la mise en place d'une plateforme numérique de gestion des données et de leur croisement en ce qui concerne notamment le

traitement de l'état de la ressource, des travaux ou encore de gestion opérationnelle des équipes » (Entretien, cheffe de projet Ville intelligente de 2015 à 2020, avril 2021). Le second volet concerne les projets expérimentaux intégrant des acteurs publics et privés, dont le projet de Modélisation Urbaine Gerland (MUG) qui a permis de développer un outil d'aide à la décision pour planifier le développement du quartier de Gerland. Au-delà des transformations urbaines que ces projets engagent, il s'agit surtout « d'apprendre à travailler autrement avec les entreprises, c'est-à-dire de quitter un rôle de donneur d'ordres pour entrer dans une logique de co-création » (Entretien, cheffe de projet Ville intelligente de 2015 à 2020, avril 2021).

En effet, les projets de la « *smart city* » de la Métropole de Lyon fédèrent des acteurs hétérogènes (industriels, culturels, institutionnels, associatifs...) implantés localement autour de réalisations communes. Dans cette logique, une structure d'animation et d'expérimentation des services numériques comme Tubà, portée par l'association Lyon Urban Data, occupe une place importante dans la fabrique de la « *smart city* » en favorisant des rencontres, réflexions et actions impliquant différentes parties prenantes (collectivités, entreprises, associations, grand public...). « Il fallait déplacer la donne et orienter les ressources de la collectivité sur les conditions d'innovation. En somme, créer un espace pour porter les innovations venues du terrain, en particulier celles concernant les services », déclare, en 2016, Karine Dognin-Sauze, vice-présidente de la métropole, chargée de l'innovation, de la ville intelligente et du numérique⁸. Aidée par Tubà, la métropole souhaite « fournir des services numériques encore plus proches du quotidien à partir des données qui concernent la métropole, indépendamment de leurs producteurs et sources (publiques/privées/locales, nationales/internationales) » et « devenir un prestataire de services, fédérateur et intermédiaire » (Entretien, Chief-Data Officer, 2016). Le rôle des citoyens-usagers dans des projets de la « *smart city* » est d'en tester les services afin d'évaluer leur pertinence. L'analyse de la gouvernance des *projets « smart city »* réalisée à partir des projets identifiés montre à ce sujet que, plus que de l'ordre d'une co-création ou collaboration, les citoyens occupent avant tout ce rôle de testeurs et d'utilisateurs finaux des applications et services développés dans le cadre des politiques « *smart city* » lyonnaises.

À Lyon, les principaux piliers de la politique de « *smart city* » sont, entre 2010 et 2019, la gestion des données et des services numériques dans différents domaines d'action publique : l'environnement, l'énergie et plus particulièrement la mobilité. En effet, selon la cheffe de projet Ville intelligente « il y a un réel travail de la mission mobilité, avec l'aménagement des voiries pour intégrer toutes les mobilités, leurs connexions ou encore les collaborations dans ce domaine avec les services privés »

⁸ <https://www.lagazettedescommunes.com/458129/grand-lyon-le-tuba-espace-dexperimentation-numerique-au-service-de-demain/>.

(Entretien, cheffe de projet de 2015 à 2020 avril 2021). C'est ce qu'illustre par exemple le développement d'Optymod'Lyon, une application mobile intégrant de nombreuses fonctions dans l'objectif de fluidifier la mobilité en ville et de proposer une information multimodale en temps réel personnalisée à des voyageurs et à des prestataires de fret. Toutefois, « proposer des services ne tient pas lieu de politique publique. Encore faut-il structurer une offre cohérente en phase avec les missions du service public », souligne la plaquette « Grand Lyon Métropole servicielle » en 2016. Cela renvoie à des dérives éventuelles de la dynamique servicielle comme des phénomènes d'exclusion, de fragilisation de la qualité, continuité et universalité du service public ou encore à des effets d'intrusion, de surveillance ou de stigmatisation induites par un mésusage des données personnelles. En même temps, la stratégie de la métropole en matière d'*Open Data* intègre un volet encapacitant qui permet aux citoyens-usagers de devenir co-producteurs des services urbains. Il s'agit notamment « de réintégrer le citoyen y compris dans la gouvernance du portail avec l'idée du self-data (réappropriation par le citoyen de ses propres données) » (Entretien, Chief-Data Officer, 2016).

Dans le cas lyonnais, comme dans le cas rennais, la donnée est considérée comme « la matière première de la Métropole intelligente et innovante » (slogan du portail métropolitain lyonnais). Elle est associée à la réflexion sur la ville intelligente au point que le premier portail des données métropolitaines lancé en 2013 porte le nom smartdata.grandlyon.com. Toutefois, à la différence de la démarche de l'*Open Data* à Rennes, la métropole de Lyon ne revendique pas le qualificatif « Open » qui ne figure ni dans le nom du portail dédié aux données métropolitaines (<https://data.grandlyon.com/>), ni dans les discours d'accompagnement du portail. Une variété de licences encadrant la réutilisation des données métropolitaines témoigne de l'orientation économique de la politique d'ouverture des données vers le modèle d'un marché des données territoriales (Courmont, 2021).

Le discours instituant au service de la cohérence des politiques menées

A Lyon, le discours instituant est beaucoup plus structuré que celui de Rennes Métropole. Publicisé dans des documents institutionnels, il présente la démarche comme une solution « pour mieux vivre en ville » et comme une réponse à de nombreuses problématiques : « il s'agit de trouver de nouvelles solutions technologiques, urbaines, sociales, environnementales pour améliorer la qualité de vie en ville et créer ainsi de nouveaux emplois, de nouveaux métiers » (plaquette de présentation de la démarche Lyon Métropole Intelligente, 2016). En ce qui concerne le Grand Lyon, la communication institutionnelle autour de la « *smart city* » lors de la précédente mandature (Gérard Collomb est maire de Lyon de 2001 à 2017 et de 2018 à 2020, ainsi que président de la métropole de Lyon de 2015 à 2017) a principalement visé les acteurs économiques implantés localement aux niveaux *B2B* et elle

reposait en grande partie sur l'organisation et la présence à des événements comme, par exemple, à La Foire de Lyon et dans des salons européens dédiés : « les grands projets étaient vraiment de grandes vitrines de Lyon, on allait notamment les présenter par exemple au MIPIM » (Entretien, service communication, Métropole de Lyon, avril 2021). Contrairement au cas de Rennes, les expressions « *smart city* », « ville intelligente » ou encore « Métropole intelligente » sont explicitement revendiquées par les acteurs institutionnels et intégrées dans leurs discours par les acteurs partenaires. Celui-ci se matérialise dans l'intitulé de la page web dédiée aux projets qualifiés d'intelligents (<https://www.grandlyon.com/projets/metropole-intelligente.html>), dans le nom du premier portail des données métropolitaines (GrandLyon Smart Data), dans les intitulés de différents projets (Lyon smart community, Smarter Together) mais aussi dans des contenus à destination du grand public, comme les vidéos « Grand Lyon : c'est quoi la Métropole intelligente ? » ou le magazine métropolitain (n°42, avril 2013 « Ma ville intelligente »). La communication institutionnelle mobilise la notion de « *smart city* » en y inscrivant ses projets et ses actions. Elle cherche à relier d'une certaine manière des actions dispersées et à amener différents acteurs à agir de concert pour répondre aux objectifs métropolitains formulés de la manière suivante dans les synthèses du compte administratif de la Métropole de 2016 à 2019 : « Moderniser l'administration métropolitaine et créer un cadre de vie numérique qui s'appuie sur le déploiement d'infrastructures, la gouvernance des données d'intérêt général et un environnement de confiance numérique. Faire bénéficier tout le territoire de l'intelligence collective et de la croissance des filières numériques ».

La fonction de lissage du discours instituant apparaît du fait de l'emploi par les différentes parties prenantes de concepts (ville intelligente, « *smart city* »...), champs lexicaux et thématiques communs dans leurs discours d'accompagnement des projets inscrits dans les politiques de la « *smart city* ». Ces concepts, champs lexicaux et thématiques, qui apparaissent dans différents extraits cités dans ce texte, sont notamment ceux de la gouvernance, la participation/collaboration, voire inclusion, ceux de la modernité et de l'innovation, voire de la modernisation (de l'action publique), ou encore de la contribution des projets *smart* au développement et de l'attractivité du territoire. La plupart d'entre eux concernent des justifications déjà évoquées dans les discours sur la ville créative (Bihay, 2018 et 2019), autre formule prépondérante dans les discours de la métropole lyonnaise du début des années 2000 jusqu'au milieu des années 2010. Le discours instituant sur la « *smart city* » se distingue cependant de celui sur la « ville créative » de par l'accent mis sur la contribution des projets *smart* à « l'optimisation », à une plus grande « efficacité » et à une « prédictibilité » accrue dans la gestion de l'urbain (Paquienséguy, Dymytrova et Bihay, 2021). La fonction de cadrage est aussi repérée lors de nos entretiens. En effet, plusieurs personnes nous parlent de la définition et de la circonscription par la Métropole de ces termes, champs lexicaux et thèmes, tout en soulignant qu'il est prescrit aux

services métropolitains et autres parties prenantes de les utiliser dans leurs discours d'accompagnement.

Ce discours instituant s'avère stratégique du fait de la multiplicité des acteurs impliqués dans les projets de la « *smart city* », portés majoritairement par la Métropole de Lyon. Il permet de cadrer et lisser les discours de ces différentes parties prenantes et contribue à renforcer la cohérence des politiques menées, notamment dans leur dimension liée au marketing territorial : « le partage d'une vision de la "*smart city*", liée à la valorisation du territoire à partir de la valorisation de son dynamisme dans l'objectif d'attirer d'autres entreprises et acteurs sur le territoire » (Entretien, cheffe de projet Ville intelligente de 2015 à 2020, avril 2021).

Un tournant important vers les thématiques de « ville inclusive » s'opère à la fin du mandat de G. Collomb. Il s'explique, d'une part, du fait de la création de la Métropole en 2015 et de la prise de compétences du département en ce qui concerne notamment les publics fragiles, l'éducation et l'accompagnement des personnes âgées. D'autre part, le départ du maire en 2017 semble aussi jouer en faveur de l'évolution de la « *smart city* » vers une réelle volonté d'intégrer des questions sociales et inclusives. Un second tournant envers la ville résiliente, en rupture nette avec la « *smart city* », s'opère en juin 2020, avec l'arrivée d'Europe Ecologie Les Verts à la tête de la Métropole de Lyon. La recherche d'un positionnement singulier par le nouvel exécutif semble mettre davantage à l'honneur les notions de résilience et de solidarité : « l'idée, c'était d'affirmer l'engagement sociétal de la métropole auprès des entreprises et des citoyens... C'est également le pouvoir d'agir pour une meilleure intégration de tous et de toutes, justement grâce à la médiation numérique, et le développement d'outils et de services pour l'ensemble de la population, puisqu'il y a vraiment un enjeu dans le fait de rendre le numérique accessible... et enfin le pouvoir d'agir pour accélérer la transition écologique vers plus de sobriété numérique. » (Entretien, responsable du service politiques publiques et projets, Direction Communication, avril 2021). Connotée comme technocentrée, la référence à la « *smart city* » est donc devenue gênante aux yeux des élus verts qui voient dans le numérique un levier pour donner à chacun le pouvoir d'agir tout en contribuant au débat politico-éthique sur son impact environnemental, les données personnelles ou encore les communs. En ce qui concerne ce nouveau positionnement, plusieurs personnes interrogées indiquent que la réflexion menée porte ici aussi sur la définition d'un lexique et de thématiques communs aux différents acteurs pour communiquer sur leurs activités et projets, voire, plus généralement, dans les politiques de communication et de marketing territorial de la ville et de la métropole de Lyon. Comme dans le cas de la ville créative, ce discours instituant s'avère être stratégique puisqu'il participe au « gommage des formes de diversité et d'hétérogénéité » (Oger et Ollivier-Yaniv, 2006 : 64) entre parties prenantes en présence, qui poursuivent des objectifs et ont des attentes parfois antinomiques, et, aussi, de ce

fait, à renforcer la cohérence de l'ensemble des politiques. Ce discours instituant tend aujourd'hui plutôt vers des transformations numériques socialement et écologiquement durables, comme l'exprime entre autres le manifeste « Pour des territoires numériques responsables », élaboré par des élus de différentes collectivités locales, membres des associations des Interconnectés, de France urbaine et de l'AdCF en mars 2021.

Conclusion

Les métropoles de Rennes et Lyon sont particulièrement engagées en faveur du soutien à l'innovation dans les mobilités urbaines, au moyen de gouvernances territoriales spécifiques. Au sein de ces initiatives, qui s'inscrivent au centre des programmes de « *smart city* » mais qui n'en portent pas toujours le nom, nous avons étudié comment la communication est partagée entre les modèles de l'éditorialisation disséminée et du discours instituant. Ainsi, même si elles suivent des trajectoires différentes à Rennes et à Lyon avec une problématisation et des enjeux urbains propres, les démarches de « *smart city* » des deux métropoles partagent un même flou définitionnel autour de ce qu'est une « ville intelligente ». Si les métropoles françaises étudiées s'engagent dans des démarches de « *smart city* », elles cherchent à marquer une certaine distance avec cette notion, créée et diffusée par des entreprises des TIC à la fin des années 2000 (Hollands, 2015 ; Söderström, Paasche et Klauser, 2014) en affirmant la place des politiques publiques dans la montée en puissance de l'économie de service. Si le discours instituant est plus affirmé à Lyon qu'à Rennes, par des documents de référence apportant un cadrage à la communication institutionnelle, les deux métropoles questionnent par ces démarches leur lien au citoyen-usager en affirmant la nécessité de produire de nouveaux services à sa destination dans un objectif de transparence accrue de l'action publique. Il s'agit néanmoins par la communication de valoriser une conception territoriale de l'action publique « vers une métropole centrée usagers » (Le Corf et Paquienséguy 2022).

En outre, sur Twitter, nous avons aussi observé l'impact des formes de gouvernance territoriale en faveur des mobilités urbaines sur certaines formes de gouvernance éditoriale. Les formes partenariales à l'œuvre dans le déploiement de services de mobilité au niveau local conduisent en effet à une éditorialisation disséminée marquée par une prise de paroles multiples d'acteurs publics et privés impliqués dans ces projets dans un environnement numérique, avec des récits distribués contribuant ou contrebalançant parfois le concept de « *smart city* », du fait d'une réinterprétation de cette notion dans leurs propres intérêts. Ainsi, l'éditorialisation disséminée apparaît comme un discours non concerté qui découle directement des transformations organisationnelles au travers du déploiement de projets transversaux qui amènent des agents issus de multiples services et métiers à travailler ensemble. La gouvernance par projets invite les métropoles à développer des interactions

avec les parties prenantes hétérogènes en tentant de les enrôler dans diverses interfaces (portail des données métropolitaines, expérimentations, événements promotionnels, concours, etc.). La communication autour des projets de la « *smart city* » s'apparente ainsi à « l'avatar de l'idéologie communicationnelle ou délibérative » (Pinson, 2009). En effet, l'éthique qui lui est associée « tend à voir dans la communication, la production interactive de « mondes communs », une manière idéale d'apaiser les tensions et de produire des choix autour desquels tous s'accordent » (Pinson, 2005).

En matière de discours instituants, la communication territoriale autour de la « *smart city* » se structure ainsi avant tout à partir de projets « innovants » et surtout autour de la notion de service public et de dispositifs qui permettraient de créer des formes organisationnelles plus inclusives. Dans le fond, les technologies numériques sont encore et toujours accompagnées d'un imaginaire d'Internet (Breton, 2000 ; Flichy, 2001) comme potentialité démocratique ou du moins comme support de redéploiement d'un nouveau mode de relation plus horizontal, moins hiérarchique. Par ces démarches et ces projets, l'action publique territoriale incarne cette nécessaire et utile remise en question perpétuelle de l'institué et de ses institutions imaginaires (Castoriadis, 1990).

Bibliographie

Bailleul, H., Le Breton, M.-A., Girardeau, M., 2019. Gouverner la « *smart city* » : acteurs et conduites du projet de « *smart city* » sur le territoire de Rennes Métropole, *Symposium "l'avènement de la ville intelligente"*, Février 2019, Luxembourg.

Bihay, T., 2018. Contribution des discours institutionnels sur les industries créatives au nouvel esprit du capitalisme. XXI^e Congrès de la SFSIC 2018. Paris, MSH Paris Nord, 13-15 juin 2018.

Bihay, T. 2019. De l'idéologie des industries créatives aux politiques de reconfiguration territorialisées : Le cas du territoire métropolitain lyonnais. Lyon : Université Lyon 2, 437 p.

Bouillon, J-L., Bourdin, S., Loneux, C., 2007. « De la communication organisationnelle aux « approches communicationnelles » des organisations : glissement paradigmatique et migrations conceptuelles », *Communication et organisation*, n°31, pp. 7-25.

Breton, P., 2000. *Le culte de l'Internet. Une menace pour le lien social ?* La Découverte.

Castoriadis, C., 1990. *Le monde morcelé. Les carrefours du labyrinthe*. Seuil.

Chaudet, B; Le Corf, J-B; Bihay, T ; Dymytrova, V ; Trommenschlager, M; Girardeau, M., 2021. "Métropoles et Smart City : les stratégies communicationnelles des institutions publiques dans un contexte d'éditorialisation disséminée. L'exemple de Rennes et Lyon", communication au Séminaire Marsouin, 12 juillet 2021, Lannion.

Chaudet B., 2021. « Evolution des communications organisationnelles et transformation du capitalisme », in P. Delcambre et S. Gallot (dirs) *Communications organisationnelles : Comprendre et discuter les propositions théoriques de Christian Le Moëne – un corpus de textes de 1994 à 2016*, ISBN 978-2-9575064-0-8, pp. 127-148.

Courmont, A., 2016. *Politiques des données urbaines : ce que l'open data fait au gouvernement urbain*. Thèse en science politique, Sciences Po Paris.

Donzelot, J., Estèbe, P., 1994. *L'État animateur. Essai sur la politique de la ville*, Paris, Esprit.

Doury, M. & Marcoccia, M., 2007. Forum internet et courrier des lecteurs : l'expression publique des opinions. *Hermès, La Revue*, n°47, pp. 41-50. <https://doi.org/10.4267/2042/24076>.

Dymytrava, V., 2018. Les médiations de l'open data au prisme des applications liées à la mobilité. *Les enjeux de l'information et de la communication*, n°19, vol. 2, 81-92.

Dymytrava, V., Larroche, V., Paquienséguy, F., Peyrelong, M.-F., 2017. Open data et smart cities : quels chantiers pour les SIC ? *Les Cahiers de la SFSIC*, 14, 308-313.

Flichy, P., 2001. *L'imaginaire d'Internet*. La Découverte.

Floris, B., 1996. *La communication managériale*, Presses Universitaires de Grenoble.

Gaudin, J.-P., 1998. La gouvernance moderne, hier et aujourd'hui : quelques éclairages à partir des politiques publiques françaises. *Revue internationale des sciences sociales*, 155, 51-60.

Gautreau P., Noucher, M., 2013. « Gouvernance informationnelle de l'environnement et partage en ligne des données publiques », *Netcom*, 27-1/2, p. 5-21.

Ghorra-Gobin, C., 2018. « Smart city » : "fiction" et innovation stratégique. *Quaderni*, 96. <https://doi.org/10.4000/quaderni.1169>.

Hollands, R. 2008., Will the Real « smart city » Please Stand Up? Creative, Progressive or Just Entrepreneurial? *city: Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action*, 12, 303-320. <https://doi.org/10.1080/13604810802479126>.

Hollands, R. G., 2015. Critical Interventions Into the Corporate « smart city ». *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 8 (1), 61-77.

Krieg-Planque, A., 2009. *La notion de « formule » en analyse du discours. Cadre théorique et méthodologique*. Besançon : Presses Universitaires de Franche-Comté.

Le Corf, Jean-Baptiste ; Paquienséguy, Françoise. (2022). « Le design des mobilités urbaines au centre d'une conception métropolitaine centrée usagers », *MTO (Management des Technologies Organisationnelles)*, vol 14, Presses des Mines, p.189-197.

Meijer, A. & Rodríguez Bolívar, M., 2016. La gouvernance des villes intelligentes. Analyse de la littérature sur la gouvernance urbaine intelligente. *Revue Internationale des Sciences Administratives*, 82, 417-435. <https://doi.org/10.3917/risa.822.0417>.

Miège, B., 2020. *La numérisation en cours de la société*. Presses universitaires de Grenoble.

Oger, C., Ollivier-yaniv, C. 2003. « Analyse du discours institutionnel et sociologie compréhensive : vers une anthropologie des discours institutionnels », *Mots. Les langages du politique* [En ligne], 71.

- Oger, C., Ollivier-Yaniv, C., 2006. Conjurer le désordre discursif. Les procédés de « lissage » dans la fabrication du discours institutionnel. *Mots. Les langages du politique*, 81. <https://doi.org/10.4000/mots.675>.
- Paquienséguy F., Dymytrova, V. et Bihay, T., 2021. The Metropolis of Lyon : A model of urban innovation to follow?. Workshop International Beyond Creative Cities: People, Places, Innovation. Nantes, SCAENA, 1-2 avril 2021.
- Perriault, J., 1989. *La logique de l'usage. Essai sur les machines à communiquer*, L'Harmattan.
- Picon, A., 2013. *Smart cities. Théorie et critique d'un idéal auto-réalisateur*, Editions B2.
- Pinson, G., 2005. Chapitre 5 : Le projet urbain comme instrument d'action publique. Dans P. Lascoumes (dir.), *Gouverner par les instruments* (p. 199-233). Presses de Sciences Po. <https://doi.org/10.3917/scpo.lasco.2005.01.0199>.
- Pinson, G., 2009. *Gouverner la ville par projet : Urbanisme et gouvernance des villes européennes*. Presses de Sciences Po.
- Rio, N., 2018. Comment analyser les smart cities ? *Netcom*, 32-1/2. <http://journals.openedition.org/bibelec.univ-lyon2.fr/netcom/2856>.
- Rozestraten, A., 2016. Doutes, fantaisies et délires : Smart cities, une approche critique. *Sociétés*, 2 (132), 25-35.
- Söderström, O., Paasche, T. & Klauser, F., 2014. Smart cities as corporate storytelling. *City*, 18 (3), 307-320.
- Trommschlager, M., 2021. *La ville intelligente - Entre utopies numériques et réalités*, L'Harmattan.
- Vitali-Rosati, M., 2016. What is Editorialization?, *Sens public*. <http://sens-public.org/article1059.html>.
- Vitali-Rosati, M., 2020. Pour une théorie de l'éditorialisation. *Humanités numériques*, 1. <https://doi.org/10.4000/revuehn.371>.
- Zacklad, M., 2007. Espace documentaire participatif et gouvernance. Congress of the European Regional Science Association (47th Congress) and ASRDLF (Association de Science Régionale de Langue Française, 44th Congress), Paris – August. https://archivesic.ccsd.cnrs.fr/sic_00202423/document.