



Colloque Smart Urban Mobility : Nouveaux produits et services innovants et les implications pour le droit public

Journée d'étude collaborative des Chaires Anthropolis et MADP

11 mai 2017 | Nano-INNOV

1 OBJET DE LA JOURNÉE D'ÉTUDES

Jean-Bernard Auby, Directeur de la Chaire MADP et Jakob Puchinger, Directeur de la Chaire Anthropolis

Les villes grandissent, en nombre d'habitants et en taille géographique, ce qui pose des défis majeurs en terme d'habitabilité, d'écologie et d'accessibilité. Actuellement environ 50% de la population mondiale habite en ville. Ce chiffre devrait se porter à 60% d'ici 2030 (Bouton et al., 2015), 67% en 2050 (F.J. van Audenhove et al., 2014). En Europe 60% des habitants vivent dans des régions urbaines de plus de 10 000 habitants. La mobilité urbaine est responsable de 40% des émissions CO2 du transport routier et jusqu'à 70% des autres polluants dus au transport. Selon les prévisions actuelles (OECD and ITF 2015), la croissance du transport routier et ferroviaire de personnes sera comprise entre 120 et 250 % à l'échelle de 2050. Une forte composante est attribuée au transport urbain dans les économies émergentes.

Par ailleurs, les modes de déplacements urbains sont en profonde mutation au plan mondial : engouement retrouvé pour le transport à vélo, essor des modes partagés pour les voitures et les vélos, transport multimodal favorisé par les TIC (et notamment par l'usage des smartphones), (F.J. van Audenhove et al., 2014). Les développements technologiques actuels et futurs dans le domaine de la mobilité et l'essor du numérique présentent de nombreuses opportunités de changements radicaux dans les systèmes de mobilité ainsi que dans la ville entière.

Toutes ces évolutions soulèvent ou sont de nature à soulever à l'avenir des questions juridiques, plus largement institutionnelles, que la journée d'études s'efforcera d'inventorier, en trois temps.

La première partie de la journée portera sur les conséquences des transformations concrètes qui sont à l'œuvre dans les systèmes de mobilité, sous l'effet spécifique de la digitalisation.

Le mouvement qui conduit à la fois à une croissante interconnexion des infrastructures et à leur croissante plurifonctionnalité : développement de l'intermodal, notion de partage, véhicules autonomes, convergence des acteurs des transports en communs le véhicule personnel et les liens entre mobilité de personnes et logistique urbaine. Ce mouvement est de nature à poser de nombreux problèmes juridiques dans des systèmes urbains que le droit a l'habitude de traiter « en silos ».

L'omniprésence des données dans la mobilité, collectées en grande quantité par toutes sortes de canaux – y compris au travers des traces laissées par les téléphones mobiles sur les relais des opérateurs-, de plus en plus interconnectées, soulève et soulèvera insensiblement plus de problèmes au regard de la loi informatique et libertés. Un besoin croissant de règles juridiques permettant de protéger les infrastructures des risques de piratage va se faire sentir. D'ores et déjà, on connaît les promesses et les écueils des open data, qui rendent publiques des données et permettent leur réutilisation pour créer de nouveaux services. On a également identifié, sinon résolu (par les dispositions encore exploratoires de la loi Lemaire) la difficulté que soulève le fait que de nombreuses données d'intérêt général soient détenues non par les autorités publiques, mais par des acteurs privés qui sont évidemment réticents à s'en défaire sans contrepartie.

La deuxième partie de la journée discutera la réalité liée au fait que la mobilité se transforme fonctionnellement. D'opération plus ou moins industrielle, la mobilité se transforme en service, d'un genre nouveau par la complexité et par la nouvelle distribution des rôles qu'il implique. En raison de cette évolution, se posent de multiples questions, dont l'une, essentielle, est de savoir quel rôle exact est dévolu aux autorités publiques à l'avenir, en termes de création d'infrastructures nouvelles, d'utilisation des réseaux existants et surtout de régulation, voire de pilotage des mobilités nouvelles. Ces questions se doublent d'interrogations sur l'articulation entre acteurs publics et acteurs privés – à la clef, des problèmes

contractuels notamment- et sur les modèles économiques des nouveaux services de mobilité –la part de l'impôt, le mode de tarification.

La troisième partie de la journée se placera du point de vue du citoyen-usager, qui aura à la fois besoin de protection renouvelée et se trouvera en position d'acteur des systèmes de mobilité. Le citoyen-usager sera demandeur de protection non seulement de la vie privée vis-à-vis de développements numériques massifs, mais aussi de la liberté de se déplacer dans des systèmes de complexité croissante et de garanties en termes de responsabilité et d'assurance (problème typiquement posé par la perspective d'apparition de véhicules autonomes). Mais il se trouvera aussi en position d'acteur, tout simplement parce que ses déplacements seront générateurs de données alimentant le système, mais aussi parce qu'il pourra devenir un utilisateur actif par la réutilisation des données en open data.

Au coeur des réflexions sur le mouvement « villes intelligentes », il y a des interrogations sur le caractère vivable et démocratique des « smart cities » qui s'élaborent. La journée abordera inéluctablement ces interrogations.

REFERENCES

F.J. van Audenhove, L. Dauby, O. Korniihuk, and J. Pourbaix (2014). The Future of Urban Mobility 2.0: Imperatives to Shape Extended Mobility Ecosystems of Tomorrow. Arthur D. Little and UITP, Report.

S. Bouton, S. M. Knupfer, I. Mihov, and S. Swartz (2015). Urban mobility at a tipping point. McKinsey & Company, Report.

OECD and ITF (2015), ITF Transport Outlook 2015, OECD Publishing, Paris.

DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789282107782-en>

2 PROGRAMME DE LA JOURNEE

9h30 Accueil – Café

10h00 Introduction

François Stephan, Directeur Général Adjoint, IRT SystemX

10h05 Enjeux de la Chaire Anthropolis

Jakob Puchinger, Titulaire de la Chaire Anthropolis, IRT SystemX

10h15 Enjeux de la Cité des Smart Cities

Jean-Bernard Auby, Directeur de la Chaire MADP, SciencesPo

10h25 Keynote /// Big Data in Asian Cities – Debunking the Myth & A Way Forward Examples from Urban Transport

Katja Schechtner, MIT, ADB, TU Wien

11h05 Pause-café

11h25 Table ronde n°1 : Transformations numériques des systèmes de mobilité

Animée par Patrice Aknin, Directeur Scientifique, IRT SystemX

- Véronique Berthault, Directrice du programme recherche et innovation véhicule autonome, RATP
- Arnaud Julien, Directeur Innovation et Digital, Keolis
- Thomas Baudel, Directeur de recherche, IBM France Lab
- Antoine Courmont, Responsable scientifique de la chaire Villes et numérique, Sciences Po

12h30 Déjeuner

14h00 Table ronde n°2 : Mobility as a service : comment la mobilité se transforme-t-elle en service ?

Animée par Charles Kremer, Directeur Programme Territoires Intelligents, IRT SystemX

- Bruno Faivre d'Arcier, Professeur émérite de l'Espace et Urbanisme à la Faculté de Sciences Economiques et de Gestions, Université Lumière Lyon 2
- Jean Coldefy, Expert indépendant, Chargé de mission Mobilités numériques, Transdev
- Laurent Barelier, Chronos
- Frédérique Ville, Directrice Générale, idVroom, SNCF
- Bertrand Billoud, Head of communication, KISIO

15h05 Pause-Café

15h25 Table ronde n°3 : L'utilisateur des services de mobilité dans la ville intelligente

Animée par Danièle Bourcier, Directrice de recherche, CERSA-CNRS

- Régis Chatellier, Chargé des études prospectives, CNIL
- Jean Del Goleto, directeur adjoint du pôle « Métiers et relations citoyens », Berger-Levrault
- Ghislain Delabie, OuiShare

16h30 Conclusion

Jakob Puchinger, Titulaire de la Chaire Anthropolis et Jean-Bernard Auby, Directeur de la Chaire MADP

17h00 Cocktail de clôture

3 DOCUMENTATION

Maximilien Lanna, Chercheur à la Chaire MADP

POINTS DE VUE ACADEMIQUES

Isabelle Baraud-Serfaty, « La nouvelle privatisation des villes », *Esprit* 2011/3 (Mars/avril), p. 149-167. DOI 10.3917/espri.1103.0149

Si la ville est progressivement remodelée par les différents acteurs publics qui y interviennent, les acteurs privés ne sont pas en reste et bénéficient de plus en plus de nouvelles modalités d'intervention. Les opérateurs de services urbains participent ainsi à cette privatisation de la ville, favorisée par la diminution des dotations de l'Etat envers les collectivités locales. Cette privatisation est entendue ici dans un sens large permettant d'appréhender l'ensemble des moyens d'intervention des « acteurs économiques privés ». L'action publique se trouve dès lors encouragée par l'utilisation de partenariats publics-privés dont le champ d'action est centré autour de l'aménagement urbain. Pourtant, le développement de ce modèle n'est pas exempt de critiques ; qu'il s'agisse de l'aspect « cache-dette » des PPP ou de sa mise en œuvre en tant que politique publique.

Philippe Bihouix, « Le mythe de la technologie salvatrice », *Esprit* 2017/3 (Mars), p. 98-106. DOI 10.3917/espri.1703.0098

Les questions climatiques opposant aujourd'hui « optimistes » et « pessimistes » ne mettent pas de côté la nécessité d'agir mais le degré d'intensité de la réaction à apporter. Dans ce contexte, le rôle de l'innovation technologique apparaît comme étant central avec en point d'orgue la question du numérique. Si cette dernière peut d'un prime abord apparaître comme étant salvatrice, force est de constater que certaines réserves sont cependant à apporter. Les green techs, si elles permettront le développement d'une énergie propre (notamment par le biais de véhicules électriques ou autonomes) ont cependant besoin de l'énergie classique pour être mises en œuvre, comme en témoignent les besoins énergétiques des data-centers, nécessaires à la collecte et au stockage des données.

François Deltour, Sébastien Le Gall et Virginie Lethiais, « Le numérique transforme-t-il le lien entre territoire et innovation ? Une étude empirique sur les PME », *Revue d'économie industrielle* [En ligne], 156 | 4e trimestre 2016, mis en ligne le 08 mars 2017, consulté le 10 mars 2017. URL : <http://rei.revues.org/6439>

L'accroissement des capacités techniques du numérique permet de repenser les rapports entre les activités innovantes des entreprises et leurs implantations territoriales. Le lien entre numérique et innovation à l'intérieur des firmes, s'il permet non seulement des retombées positives pour les entreprises, permet également de favoriser les gestions de projets, de ressources et de connaissances. L'enquête menée par les auteurs permet de relever le double mouvement qui est mis en œuvre. D'une part, les ressources numériques permettent « aux entreprises localisées dans les espaces les moins denses d'accéder à des ressources éloignées » et d'autre part, les entreprises localisées dans les métropoles peuvent avoir accès « à des ressources lointaines, notamment internationales ».

Manon Eskenazi, Virginie Boutueil, « L'Asie du Sud-Est, un terrain d'innovation par le numérique pour la mobilité ? Étude de cas à partir des services de taxi à Ho Chi Minh Ville et Kuala Lumpur », Réseaux 2016/6 (n° 200), p. 61-85.

DOI 10.3917/res.200.0061

Les technologies de l'information et de la communication sont « à l'origine d'une transformation de services de mobilité traditionnels et de la naissance de nouveaux services ». L'enquête menée par les auteurs de l'article se concentre principalement sur deux villes : Kuala Lumpur en Malaisie et Hi Chi Minh Ville au Vietnam. L'utilisation d'applications mobiles dans le cadre de l'activité de taxi a été étudiée afin de voir les rapports entre ce service de mobilité et le développement de nouveaux outils numériques. Ces applications « en passe de devenir des outils cruciaux d'organisation et de facilitation de la mobilité quotidienne des individus » permettent le développement d'une nouvelle dynamique relative à la mobilité et in fine, le développement d'un empowerment pour les usagers et les chauffeurs.

Eric Enregle, « Aux sources du véhicule connecté », Question(s) de management 2016/4 (n° 15), p. 135-145.

DOI 10.3917/qdm.164.0135

La connectivité du véhicule est ici perçue -entre autres- comme étant « au service de l'efficience du déplacement ». Cette optimisation du déplacement pourrait également permettre une prise en compte des « centres d'intérêt à la limite propre de chaque individu ». En ce sens, le véhicule connecté ne permettra pas seulement à l'individu de se déplacer d'un point A à un point B, mais il pourra également lui permettre de se déplacer en fonction de ses centres d'intérêt avérés. Le caractère connecté du véhicule autonome permettant ainsi une collecte et une analyse de données façonnant le véhicule à l'image du conducteur.

« Chapitre 5. Le défi d'une amélioration rapide des infrastructures de transport », Etudes économiques de l'OCDE 2008/10 (n° 10), p. 145-176.

La question des transports est ici envisagée comme une « action cruciale pour maintenir l'économie sur une trajectoire de croissance à long terme élevée ». Si la demande en matière de transport – notamment routier – explose, les moyens employés ne se révèlent pas toujours suffisants et l'adéquation des infrastructures laisse parfois à désirer. Pour parer à ces différents éléments, des projets d'investissement liés à l'UE sont mis en œuvre. Surtout, l'article permet d'observer que la mise en œuvre d'une politique de transport passe notamment par le développement de partenariats publics-privés. Cet outil, bien que renvoyant à un « concept évolutif » permet certains avantages en assurant « une offre efficiente de services qui étaient jusque-là assurés exclusivement par le secteur public ».

Roland Ries, « Engagement pour des transports publics et une mobilité durable : le manifeste du Groupement des Autorités responsables de Transports (GART) », Annales des Mines - Responsabilité et environnement 2014/3 (N° 75), p. 46-51.

DOI 10.3917/re.075.0046

La mobilité repose « aujourd'hui encore à plus de 80% sur l'usage privatif de la voiture ». Le Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART) fait un constat sanitaire simple : la qualité de l'air est dégradée et la pollution aux particules « seraient à l'origine, en France, de 42 000 décès ». La promotion d'une mobilité durable apparaît dès lors comme une solution. Or, parmi les éléments mis en avant par le

GART, la gestion des politiques d'aménagement et de mobilité apparaît comme un élément central, avec des plans locaux d'urbanisme devant respecter les objectifs de mobilité durable. Par ailleurs, le renouvellement de la mobilité devrait également passer par l'aménagement de passerelles entre les différents moyens de transport, afin « d'aboutir à une chaîne intégrée des déplacements ». L'enjeu identifié par le GART concernant la mise en œuvre de solutions de transports intelligents repose sur la question des données : entre propriété des données pour les opérateurs et protection des données personnelles des individus, l'avenir de la mobilité intelligente passe également par la résolution de ces nouveaux problèmes juridiques.

Nicolas Curien, « Réseaux et territoires au rythme des mutations technologiques : une modélisation géoéconomique simple », Flux 2016/4 (N° 106), p. 7-26.

Le développement des nouveaux systèmes de mobilité permet de révéler différentes strates technologiques : chaque nouveau modèle mis en œuvre vient progressivement remplacer le précédent, coexistant avec lui durant une certaine période. Dès lors, cette « destruction créatrice » telle qu'elle est appelée par l'auteur permet de mettre en lumière ce qu'il considère comme étant une obsolescence forcée. Apparaît ainsi un phénomène transitoire permettant parfois de mettre en lumière un principe de précaution relatif à l'instauration des nouvelles technologies. Ces différents éléments permettent, en tout état de cause, de montrer quels obstacles sociologiques peuvent se dresser à l'égard de l'instauration de nouvelles solutions.

Michèle Pappalardo, « Villes et enjeux énergétiques », Annales des Mines - Responsabilité et environnement 2008/1 (N° 49), p. 16-23.

DOI 10.3917/re.049.0016

La ville concentre aujourd'hui « deux secteurs gourmands en énergie : transports et bâtiments ». Dès lors, le développement des villes intelligentes passera forcément par la maîtrise de ces éléments, porteurs de risques environnementaux évidents. Ces risques sont notamment mis en lumière par l'organisation urbaine : celle-ci vient définir les modalités de déplacement des individus. L'étude menée par l'auteur tend justement à montrer cette corrélation entre modèles urbains et consommation d'énergie. Le développement de villes éclatées caractérisées par des faibles densités de population pourrait être une solution visant à réduire l'impact énergétique. En tout état de cause, le « développement de formes urbaines plus économes » devra permettre de repenser la question de la consommation d'énergie en milieu urbain.

Arnaud de La Fortelle, « La conduite automatisée : simple buzz, ou réalité industrielle ? », Annales des Mines - Réalités industrielles 2014/2 (Mai 2014), p. 85-89.

DOI 10.3917/rindu.142.0085

L'industrie automobile est aujourd'hui en proie à de nombreux changements, cristallisés autour du développement et de l'émergence de véhicules autonomes, imaginés par de grandes sociétés du numérique. Le véhicule autonome, fonctionnant selon les mêmes principes qu'un robot, rencontre cependant certains problèmes quant à sa sophistication. Si la phase de test dans un environnement neutre se montre relativement simple à mettre en œuvre, déployer ce type de système à grande échelle se révèle plus complexe à mettre en œuvre. Si l'on met de côté les enjeux techniques, la conduite automatisée pose également des problèmes légaux. Si l'individu doit en principe être maître du véhicule, se pose la question de savoir qui assume le risque en cas d'accident : propriétaire du véhicule ? Opérateur du système ?

Passager ? Autant de questions qui nécessiteront une analyse poussée afin de pouvoir profiter pleinement du développement de ce nouveau type de mobilité.

Clément Marquet, « Faire du smartphone un instrument de la relation de service ? Handicap, mobilité et infrastructure d'accessibilité », Réseaux 2016/6 (n° 200), p. 145-177.

DOI 10.3917/res.200.0145

A travers cette étude, l'auteur s'intéresse à l'impact des outils permis par le numérique sur l'aide à la mise en œuvre de services de mobilité innovants. Le cas de l'accessibilité au sein des gares est notamment étudié à travers l'exemple de deux applications permettant de mettre en relation des agents et des individus présentant une situation de handicap. Le processus – produire des services connectés en améliorant l'accès au transport pour les personnes à mobilité réduite – est facilité par l'utilisation des smartphones dont les agents et les individus sont potentiellement détenteurs. A cete fin, l'auteur relève que « l'accessibilité inclusive commence donc par l'accessibilité de l'interface et du parcours utilisateur de l'application ».

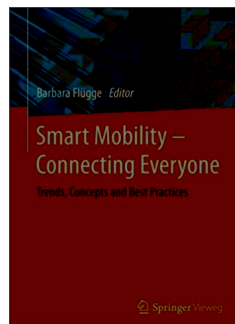
Virginie Boutueil, Florent Le Néchet, « La métropole logistique. Le transport de marchandises et le territoire des grandes villes, Laetitia Dablanc et Antoine Frémont (dir.) », Flux 2016/4 (N° 106), p. 107-112.

La problématique du transport de marchandises en milieu urbain a rarement été saisie par les pouvoirs publics. Alors que les activités relatives à la logistique sont en expansion croissante, les flux de marchandises sont « de plus en plus concentrés spatialement ». Pourtant, cette concentration a de plus en plus tendance à se déplacer du centre vers la périphérie, montrant par la même occasion la dépendance de ce type de transport au réseau autoroutier – et permettant également de révéler la structure métropolitaine. Le secteur logistique, dépeint comme étant « de plus en plus structuré » et agissant « sous le radar de l'action publique », se révèle alors capable de « cannibaliser les compétences d'aménagement des pouvoirs publics ».

OUVRAGES DE RÉFÉRENCE

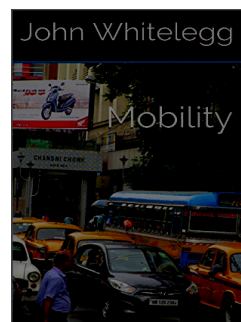
Barbara Flügge

Smart Mobility, Connecting Everyone : Trends, concepts and best practices, Springer, 2017



John Whitelegg

Mobility: A New Urban Design and Transport Planning Philosophy for a Sustainable Future , Straw Barnes Press, 2015

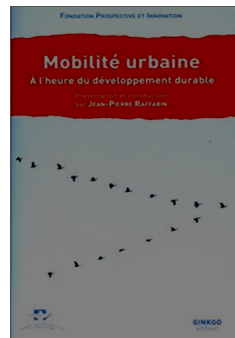


Maxime Huré

Les mobilités partagées : nouveau capitalisme urbain, Publications de la Sorbonne, 2017



Mobilité urbaine : à l'heure du développement durable, Fondation Prospective et Innovation, 2016



Mobilité urbaine : l'âge des possibles, Carnet Info, Collection « Mode de villes », 2009



La rénovation urbaine, pour qui ? Contribution à l'analyse des mobilités résidentielles, Etude du comité d'évaluation et de suivi de l'ANRU, Documentation française, 2013



Agir ensemble pour des mobilités urbaines : du quartier au territoire Editions Victoire, 2014



RESUME DE L'OUVRAGE SUR LES DONNEES URBAINES TIRE DE LA JOURNEE ORGANISEE PAR LA CHAIRE MADP EN JUIN 2015 A BRUXELLES

Vincenzo de Gregorio, directeur de l'ouvrage

En février 2014 à l'occasion d'un colloque autour du concept de «ville intelligente et ville démocratique », la Chaire Mutations de l'Action publique et du Droit Public (MADP) de Sciences Po, créée et dirigée par le Professeur Jean-Bernard Auby, et l'éditeur Berger-Levrault lancent un projet de recherche pluriannuel commun sur les « smart cities ».

Un peu plus d'un an après, en juin 2015, en partenariat avec le Comité Economique et Social Européen, à Bruxelles, une journée d'étude internationale est dédiée aux données dites urbaines de la smart city.

La donnée dans la mise en place de la smart city est considérée en effet comme cruciale pour le développement, la structuration, la réalisation et la gouvernance de celle-ci.

Cet ouvrage collectif constitue donc l'aboutissement d'un travail de recherche sur les données urbaines et les smart cities mené par un panel incluant universitaires, chercheurs, avocats, experts à l'échelle nationale et européenne.

Il nous est semblé indispensable dans cet ouvrage collectif d'une part de poursuivre l'esprit de la Chaire MADP qui depuis sa création donne une place importante à la dimension comparatiste et internationale dans ses travaux et d'autre part de ne pas limiter la recherche à l'échelle de l'hexagone, les enjeux et les acteurs de la smart city (et ceci nonobstant les belles réalisations françaises en la matière) dépassant largement les frontières.

L'approche retenue dans cet ouvrage collectif se veut polyvalente.

Ainsi aux études présentées ont été associés des retours d'expérience sous la forme d'études de cas qui peuvent contribuer au laboratoire d'idées en effervescence qui entoure la smart city.

La recherche a fait émerger des tendances transnationales.

D'abord l'absence de définition précise de « donnée urbaine » (ceci est valable dans tous les pays dont sont ressortissants les auteurs du panel) ; il est toutefois unanime que la donnée constitue la plaque tournante de la smart city et en tant que telle nécessite un cadre juridique peut être spécifique ou en tout cas plus adapté aux évolutions rapides de celle-ci.

Deuxièmement cet environnement juridique de la smart city a été analysé sous plusieurs angles car les données urbaines et notamment leur(s) statut(s) se situent au croisement de la sphère publique et privée. Les impacts induits par les récents changements législatifs et réglementaires à l'échelle européenne et nationale ont été pris en considération dans les contributions des auteurs.

Enfin, il a été fait le constat que les expérimentations liées à la smart city et aux données dites urbaines se développent presque toutes autour de l'open data qui, petit à petit et en fonction des spécificités et traditions nationales, se transforme doucement en open data urbain avec une coordination assurée à différents niveaux selon les cas.

La **première partie de cet ouvrage collectif** est dédiée au cadre général et aux projets naissants en matière d'open data urbain. Les expériences belge et italienne sont présentées ainsi que deux études de cas, l'un portant sur le déploiement de l'open data à l'échelle nationale en Grèce et l'autre sur le retour d'expérience d'un laboratoire d'innovation urbain en France, à Rennes, lors de l'ouverture des données publiques par un témoin de ce chantier révolutionnaire et innovant à l'époque.

Une première contribution de **Guillaume Farde** présente la géointelligence, véritable outil privilégié des données urbaines.

Cette contribution démontre comment « le principal apport de l'exploitation de l'open data urbain est avant tout, celui de la modernisation de l'action publique (...) car du fait de la réactivité permise par l'exploitation du big data les politiques publiques peuvent au besoin être réajustées en temps réel ». La géointelligence ouvre des perspectives car il s'agit d'un support universellement intelligible qui permet la projection en temps réel ou différé de millions de données ». La cartographie des données urbaines, outil qui a déjà fait ses preuves, constitue une composante essentielle de l'open data urbain et de la smart city du futur.

Expert reconnu, **Simon Chignard** décrit et dresse un bilan, en tant que témoin direct privilégié de cette expérience, sur l'ouverture des données publiques à Rennes pendant la période 2010-2016. Dans sa fine analyse il constate comment « smart city » et « open data » (...) ont en commun de mettre la donnée au cœur du fonctionnement de la ville intelligente ». Il s'interroge sur un modèle de ville intelligente qui ne soit pas totalement intégré (ce qui constitue en général plutôt la tendance et le modèle dominant). Ainsi « l'open data peut (...) se lire comme une approche différente du concept de ville intelligente ». Il poursuit son questionnement sur le partage des données (« faut-il limiter l'usage aux seuls opérateurs de la ville intelligente ou en promouvoir une appropriation et une réutilisation plus large par des tiers, entrepreneurs et innovateurs locaux ou nationaux ? ») pour en terminer avec l'évocation de la problématique de la gouvernance des données et l'idée de « ville ouverte ».

Elise Degrave compare ensuite les initiatives fédérales et dans les trois Régions belges (flamande, wallonne et bruxelloise) en matière d'open data.

Le cas belge est particulièrement intéressant d'une part car ce sont certaines villes avant-gardistes dans ce pays « particulièrement proactives qui ont enclenché le mouvement de numérisation des données ouvertes (...) souvent grâce au dynamisme et à l'audace de quelques individus ». L'expérience belge est toutefois à retenir car c'est au niveau de la Région que la centralisation des données urbaines a lieu. « Les villes ouvrent un compte sur le portail de la Région concernée et y enregistrent leurs données », les données en question étant en même temps et immédiatement intégrées au portail fédéral.

Marina Caporale, après avoir défini le cadre des compétences entre les différents niveaux du millefeuille territorial italien en matière d'« open data gouvernement », souligne qu'en Italie « la logique prédominante semble être celle (...) du simple respect des obligations législatives et réglementaires (...) existantes plutôt que la promotion d'un « open data gouvernement » qui valorise (...) la participation et le développement à l'échelle locale ». L'étude juridique met en exergue toutefois comment commencent à émerger des formes de coopération entre certaines Régions et les métropoles [2] à l'instar par exemple de la Région Piémont et de la métropole de Turin qui ont prévu des formes de coopérations accrues « en matière de systèmes d'information et de numérisation (...) pour la construction et le développement des réseaux d'infrastructure, des données et des services en ligne ».

Une étude de cas complète cette première partie.

Kalliope Pediaditi, Spiridon Athanasiou et Konstantinos Nedas, dans une étude de cas très approfondie et documentée reviennent sur le déploiement de l'open data en Grèce à l'échelle nationale. Ce retour d'expérience souligne comment la réussite d'un projet d'une telle ampleur nécessite une bonne dose de volontarisme et de « coercition, motivation, support technique, formation ». De même la confiance « des éditeurs des données ne peut être basée que sur une gouvernance publique claire du portail d'opendata ».

La **seconde partie de cet ouvrage collectif** traite un certain nombre de questions, essentiellement juridiques, liées notamment à la propriété des données urbaines, à l'interaction entre les données urbaines et les smart cities autour des enjeux normatifs, réglementaires et de nouvelles formes de « soft law », aux smart-cities face à la protection juridique des données personnelles.

Régis Chatellier, Geoffray Delcroix et Félicien Vallet de la CNIL rappellent dans leur contribution que « la ville de données, quelle que soit l'approche par laquelle elle est abordée, englobe toujours le traitement de données personnelles ». Face à ce constat, pour la CNIL « la question du consentement est de l'information des individus reste l'un des points clés dans la mise en œuvre de projets dits de smart city, à l'image des nouveaux éco-quartiers et des quartiers numériques offrant des gammes larges de services intelligents à tous les habitants ».

Dans cette partie, il m'a aussi semblé utile de dédier une contribution sur les méthodes qui permettraient de concilier innovation et régulation dans la smart city de demain. En effet des nouvelles formes de coopération entre entreprises ou entre public-privé assez proches de la notion anglo-saxonne de « soft law » semblent en effet permettre une meilleure flexibilité et adaptabilité aux dernières innovations dans les expérimentations liées aux smart cities.

Maximilien Lanna explore dans une contribution particulièrement intéressante la question de la propriété de données urbaines entre droits de la personnalité et données ouvertes. Partant du postulat que « la smart city repose (...) sur une utilisation intensive de données dont le statut diffère (...) ces données, de natures juridiques différentes, viendront cohabiter au sein des différents services proposés tout en recevant des protections juridiques distinctes ». Or, « si le régime juridique relatif aux données personnelles est clair (...) les autres données créées et collectées seront protégées par le droit de la propriété intellectuelle (...), le mouvement d'ouverture généralisée des données publiques (...) » pouvant toutefois remettre en cause cette protection dans le cadre des administrations et entités publiques.

Maître Romain Perray se focalise sur l'enjeu fondamental et souvent évoqué quand on parle de smart city, à savoir celui de la protection juridique des données personnelles. Il part de la qualification des données effectuées par rapport aux dispositions de la loi informatique et libertés en vigueur en France. Il analyse après les conséquences des réutilisations envisageables des informations générées dans le cadre des smart cities. Et plus particulièrement il traite de l'interconnexion des données au sein des smartcities en invitant à la prudence.

Une étude de cas, complète également cette seconde partie.

Elise Degrave décrit l'objectif de la Belgique sur la réutilisation des données à caractère personnel des citoyens dans le secteur public. Cette étude résume plusieurs travaux de recherche menée au sein de sa Chaire « E-gouvernement » de l'Université de Namur en Belgique. Ce modèle inédit d'administration en réseaux est fondé sur « la collecte unique des données des citoyens tout en veillant à la protection de leur vie privée ». Un excellent exemple d'efficacité et de réutilisation des données dans le respect des droits des citoyens.

Le Professeur **Jean-Bernard Auby** conclut cet ouvrage collectif avec des questions pour le futur sur le statut des données urbaines et sur l'organisation et le pilotage des systèmes de données urbaines. Les deux véritables enjeux de la ville intelligente de demain...