

# LA VILLE INTELLIGENTE LE BONHEUR SOUS CAPTEURS

Comme tout est *smart* aujourd'hui, la ville se doit d'inventer de nouveaux modèles, privilégiant une utilisation optimisée du numérique. Intelligent !

Daniel Hoffman  
Journaliste

Le concept est brandi comme argument électoral par les personnalités politiques de tous bords. Aussi bien le maire socialiste de Lyon, Gérard Collomb, que l'ex-candidate UMP aux élections municipales à Paris, Nathalie Kosciusko-Morizet, ne jurent plus que par elle. « Elle », c'est la ville intelligente. En quelques années, ce terme s'est imposé dans le langage courant et fait désormais autorité dans les cabinets ministériels, les conseils d'administration ou les cabinets d'architectes.

Pourtant, la réalité que recouvre la ville intelligente est loin d'être clairement définie. Traduction approximative de l'anglais *smart city*, l'expression, utilisée depuis le milieu des années 2000, évoque l'intégration des technologies de l'information et de la communication (TIC) à l'environnement urbain. Réseaux de capteurs sans fil, bornes publiques d'accès au Wi-Fi, compteurs intelligents, applications pour smartphones : autant d'innovations censées faciliter le quotidien des citoyens, améliorer leurs infrastructures et optimiser l'usage de leurs ressources.

Mais l'invocation permanente du *smart* a ses limites. « Très vite, le terme de ville intelligente frôle le marketing, reconnaît ainsi Carlos Moreno, conseiller scientifique du président de Cofely Ineo (GDF Suez). *Aujourd'hui tout est smart : les smart grids [réseaux de distribution d'électricité, NDLR], les smart buildings, les smart cities... Il est nécessaire de donner du contenu à ce concept, pour qu'il ne devienne pas une coquille vide, en privilégiant la ville vivante et le citoyen au centre.* »

## Enjeux gigantesques

Certains voient même dans la fascination pour la nouveauté une source potentielle de danger. « Quand il a conçu le plan Voisin, au début des années 1920 à Paris, Le Corbusier a voulu repenser la ville pour ce nouvel objet du désir qu'était la voiture, ce qui supposait de partir de rien ou d'éliminer ce qui existait, évoque le sociologue Bruno Marzloff, directeur de Chronos. *Malgré tous les bénéfices de la voiture, cela a donné la ville fonctionnelle, dont on observe aujourd'hui les dégâts. Il en sera de même d'une ville numérique qui ne se concevrait qu'à partir d'un présupposé numérique.* »

Les villes ne se laissent donc pas réduire au numérique, mais ne peuvent pas non plus s'en passer. Car les enjeux auxquels elles doivent faire face sont

gigantesques : plus de la moitié des habitants de la planète vivent actuellement dans une zone urbaine. Un chiffre qui frôlera les 70 % à l'horizon 2050. Une vingtaine de mégapoles (plus de 10 millions d'habitants) regroupent plus de 20 % de la population mondiale. Elles seront 35 dans moins d'une décennie.

Face à cette urbanisation galopante, il apparaît urgent d'utiliser les apports des nouvelles technologies pour fluidifier les modes de vie. Tout en gardant à l'esprit que les enjeux sont différents dans chaque ville. « *Il ne me paraît pas adroit de classer les villes entre elles, estime Carlos Moreno. L'intelligence n'est pas une valeur absolue. Des indicateurs fiables sont la qualité de vie, l'évolution des services ou la prise en compte du risque. En fonction des pays, un aspect peut être plus développé qu'un autre. À San Francisco, le développement du transport à faible consommation énergétique a rendu la ville très agréable à vivre. Dans un autre registre, la municipalité de Medellín, en Colombie, se sert des innovations technologiques, notamment dans les transports publics, pour réaliser de l'inclusion sociale.* » L'inauguration, en 2010, de lignes de télécabines a permis de relier au centre-ville et à son métro les quartiers des hauteurs de la ville, où vivent les populations pauvres, qui gagnent ainsi de

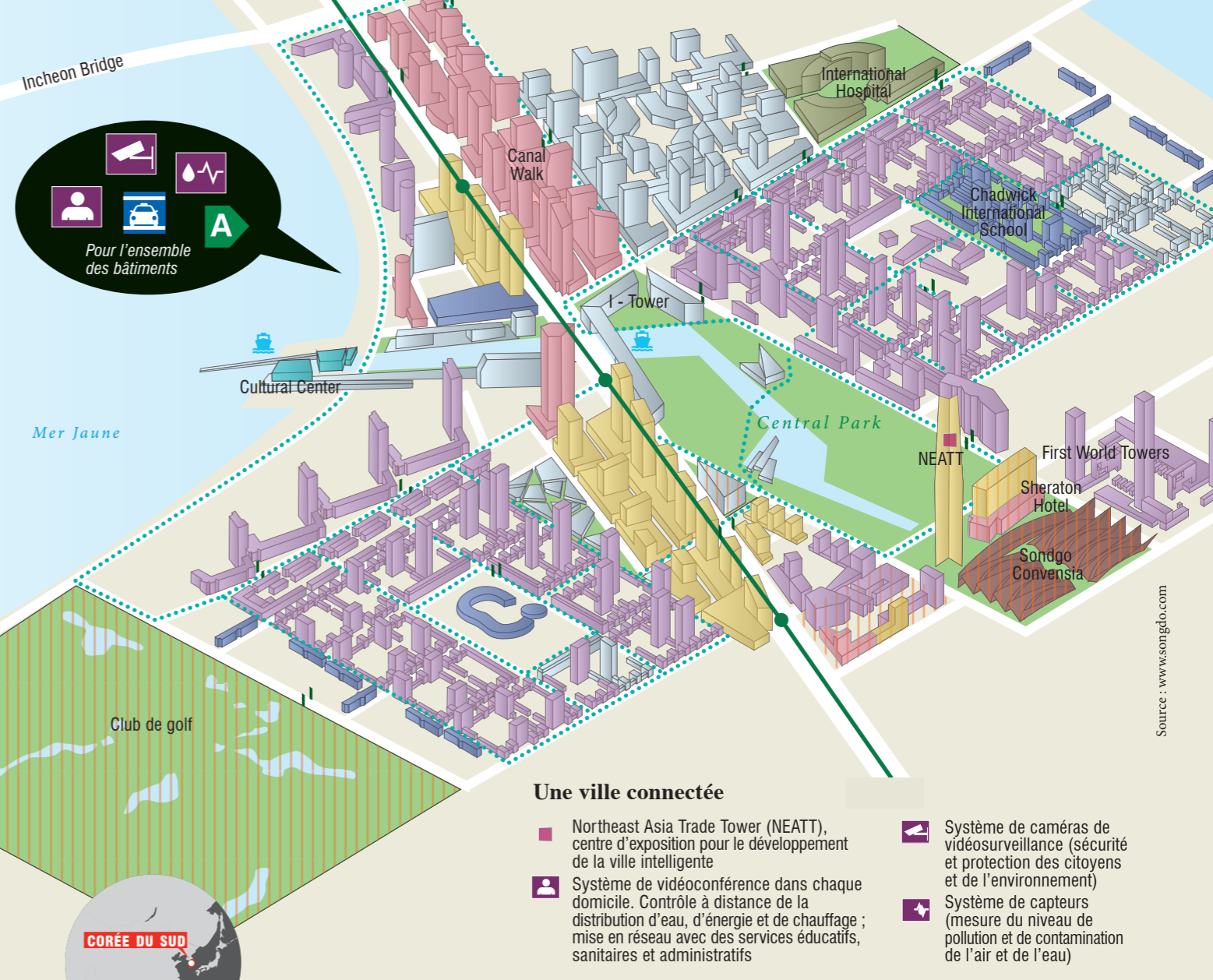
## Songdo, smart city ou Big Brother sud-coréen ?

### Une ville compacte

- Habitat résidentiel
- Zone d'affaires
- Commerces
- Éducation
- Santé
- Culture
- Tourisme et divertissements (golf et hôtels)
- Centre des congrès

### Une ville verte

- Transports en commun (bus, métro)
- Mobilité douce (vélo, bateau-taxi)
- Espace vert
- Parkings souterrains pour laisser plus de place aux piétons
- Immeubles à faible consommation énergétique ou à énergie positive



© LA VIE / LE MONDE

Source : www.songdo.com

précieuses heures de transport.

Certaines métropoles font figure de pionnières dans l'usage du numérique. Ainsi, en Espagne, la mairie de Santander a fait installer, dès 2009, plus de 10 000 capteurs sans fil dans la ville. Ce projet, financé par l'Union européenne, a pour but de gérer les données transmises par les utilisateurs, qui peuvent signaler en temps réel un accident ou un éclairage public défectueux. Amsterdam a investi dans plusieurs projets innovants destinés à réduire son empreinte carbone, dont les *smart work centers*, des bureaux partagés proches du lieu d'habitation des salariés, afin de leur éviter les trajets en voiture, coûteux en CO<sub>2</sub>. D'autres villes comme New York, Chicago ou San Francisco ont créé des autorités de régulation dotées de chef des ressources numériques urbaines.

## Cité des services

En France, plusieurs projets ambitieux ont vu le jour. Dans le cadre du Grand Lyon, des expériences sont menées sur les économies d'énergie, via les compteurs électriques Linky, qui permettent au réseau ERDF de connaître en temps réel la consommation des foyers, ou encore sur la prévision du trafic

### Une ville connectée

- Northeast Asia Trade Tower (NEATT), centre d'exposition pour le développement de la ville intelligente
- Système de vidéoconférence dans chaque domicile. Contrôle à distance de la distribution d'eau, d'énergie et de chauffage ; mise en réseau avec des services éducatifs, sanitaires et administratifs
- Système de caméras de vidéosurveillance (sécurité et protection des citoyens et de l'environnement)
- Système de capteurs (mesure du niveau de pollution et de contamination de l'air et de l'eau)

urbain via le programme Optimod Lyon, dont sont partenaires plusieurs grandes entreprises. Des initiatives similaires existent ailleurs, notamment à Rennes, Bordeaux, Nice ou Strasbourg. À chaque situation correspondent besoins et axes de développement spécifiques. Tant et si bien que la terminologie générique de ville intelligente est parfois remise en question. « *Ce sont les gens qui sont intelligents et agiles et en mesure d'extraire des innovations des technologies, juge Bruno Marzloff. Ce sont eux qui inventent. Si on doit parler de la ville intelligente, il me semble qu'elle a deux piliers : les smart citizens, parce qu'ils adoptent le numérique et transforment de fait l'expérience de la ville, et les services, qui prévalent maintenant sur les infrastructures. Ces services, ce sont le plus souvent les gens qui les imaginent, même si les entreprises et les collectivités prennent le relais. C'est pourquoi je préfère parler de cité des services.* »

La faculté des citoyens à réinventer leur environnement urbain, leur capacité à trouver eux-mêmes des solutions aux problèmes qui se posent et à imaginer de nouveaux paradigmes sont sans doute les principaux traits communs des villes intelligentes. C'est aussi leur voie d'accès à la ville de demain. ■

Voir aussi  
Séoul p. 80