

VILLES CONNECTÉES : LES NOUVEAUX ENJEUX DE LA DATA



Charles Battista

Valoriser le patrimoine data des entreprises et des organisations en le transformant en performance économique, telle est la mission de la société **Altarea**, Charles Battista, Directeur de la communication et des relations externes du groupe, veut faire du Big Data la force motrice des villes connectées.

64 % des smart cities tricolores sont lancées dans l'open data et le big data. Pour quels types de services ?

En dehors de l'accès à des données administratives, le plus intéressant est de voir que la data, ouverte ou pas, fait office d'anticoagulant pour l'organisme vivant qu'est la ville. L'analogie prend son sens quand on commence à dérouler les initiatives basées sur la data et qui concernent la circulation. À Rennes, par exemple, Thalès a mis en place un pilotage des feux de signalisation en fonction de la position des bus en temps réel afin de fluidifier leur circulation en d'en faire un moyen de transport plus efficace. Il y a bien sûr derrière cela des enjeux de désengorgement du trafic. Citons également les différentes initiatives concernant les places de parking avec leur localisation d'un côté et la verbalisation des véhicules en infraction de l'autre.

Il y a également, çà et là, des exemples très intéressants de combinaison entre les données et des technologies innovantes : à Pau ou Clermont-Ferrand, par exemple, des éclairages à LED servent de relais d'informations locales auprès des habitants grâce à une technologie LiFi (Light Fidelity) ; ces derniers ont juste à installer un « dongle » (composant de type clé USB qui se connecte sur un appareil) sur leur smartphone pour recevoir

ces informations hyper-localisées comme, par exemple, la présence et la durée de travaux dans leur quartier.

Ces informations sont-elles mises au service des administrés eux-mêmes ?

La plupart des informations collectées sont en effet au service des administrés/habitants/utilisateurs. À ce jour, les données les plus utilisées sont logiquement celles qui sont liées à la circulation automobile, aux transports en commun, à la météo, à la gestion des déchets, à la pollution. On passe ensuite aux domaines de la sécurité routière et de la personne. Ces données sont collectées de plusieurs manières : caméras de surveillance, appareils de mesure, logiciels d'entreprises publiques (transports en commun, télécom), objets connectés, applications mobiles des smartphones. Ces deux derniers outils sont intéressants, car on remarque que les utilisateurs des données sont aussi eux-mêmes des générateurs de données via l'usage quotidien de leurs devices. Dans le même esprit, on constate que ce sont les opérateurs de services privés (l'exemple des VTC est le plus parlant) qui communiquent une partie de leurs données aux municipalités pour participer à l'amélioration de la circulation, c'est le cas dans certaines villes américaines.

Ces données peuvent-elles appréhender l'impact d'une décision politique ?

Pourquoi pas ? La data n'a pas d'opinion, mais elle reflète une réalité indiscutable (une fois mises de côté les arguties méthodologiques) ; on ne peut certes pas gérer une communauté humaine uniquement à l'appui de données scientifiques, plusieurs dystopies célèbres nous l'ont prouvé, mais cela peut être un élément décisionnel non négligeable en cas de débat.

Après tout, la smart city a pour principal objectif d'interagir avec ses habitants et cette interaction peut se traduire également par des décisions politiques.

Quoi qu'il en soit, la décision politique la plus importante en la matière serait peut-être de permettre la mise en place d'une stratégie de coordination et de rationalisation des outils qui sont par ailleurs, autant de silos de data disséminés dans les administrations puis de les orienter systématiquement vers le bien commun.

Le Big Data sera-t-il la clé des smart cities de demain ?

La clé, je ne sais pas, mais le carburant oui ! On va assister à la convergence de plusieurs éléments : dans une trentaine d'années, environ 75 % de l'humanité sera citadine ; les villes seront



« EN DEHORS DE L'ACCÈS À DES DONNÉES ADMINISTRATIVES, LE PLUS INTÉRESSANT EST DE VOIR QUE LA DATA, OUVERTE OU PAS, FAIT OFFICE D'ANTICOAGULANT POUR L'ORGANISME VIVANT QU'EST LA VILLE », ASSURE CHARLES BATTISTA.

plus étendues, plus peuplées, peut-être hélas plus polluantes, car saturées d'automobiles et d'autres moyens de transport.

Autre élément convergent : les progrès technologiques qui facilitent l'innovation, avec de nouveaux services intelligents, toujours plus d'objets connectés, les investissements de grandes entreprises traditionnelles dans des propositions de nouveaux services...

Enfin, dernier élément, le plus difficile à estimer à sa juste valeur : l'implication des politiques et des citoyens dans une volonté commune de faire de la ville un lieu de vie, de travail, de loisirs.

Une étude de l'université de Paris Est-Créteil, fait état d'environ 1200 expériences de Smart Cities menées dans 200 villes françaises et 40 % des 41 villes de plus de 100 000 habitants et environ 70 villes moyennes ont dorénavant une stratégie Smart City. Cette étude a mis en valeur 3 grandes étapes : d'abord des expérimentations souvent pilotées par des entreprises locales qui voulaient tester leurs solutions, ensuite on passe à des notions d'amélioration de la relation avec les habitants et la création de nouveaux services, enfin, dernière étape, la mise en place de stratégies globales qui ont pour objectif de dynamiser le tissu local.

La loi pour une république numérique impose aux collectivités d'ouvrir leurs données. S'y sont-elles mises ?

C'était au départ une directive européenne de 2013 que la France a mise en application trois ans plus tard sous le nom de « loi Lemaire ».

Au niveau national, la loi oblige en effet les collectivités à mettre à disposition du public ce qu'on appelle les données de référence (cadastre, marchés publics, répertoire des métiers...). Ce principe d'open data est de favoriser la circulation des données et du savoir pour l'usage du plus

grand nombre, mais aussi de protéger les individus dans la « société numérique ».

Mais pour revenir aux collectivités, celles-ci n'avancent pas toutes à la même vitesse ni avec la même motivation. Il faut dire que beaucoup d'entre elles attendent la mise en application du RGPD (Règlement Général Européen sur la Protection des Données) en mai 2018 pour y voir plus clair sur ce qu'elles peuvent « ouvrir » ou pas.

Altarea est tournée vers les entreprises. Proposez-vous vos services aux smart cities ?

Les collectivités, que ce soient des villes, des départements ou des régions ont toutes un même questionnement commun vis-à-vis des données : comment les collecter, comment s'en servir ? Sur ce point, les problématiques sont (presque) identiques à celles d'une entreprise. Altarea compte d'ailleurs parmi ses gros clients des administrations ou des organisations non entrepreneuriales.

Les municipalités peuvent-elles faire appel à vous ?

Bien sûr et essentiellement sur des besoins de data management, pour faire en sorte que la data soit, en un mot, « raffiné » au sens pétrochimique du terme puis sur le déploiement d'outils d'architecture.

En effet, au fil des années, des projets ont été mis en place avec leur propre réseau de collecte de données. Il y a l'exemple de cette agglomération de 46 communes qui disposait d'un parc de plus de 100 000 capteurs gérés par pas moins de 8 services techniques différents ! On était sur une dizaine de réseaux de capteurs ayant chacun son propre système informatique de traitement des données. Alors en effet, un acteur spécialiste de la data comme Altarea a toute la légitimité d'intervenir, et rapidement ! ■

