BRUXELLES EN MOUVEMENTS

Bimestriel,
Paraît 6 fois par an
Bureau de dépôt :
Bruxelles X
P 302402

bpost
PB-PP | B-01148
BELGIE(N) - BELGIQUE

PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR
INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES,
FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER
ET GROUPES D'HABITANTS
N°281 – MARS/AVRIL 2016

SMART ? VOUS AVEZ DIT SMART ?

La qualification d'une ville sous le terme de « smart city » s'est transformée en quelques années, passant de simple appellation à la mode au « label de qualité » qu'il constitue aujourd'hui. Loin d'être une question qui se cantonne à l'environnement urbain, le lien entre ville et technologie met à jour un véritable projet de société. Décryptage.

Toutes les villes européennes, voire mondiales, désireuses de « tenir leur rang » dans la concurrence qu'elles se mènent à promouvoir leur attractivité le savent : être reconnue comme « smart city » (ou avoir multiplié les effets d'annonce en ce sens) est un avantage certain. À Bruxelles comme ailleurs, elles sont nombreuses à ne pas s'en priver, d'autant plus que le terme de « smart city »ne recouvre pas une seule et même réalité. Il n'en existe d'ailleurs à l'heure actuelle aucune définition partagée.

Un signe parmi d'autres que le phénomène n'est pas anecdotique : un « Smart City Institute » a été créé en janvier 2015 à Liège. Celui-ci, attaché à la Haute École de Commerce (HEC Liège) mais aussi à des partenaires privés comme Belfius et Accenture, et encore à la ville de Liège, vise à stimuler la recherche, la formation, l'innovation autour du concept. Après avoir analysé un certain nombre de définitions, l'Institut a élaboré la sienne : « *une Smart City est un écosystème de parties prenantes (gouvernement local, citoyens, associations, entreprises multinationales et locales, universités, centres de recherche, institutions internationales...) engagé dans une stratégie de développement durable en utilisant les nouvelles technologies (TIC, ingénierie, technologies hybrides) comme facilitateur pour atteindre ces objectifs de durabilité (développement économique, bien-être social et respect environnemental)* »[1].

Vaste programme. L'analyse de cette seule définition demanderait un article à part entière.

Synthétisons donc en disant que la « smart city » se distingue d'une simple « ville numérique » basée sur les technologies de l'information et de la communication (TIC) dans le sens où elle vise à atteindre les objectifs du « développement durable ». Ici, le durable vient au secours du numérique, le premier constituant l'alibi du second pour son acceptation et sa prolifération dans nos environnements urbains. Là, le numérique vient au secours du durable car le premier, non seulement ne connaît pas la crise, mais prétend donner le pouvoir de s'affranchir de toutes les limitations : géographiques, temporelles, économiques et environnementales.

Dans un texte de 2008, l'historien Luis Ponce[2] montrait que la prolifération du terme « durable » dans le discours médiatique correspondait à une tentative de réappropriation/neutralisation, par les classes dominantes, de la critique écologiste. Ce dévoiement peut se résumer comme suit : Trop de voitures sur les routes ? Non ! Trop peu de voitures électriques ! Trop de déchets ? Que nenni ! Trop peu de recyclage ! Nul besoin de remettre le système productiviste en question : investissons plutôt dans les technologies vertes ! En somme il s'agissait de faire disparaître la contradiction entre intérêt écologique et intérêt économique et, sur cette base, de mettre toute la lumière sur cette convergence factice, laissant ainsi dans l'ombre les critiques plus profondes.

Certains ont parfois pointé le flou, sinon la vacuité du terme « durable » qui s'accommode à bien des sauces et permet de répandre un vernis verdâtre sur tout et son contraire. Mais du point de vue des entrepreneurs, le mot « durable » est encore trop rugueux. Dans une certaine mesure, il permet d'interroger la pertinence sociale et environnementale à long terme des « solutions » que nous vend la Silicon Valley. C'est dans ce contexte que la « croissance verte », manifestement paradoxale, est aujourd'hui supplantée par la « smart growth » qui, intangible, indéfinissable, ne saurait connaître le paradoxe.

CARRÉMENT À L'OUEST

Le concept de « smart city » est mouvant d'une ville à l'autre. Il constitue un point d'horizon que l'on devrait atteindre et non pas un état de fait. Le vocabulaire employé par ses partisans et les définitions élaborées par les villes elles-mêmes permettent de rester dans une ambiguité des intentions.

Car le concept n'a pas le même intérêt pour le secteur privé que pour les pouvoirs publics. C'est à ces derniers qu'incombe la responsabilité de cadrer les premiers, souvent trop contents d'ouvrir de nouveaux marchés et de vendre des gagdets technologiques. Et ce sont également nos élus qui détiennent le pouvoir d'organiser le débat public autour des questions que soulève

la « smart city ». À défaut, ils soutiennent de facto les initiatives des investisseurs privés et la gestion néo-libérale de la ville à l'heure de la « transition numérique ».

Mais l'origine du concept, comme nous le verrons dans ce numéro, ne vient ni des villes elles-mêmes, ni de ceux qui « pensent la ville » (architectes, urbanistes, philosophes, sociologues...).

Ce sont des grandes entreprises qui sont à la fois responsables de la production de la technologie qui rend la « smart city » possible et de la fabrication d'un discours qui fait tenir le tout dans un nouveau concept.

Si ce genre de pratique est sans doute familière dans le monde du commerce, elle est peut-être plus inhabituelle en ce qui concerne

« Intelligence. n. Sorte de substance mystérieuse secrétée par le cerveau. Sa principale activité réside dans l'effort d'affirmer sa propre nature, la futilité de l'entreprise provenant du fait qu'elle ne possède rien d'autre qu'elle-même pour s'interpréter elle-même »

Le dictionnaire du Diable, Ambrose Bierce.

la création d'idées sur l'équipement, l'aménagement et le design urbains. Comme le note l'urbaniste Adam Greenfield : « *C'est un peu comme si les travaux fondamentaux de la pensée urbanistique du 20e siècle avaient été l'œuvre collective de United State Steel, General Motors, des ascenceurs Otis et du téléphone Bell plutôt que Le Corbusier ou Jane Jacobs* »[3]. Mais peut-être, au fond, d'une façon plus insidieuse et invisible, ceci fut-il effectivement le cas ?

Le flou autour du concept de « smart city »est encore accentué par des projets existants dans le monde mais difficilement transposables chez nous. Pour trouver les « smart cities » aujourd'hui les plus en vue, il vaut mieux ne pas trop être à l'ouest.

Elles se nomment Masdar City aux Émirats arabes unis, Songdo en Corée du Sud ou Singapour. La plupart du temps, ces villes-prototypes ont été créées ex-nihilo, ce qui permet de laisser facilement libre cours au tout technologique. En outre, le fait qu'elles soient apparues dans des contextes assez peu penchés sur les idéaux démocratiques et les libertés individuelles n'en font pas vraiment une référence en Europe.

Les villes européennes qui ont le mieux réussi à se constuire une image de « smart cities » sont plutôt Amsterdam, Barcelone, Vienne ou Copenhague[4]. Bruxelles aimerait beaucoup se placer sur la carte.

VILLE EN TRANSITION (NUMÉRIQUE)

En Belgique, le label de « smart city » fait partie de celui que l'on s'auto-décerne quand ce n'est pas un énième classement de ville qui s'en charge. Et rares sont les villes du pays, même les plus petites, qui ne développent pas à l'heure actuelle une stratégie « Smart ».

En Région bruxelloise, l'initiative de développer une politique de « smart city » est portée par la secrétaire d'État à l'informatique régionale, communale et à la transition numérique, Bianca Debaets (CD&V). En ce qui concerne la mise en œuvre pratique, c'est le Centre Informatique de la Région Bruxelloise (CIRB) qui travaille et communique sur la « smart city » notamment via son site *http://smartcity.brussels*. Ce qui n'empêche pas la Ville de Bruxelles de développer à son échelle communale de nombreuses initiatives allant dans le même sens (wi-fi dans le Pentagone, installation par Bruxelles-Propreté de smart-poubelles sur le piétonnier,...)[5].

Parmi les projets phares de la Région bruxelloise, on peut notamment citer la mutualisation de la vidéosurveillance des espaces publics et le lancement, le 3 mars dernier, d'un portail régional dédié à l'Open Data (*http://opendatastore.brussels*), deux thématiques décortiquées dans ce numéro et qui constituent le cœur de la « transition numérique » voulue par les partisans de « l'intelligence urbaine ».

Contrairement à ce que son nom indique le volet Open Data consiste moins à permettre aux citoyens de consulter et d'utiliser librement les données des pouvoirs publics utiles au débat démocratique que de fournir aux starts-up matière à dégager du profit. « *Plus nous parvenons à structurer et résumer des données d'entreprises de manière pertinente, plus nous parvenons à libérer de la valeur économique pour nos clients et la société. Les données régionales constituent la prochaine couche qui doit nous permettre de visualiser encore plus de détails et d'ajouter des nouvelles sources pertinentes pour nos produits* », confesse Toon Vanagt de l'entreprise bruxelloise Data.be[6].

Citons également que 575 000 euros de subsides européens ont été débloqués afin de concrétiser l'implantation d'objets et de capteurs reliés à internet dans la ville afin de sécuriser les abords des écoles, de sécuriser les déplacements à vélo et d'améliorer la circulation des véhicules prioritaires (camions de pompiers, ambulances...) en les orientant vers des itinéraires sans encombrements grâce aux données récoltées dans la ville et en temps réel[7].

QUOTIENT INFORMATIONNEL

D'emblée, ce drôle de terme de « ville intelligente », désignant une vision dominante de la ville du futur, pose déjà question sur l'opposition sous-jacente qu'il induit entre la ville d'aujourd'hui et celle de demain. La ville du présent serait-elle à ce point stupide ou bête ?

Bien sûr que non. Mais comme en marketing ou en politique, l'importance des mots est ici primordiale. Ces mots, ce sont d'abord ceux qui décrivent la ville du futur et qui font appel à tout un imaginaire nourri de science-fiction. On tend vers l'utopie pour les uns, vers la dystopie pour les autres. Dans tous les cas, difficile d'échapper à l'ombre d'Orwell et de son Big Brother.

C'est évidemment la surveillance permanente, rendue possible par l'outil informatique et notre production constante de données et de traces dans le cyberespace, et mise en lumière par Edward Snowden en 2013 qui nous vient à l'esprit. Nous le verrons dans ce numéro, la production croissante de données mais aussi la vidéosurveillance font partie intégrante du projet « smart city ».

Si le numérique fait peser des menaces sur nos libertés individuelles et sur le respect de la vie privée, il bouscule également la manière de penser les réseaux et donc l'espace public.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser de prime abord, il n'y a jamais eu autant de « vie privée » pour si peu de « vie publique ». Et donc, face à la « smart city », c'est cet espace public, celui du débat démocratique, tant physique que métaphorique, qu'il faut s'attacher à défendre.

« L'IGNORANCE, C'EST LA FORCE »

Mais ce n'est pas que pour la surveillance (vidéo ou informatique) que l'on convoque Orwell.

La novlangue de la « smart city », qui est souvent aussi celle d'internet, est truffée de mots et de valeurs qui évoquent l'émancipation : « participation », « collaboration », « liberté », « gratuité », « horizontalité », « connaissance », « partage » ou « révolution » (numérique, bien entendu). Cette récupération par le discours mène à la confusion. Elle n'est certes pas nouvelle mais faisons gaffe à l'enfumage au moment où l'on nous promet toujours plus de « transparence ».

Dans « 1984 », le ministère de la Guerre se nomme le ministère de la Paix.

Dans ce numéro, les guillemets viennent à la rescousse.

Ce langage, c'est celui qui irrigue l'idéologie libertarienne ultralibérale de la Silicon Valley, cet endroit de Californie d'où sont originaires ceux qu'on appelle les GAFA (Google, Amazon, Facebook et Apple) et qui ont créé l'infrastructure numérique qui permet de faire tourner les cerveaux algorithmiques de la « smart city »[8].

Il faut appliquer à ce lexique la même exigence d'analyse et de critique que celle nécessaire pour l'aménagement du territoire et le droit à la ville. Ce qui en ressort, c'est que la « smart city » n'est pas seulement un projet urbain mais bien un projet de société. Nous aurions pu l'aborder sous un angle écologique, strictement urbanistique ou sur celui de la santé publique mais ce que tente de démontrer ce numéro, c'est que la question de la « ville intelligente » est une question fondamentalement politique et idéologique. Il ne fait nul doute qu'il nous faudra de l'intelligence pour affronter les défis de demain, reste seulement à savoir à qui revient le droit d'en écrire la définition. ●

1. CRUTZEN N. et DEMOUSTIER J. « Smart Cities en Belgique : Analyse qualitative de 11 projets », Smart City Institute-HEC-ULG, 2015, P.17 Url : http://labos.ulg.ac.be/smart-city/w...
2. PONCE Luis. « L'invention de Brundtland. Sur la notion de développement durable », Éditions de la Rose Noire, Bruxelles, 2016 (à paraître).
3. GREENFIELD A. « Against the smart-city (the city is here for you to use Book 1) », Do projects, 1.3 edition, 2013, Ibid 10. P.171. (notre traduction depuis l'anglais).
4. Ce sont en tout cas les villes dont la Région bruxelloise fait la promotion sur son site : *http://smartcity.brussels/smartcities-fr*
5. Voir le site de la Ville : *http://smartcity.bruxelles.be/*
6. « Bruxelles opte résolument pour l'Open Data », Communiqué de presse, Secrétaire d'État Bianca Debaets en charge de la Transition Numérique, Bruxelles, le 3 mars 2016.
7. « 575 000 euros de subsides européens pour la smart city en Région bruxelloise », site de Brussels Smart City. 25/01/16. *http://smartcity.brussels/news-107-575000-euros-de-subsides-europeens-pour-la-smart-city-en-region-bruxelloise*
8. Notamment à travers les fermes de serveurs et les clouds nécessaires au fonctionnement du Big Data, à la collecte et au traitement des données.

EN CAS DE CRISE DU LOGEMENT, CONTACTEZ VOTRE ADMINISTRATEUR SYSTÈME

C'est à un projet de changement du réel que cherchent à nous rallier les appels insistants à rendre la ville « intelligente ». L'impulsion vient de grandes entreprises privées. Néanmoins, les pouvoirs publics urbains semblent se laisser convaincre avec de plus en plus d'enthousiasme par cette utopie.

Mathieu Van Criekingen, enseignant-chercheur, Université Libre de Bruxelles

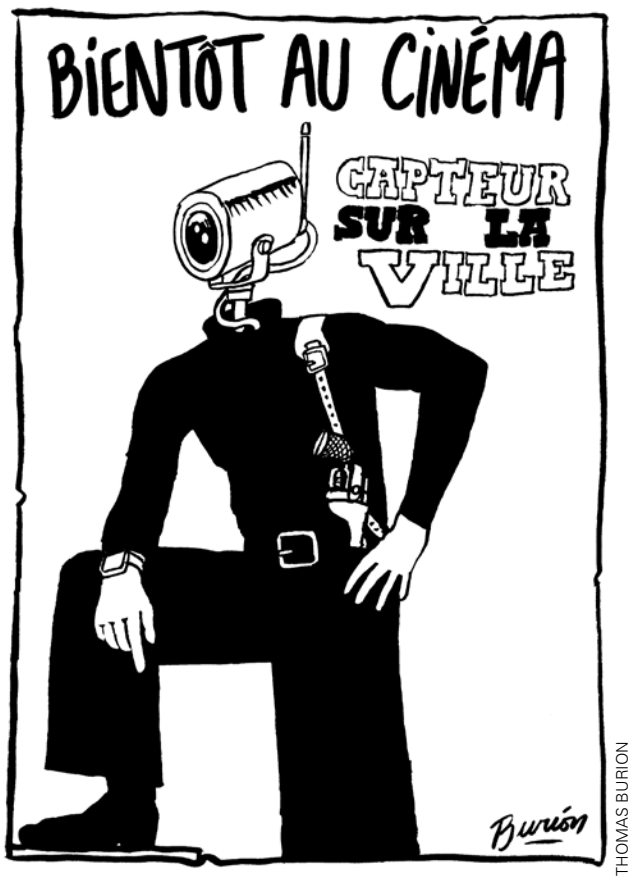
« Année 2035. Auderghem, chaussée de Wavre. Je sors de chez moi. Il est 8 h 22. Le module Toyota que j'ai commandé hier soir via mes Google glasses est pile à l'heure. Je m'installe confortablement, côté fenêtre. Et c'est parti pour mon premier trajet de la journée. J'ai fini par m'habituer à ces véhicules sans conducteur. 8 h 26 Square Montgomery. Je descends au son d'une agréable voix qui me souhaite une bonne journée. Je marche 10 mètres jusqu'à l'escalator de la station d'hypertube qui m'engloutit vers le quai. 8 h 32. Une capsule s'arrête juste en face de moi. Je m'assied, boucle ma ceinture. Accélération. J'arriverai au Palais 12 à 8 h 37. Juste le temps de prendre un café avant d'assister à la conférence sur la législation des voitures volantes. » [1]

L'imaginaire qui s'est donné le nom de « smart city » n'est pas très rêveur. Sa vision est futuriste, mais elle parle d'un futur proche, reprenant des technologies qui existent déjà ou qui ont déjà été mises en place ailleurs. Son avenir radieux semble à portée de main. Qui a conçu cette utopie ? D'où vient-elle ? Quelle est sa substance, sa rationalité ? À ces questions, on répondra : la « smart city », c'est une utopie patronale de perception intégrale et de pilotage automatisé par des lignes de code informatique de tous les fonctionnements urbains, en vue de leur « optimisation ».

D'OÙ ÇA VIENT ?

À vrai dire, l'idée de « smart city » n'est pas neuve. Elle réactive plutôt le vieux fantasme de la cybernétique, formulé à l'aube de la Guerre Froide à l'initiative de militaires. Il s'agissait alors de concevoir les systèmes d'interaction les plus fusionnels possibles entre les soldats et leurs armes, de plus en plus sophistiquées. Plus largement, le rêve cybernétique était d'unifier l'humain et la machine, fantasme qui produisit la figure du cyborg, puis tomba progressivement dans l'oubli. Dans les années 1980, il inspira encore les personnages de Robocop et de Terminator. [2]

Ce qui nous est aujourd'hui présenté comme « smart city » a commencé à faire parler de lui au milieu des années 1990. Cette fois, l'impulsion a été donnée par quelques grandes entreprises, alléchées par l'ampleur des marchés potentiels de « l'intelligence urbaine ». Ces forces économiques ont rapidement trouvé une oreille attentive du côté de gouvernements urbains à la recherche de nouveaux « partenaires » (privés) pour réorganiser leur « gouvernance » et prêts à adopter « l'impératif de compétitivité territoriale » comme alpha et oméga de toutes leurs politiques de développement. Le thème de la « ville intelligente » a ainsi émergé comme « *une initiative 'technopush' qui a su s'imposer comme un modèle d'urbanisation viable et souhaitable, renforcée en cela par les prédispositions des collectivités à la dévolution d'un certain nombre de leurs compétences techniques à des opérateurs tiers sous l'influence du New Public Management et à la conviction que ce secteur (numérique, économie de la connaissance...) constitue le moteur par excellence de la compétitivité économique* » [3]. La « smart city », en somme, c'est donc d'abord l'autre nom de l'entrée dans la fabrique des politiques urbaines de géants industriels tels que Siemens, IBM, Toshiba, Cisco puis Google, Amazon, Orange, Uber,...



THOMAS BURION

Le rôle d'IBM est emblématique. Cette multinationale de l'informatique a commencé à s'intéresser de près à la « smart city » au début des années 2000, alors que ses affaires n'allaient pas très bien (au point qu'elle dû céder son activité

MATHIEU VAN CRIEKINGEN

de fabrication de PC à un concurrent chinois – Lenovo – en 2005). Il lui fallait trouver d'urgence de nouveaux domaines d'activité lucratifs. C'est à ce moment que certains cadres d'IBM identifièrent le « marché des villes » comme à la fois potentiellement énorme, très profitable et encore largement sous-exploité[4]. Selon les termes de la firme, cette nouvelle activité consiste à « *insuffler de l'intelligence dans les systèmes et les processus qui font fonctionner le monde – dans des éléments que personne ne considère comme des ordinateurs : voitures, appareils, chaussées, réseaux électriques, vêtements et même systèmes naturels, comme l'agriculture et les cours d'eau* »[5].Depuis lors, la multinationale a signé des contrats de consultance ou d'équipement avec un grand nombre de villes à travers le monde et elle est devenue propriétaire de la marque déposée « smarter cities » ®. Si IBM a beaucoup fait pour qu'émerge le thème de la « ville intelligente », elle n'a pas été seule. De fait, l'audience et la diffusion actuelles du thème de la « smart city » tiennent beaucoup à des stratégies de grandes entreprises pour gagner des parts d'un nouveau marché qu'elles-mêmes s'efforcent de construire depuis une vingtaine d'années.

IBM EN GOGUETTE À BRUXELLES

L'extrait de la communication d'entreprise d'IBM repris ci-dessus provient d'un rapport rédigé par une équipe de six experts de la firme envoyés à Bruxelles pendant trois semaines, au début 2015. Cette visite fait suite à la candidature, couronnée de succés, du gouvernement régional au « Smarter Cities Challenge » d'IBM. La firme présente cette opération comme son « programme de citoyenneté visant à bâtir une planète plus intelligente » et comme sa « plus grande initiative philanthrope ». Depuis 2010, plus de 100 autres villes ont vu leur candidature approuvée, d'Accra (Ghana) à Lodz (Pologne) en passant par Medellin (Colombie), Detroit (USA), et Xuzhou (Chine)[6]. La « smart city » se veut tout terrain.

Pour Bruxelles, le rapport aurait couté 470 000 euros, entièrement pris en charge par IBM[7]. Son contenu porte sur un « défi », posé d'entrée de jeu : « *aux heures de pointe, la Région de Bruxelles-Capitale fait face à d'importants problèmes d'embouteillage impliquant aussi bien les véhicules privés que les transports publics* ». S'ensuit une petite vingtaine de pages qui débouchent sur quatre recommandations principales : « *établir un cadre pour les données publiques (en matière de mobilité)* » ; « *déployer des technologies intelligentes (pour) une meilleure fluidité du trafic* » ; « *créer une stratégie de communication efficace qui donne envie aux citoyens de partager leur avis* » ; « *définir un partenariat de transport chargé de gérer les services de mobilité* ». En somme, réduire les embouteillages passerait donc par la production et le traitement en continu de données (fournies par les institutions publiques et les « clients » des différents modes de transport), par l'équipement de la ville en nouveaux outils technologiques (des feux tricolores « intelligents », un système d'information sur la disponibilité de places de parking tout aussi « intelligent »,...) et par de nouvelles structures de « gouvernance » déployées à l'échelle métropolitaine.

Tout ceci est cousu de fil blanc... mais il y a plus. La lecture du rapport montre en effet à quel point les envoyés d'IBM sont parvenus à aplatir la complexité des questions de mobilité, rabougrie dès le départ à la seule question des embouteillages, dont les causes sont à peine envisagées. En termes de méthode, les experts d'IBM ont fait deux choses : reprendre des études existantes (financées par des deniers publics, elles), dont ils ne retiennent au final qu'une infime portion, et rencontrer une série d'acteurs dûment sélectionnés, à savoir : des fédérations patronales (BECI, Agoria, Brussels Metropolitan, Voka), un lobby pro-voiture (Touring), un publicitaire qui loue des vélos (JC Decaux) et une entreprise qui loue des voitures électriques (Zen Car) – en plus des institutions directement en charge du transport des personnes à Bruxelles (Bruxelles Mobilité, SPF Mobilité et Transport, STIB, De Lijn, SNCB,...). Aucune trace parmi leurs interlocuteurs d'associations de cyclistes ou d'usagers des transports publics, de syndicats, d'associations environnementales, etc. En somme : aplatir d'entrée de jeu la complexité du réel, ne pas chercher les causes des problèmes étudiés, se parer d'une légitimité scientifique en citant des travaux dont on ne retient à peu près rien, se faire la chambre d'écho d'intérêts particuliers (patronaux et pro-voiture, en l'occurrence), évacuer toutes paroles hors-champ et recommander *in fine* aux pouvoirs publics ce que l'on a à vendre. La philanthropie n'a sans doute jamais autant ressemblé à de la supercherie.

ON CONNECTE BIEN LES VACHES

Le rapport des envoyés d'IBM donne aussi à voir le raisonnement qui soutient l'idée d'une « ville intelligente ». Tout part d'une façon de concevoir la ville comme un grand système technique, d'objets et de personnes. Chaque « problème urbain » est alors vu comme un dysfonctionnement d'un sous-système particulier (le problème embouteillage dans le sous-système mobilité, par exemple). Arrive ensuite la solution : des algorithmes, toujours plus développés, qui permettront de corriger ces dysfonctionnements. La condition sine qua non de la « smart city » a donc pour nom Big Data, c'est-à-dire, la mise en données perpétuellement expansive de tous les éléments du système-ville. Ce sont ces données ➡

qui doivent alimenter les tableaux de bord sur base desquels les nouveaux pilotes de la « ville intelligente » pourront opérer. Cette production continuelle de données suppose à son tour une implantation à grande échelle et tous azimuts de capteurs et de puces de géolocalisation[8]. Déjà, la fédération patronale bruxelloise appelle en ce sens à « *faire évoluer la législation pour 'libérer' les données – sans préjudice du respect de la vie privée. Ce sont elles qui permettront d'organiser le 'chaos urbain'; ce sont elles qui alimenteront le développement socio-économique des villes dans les prochaines décennies* »[9]. En Ecosse, une *start-up* a déjà implanté des capteurs sur des vaches pour informer l'éleveur en temps réel sur l'état hormonal et la production de lait de celles-ci…

L'utopie de la « ville intelligente » ne porte donc ni sur une transformation radicale des formes urbaines existantes, ni sur une réhabilitation nostalgique d'une ville ancienne fantasmée. Il s'agit plutôt de créer un double numérique de tous les éléments qui compose la ville, humains compris, en vue de son pilotage « optimal », en temps réel, par des protocoles informatiques de plus en plus pointus.

Insidieusement, cette utopie de perception intégrale et de pilotage automatisé de tous les fonctionnements urbains fait reculer le politique. Une nouvelle technocratie publique-privée prend les devants, s'installe en amont du politique, à bonne distance des lieux de délibération démocratique. Gouverner la ville devient une affaire d'ingénieur système. En cas de canicule, de chômage, de grève ou de crise du logement, contactez votre administrateur système. ●

1. Extrait du rapport d'activité 2015 de BECI, « Smart Mobility. Ce sera au temps où Bruxelles roulera », p.6
2. Lire Antoine PICON, « Smart Cities : théorie et critique d'un idéal auto-réalisateur », Paris, Éditions B2, 2013
3. Jean DANIELOU et François MÉNARD, « L'art d'augmenter les villes, (pour) une enquête sur la ville intelligente », rapport PUCA, septembre 2013, p.13 (en ligne sur le site du PUCA : *www.urbanisme-puca.gouv.fr*)
4. Selon une étude de marché relayée par le magazine Forbes (19/6/2014), le potentiel du marché des « smart city » est estimé à 1 500 milliards de $, c'est-à-dire un peu plus que le PIB espagnol.
5. IBM, Rapport du Smarter Cities Challenge – Bruxelles, juin 2015, p.4. L'entièreté du rapport est disponible sur le site de Bruxelles Mobilité et celui du Smarter Cities Challenge d'IBM.
6. Pour la liste complète, voir : *https://smartercitieschallenge.org*
7. Montant cité dans *Alteréchos*, n°406, 8 juillet 2015. Il est vrai qu'avec 100 milliards $ de chiffre d'affaires annuel mondial, on peut se permettre quelques extras…
8. Lire Eric SADIN, « La vie algorithmique. Critique de la raison numérique », Éditions L'Échappée, 2015.
9. extrait de l'éditorial du rapport d'activité 2015 de BECI, « De l'intelligence pour la ville et pour l'humain », p.1

SAUREZ-VOUS RECONNAÎTRE L'INTELLIGENCE ?

MATHIEU VAN CRIEKINGEN

Depuis quelques semaines, 18 poubelles dites « intelligentes » ponctuent le piétonnier du centre de Bruxelles. Reconnaissables à leur panneau photovoltaïque, elles peuvent compresser les déchets que le passant lui glisse et, atout ultime, elles préviennent elles-mêmes le service propreté une fois pleines. L'installation de 12 autres poubelles « intelligentes » autour de Schuman est prévue pour bientôt. Mais l'intelligence se paie (4 200 euros / pièce à l'achat) et a quelques limites : la poubelle intelligente ne trie pas, n'a pas de couvercle amovible pour les plus gros déchets, ne colore pas le paysage, ne fait pas sourire, ne permet plus de passer le bras pour « faire les poubelles »,…

DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE LA 4G

Le Parlement bruxellois a adopté, en avril 2014, une ordonnance assurant le déploiement de la technologie 4G sur le territoire de la Région. Le texte opte pour un assouplissement des normes environnementales au bénéfice des opérateurs de téléphonie mobile, passant outre le principe de précaution.

Stéphanie D'Haenens, Inter-environnement Bruxelles

Afin d'accélérer le déploiement de la 4G[1] à moindre coût pour les opérateurs présents en Région bruxelloise, le Parlement bruxellois a adopté un nouveau cadre normatif qui modifie d'une part l'ordonnance du 1er mars 2007 relative à la protection de l'environnement contre les éventuels effets nocifs et nuisances provoqués par les radiations non-ionisantes[2] et d'autre part l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement.

De l'aveu même de Vincent De Wolf, rédacteur d'une proposition d'ordonnance concurrente encore plus permissive, ce nouveau texte serait « *plus qu'une main tendue, ce sont des bras ouverts qui sont ainsi proposés aux opérateurs !* »[3].

DES PERMIS SUR MESURE

Et pour cause, la nouvelle ordonnance propose de doubler le seuil de puissance admissible d'ondes électromagnétiques dans les espaces publics et de quadrupler la puissance émise des antennes-relais installées par les opérateurs de téléphonie mobiles soit 0,096 W/m² (6 V/m eq. 900 MHz) au lieu des 0,024 W/m² (3 V/m eq. 900 MHz) actuellement prévus. Par ailleurs, par souci de simplification administrative, d'accélération et de réduction des coûts des procédures pour les opérateurs, la nouvelle norme prévoit une nouvelle classe de permis (classe ID) spécialement conçue pour les réseaux de télécommunications mobiles qui supprime les enquêtes publiques relatives au quadruplement de la puissance des sites existants. Enfin, les zones sensibles telles que les hôpitaux, les écoles et les crèches ne sont plus des sites protégés.

Face à cette régression sanitaire et démocratique, Inter-Environnement Bruxelles et d'autres associations (dont la plateforme GrOndes) ont introduit un recours en annulation auprès de la Cour constitutionnelle contre cette nouvelle ordonnance, pointant le non-respect du « principe de précaution » et du « principe de *standstill* ».

Un recours rejeté par la Cour qui estime que le principe de précaution n'a pas été bafoué par l'assouplissement de la nouvelle norme d'immission[4] (6 volts/m) étant donné que celle-ci reste largement en dessous des normes recommandées sur le plan international (50 fois plus sévère que la norme recommandée par l'OMS) et sur le plan européen (arrêt n°12/2016 du 27/01/2016).

Sur le principe du « *standstill* » (littéralement « rester tranquille » principe qui interdit aux autorités publiques de légiférer à rebours des droits garantis et de diminuer le niveau de protection acquis) la Cour estime qu'« *indépendamment de la question de savoir… s'il est question en l'espèce d'une réduction sensible du niveau de protection offert par l'ancienne réglementation, l'assouplissement de la norme est justifiée ici par les motifs d'intérêt général* ».

LE DROIT DIVIN AU PROGRÈS

À la lecture des comptes rendus des débats parlementaires ayant conduit à l'adoption, le 3 avril 2014, de l'Ordonnance instaurant la 4G à Bruxelles, l'on découvre une nouvelle notion invoquée pour justifier l'assouplissement des normes environnementales au bénéfice des opérateurs de téléphonie mobile : le « droit au changement ou droit au progrès technologique ».

Invoquer la « clause du progrès » revient à dire que le principe constitutionnel de « standstill » ne saurait être appliqué de manière absolue sans une mise en balance préalable de tous les intérêts (légitimes) en présence. Ainsi, s'opposer à la diminution d'un niveau de protection des citoyens, dans une législation donnée, reviendrait à s'opposer au progrès technologique et conduirait à une paralysie de l'action publique.

Les mêmes travaux parlementaires (auditions) démontrent pourtant comment la technologie 4G peut très bien fonctionner avec la norme 3 V/m pour autant que les opérateurs consentent à supprimer les antennes 2G des sites existants afin de les remplacer progressivement par des antennes 4G. Ces dernières étant adaptées à la 2G, technologie qui est encore aujourd'hui la plus utilisée par la population bruxelloise (envoi de SMS et discussion téléphonique).

En guise de justification ou motif légitime d'intérêt général, on peut lire dans les débats parlementaires[5] que : « *l'évolution technologique de nos sociétés impose une vitesse toujours grandissante et l'Internet mobile n'échappe pas à cette règle. Ce n'est pas à nous de répondre à la question de la nécessité de l'entrée en vigueur de cette norme technologique. (…) Nous ne pouvons pas décemment décider d'arrêter les progrès techniques. Notre responsabilité se situe ailleurs. En tant que capitale de l'Europe, Bruxelles accueille un grand nombre d'institutions et d'entreprises internationales qui, comme nos citoyens, doivent pouvoir utiliser les technologies de communication les plus avancées. Il y va de notre responsabilité et de notre image.* »

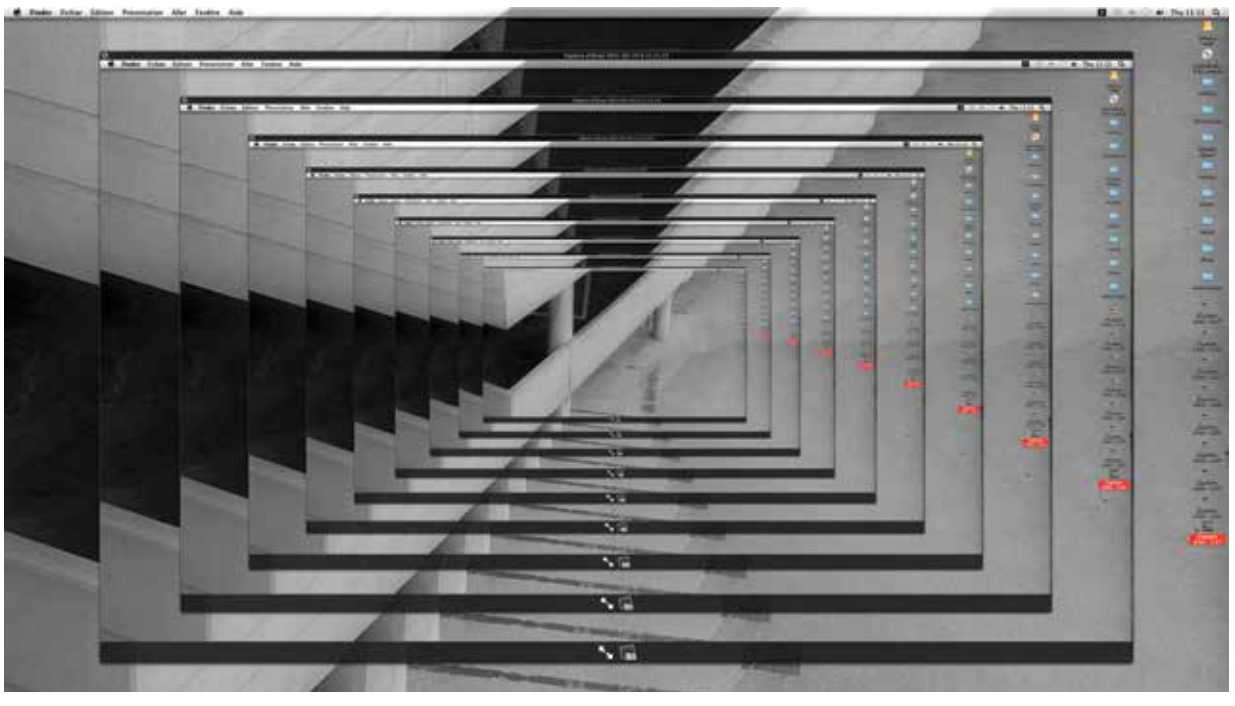
Des propos qui tendent à démontrer que parmi tous les intérêts en balance dans ce dossier, les parlementaires ont érigé les intérêts particuliers des opérateurs au rang de l'intérêt général, reléguant les « *risques de préjudices graves et difficilement réparables à la santé* » – dénoncés par les riverains face à la multiplication des antennes –, au rang d'entraves à l'intérêt général.

1. Technologie qui permet la transmission de données à très haut débit mobile.
2. Ondes électromagnétiques dont l'énergie n'est pas assez forte pour rompre les liaisons moléculaires (lumière visible, infrarouge, micro-ondes, ondes radio,…) par opposition aux rayonnements ionisants des ondes électromagnétiques de haute fréquence qui ont suffisamment d'énergie pour rompre ces liaisons (une partie des rayons ultraviolets, et les rayons X et gamma).
3. Parlement de la Région de Bruxelles Capitale – session ordinaire A-466/2 – 2013/2014
4. Seuil que le milieu peut supporter.
5. Op. cit. session ordinaire A-466/2 – 2013/2014

LA PARTICIPATION CITOYENNE EST-ELLE SOLUBLE DANS LE NUMÉRIQUE ?

La « ville intelligente » s'invente un futur fait d'algorithmes, de données et de « mise en réseau ». Dans ce futur-là, le numérique est-il vivifiant ou sclérosant pour la participation démocratique ?

Thyl Sadow, étudiant École Ouvrière Supérieure


SEBASTIEN DEBUYL

Il y a d'abord cette traduction maladroite, assez vague pour recouvrir des réalités multiples, assez précise pour que l'on souhaite à tout prix en faire partie. Le terme « ville intelligente », traduction quelque peu approximative en français du terme « smart city », est utilisé non sans une pointe d'embarras par tous les acteurs francophones promoteurs de ces politiques.

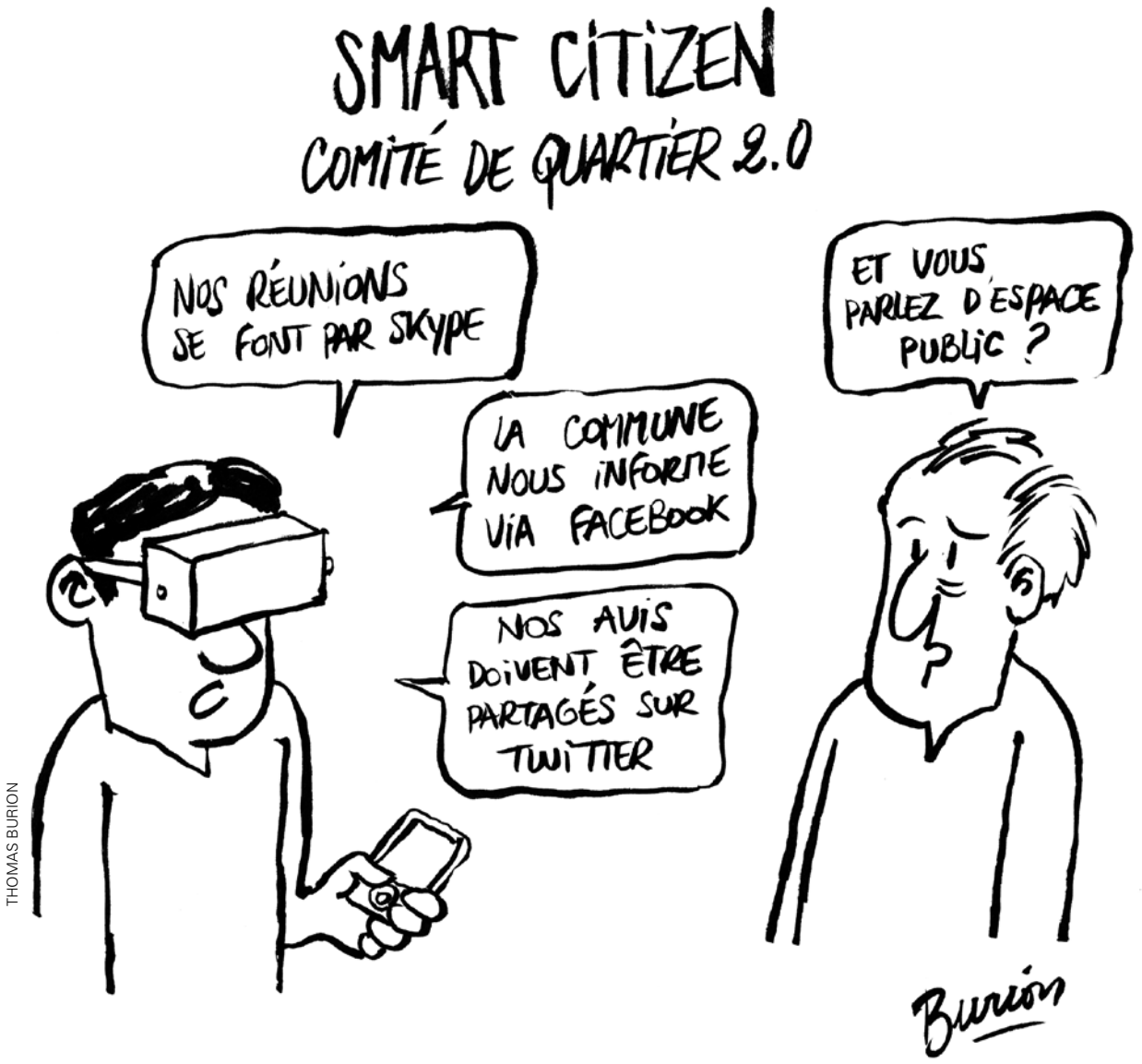
On peut le comprendre car immédiatement vient la question de savoir de quelle intelligence on peut bien parler. S'agit-il d'une intelligence collective ? S'agit-il de l'intelligence artificielle des machines, des capteurs et des algorithmes ? S'agit-il d'une intelligence réduite à certaines formes d'expressions que sont « l'innovation » et la « créativité » ? Ou s'agit-il d'une forme d'intelligence environnementale qui puisse trouver des solutions astucieuses pour enrayer le gaspillage des ressources naturelles ?

Pour répondre à cette question, peut-être serait-il plus judicieux de procéder à rebours. La « ville intelligente », hyperconnectée, à la fois productrice et réceptrice d'une immense quantité de données collectées et traitées en temps réel par de puissants algorithmes, fantasme sa gestion urbaine sous la forme d'un « écran de contrôle ». Sur cet écran, les problèmes urbains deviennent visibles sous une forme informationnelle et n'attendent plus qu'à être résolus.

Devant tant d'injonctions à rendre la ville « intelligente », on peut se demander si la ville d'aujourd'hui est stupide ou, du moins, à quoi ressemble le contraire d'une ville intelligente. Quelle serait la principale lacune d'une ville dont la gestion serait basée sur une infrastructure complexe de technologies de l'information et de la communication capable de réagir 3 000 fois plus vite qu'un être humain ?

Il est probable que celle-ci serait définie comme un déficit d'information et de communication. C'est-à-dire, premièrement, par un manque quantitatif d'information et non pas par une compréhension qualitative de celle-ci. Et deuxièmement, par une lenteur, celle qui correspond au temps d'analyse et de décision de l'humain, incapable de rivaliser avec la machine.

Mais revenons à la réalité et au présent. À Bruxelles, pas question de se laisser aller « au tout technologique ». Pour la secrétaire d'État à la transition numérique, Bianca Debaets, qui donne l'impulsion à la Région bruxelloise en matière de politiques de « smart city », les choses sont claires : l'humain est au cœur du processus, il est à la fois acteur et récipiendaire de la « ville intelligente ». Si bien que « *ce n'est pas encore un slogan mais une sorte de leitmotiv pour la 'transition numérique' de Bruxelles : Smart city with smart people* »[1]. Comprendre : la « smart city » sera participative ou ne sera pas. Elle dépendra de la collaboration entre tous les acteurs : entreprises, pouvoirs publics, universités et bien entendu, citoyens.



THOMAS BURION

Se pose alors la question de savoir à quoi ressemblera l'exercice de la démocratie dans la ville numérique. En transformant des problèmes urbains et sociaux en problèmes de carences informationnelles ne risque-t-on pas d'éluder les causes réelles ? Et en recentrant l'idée de la participation citoyenne sur un retour d'expérience des usagers de l'urbain (comme on donne une note à un produit sur Amazon, par exemple), ne va-t-on pas vers une participation encore plus cadenassée que celle d'aujourd'hui ?

RETOUR VERS LE FUTUR

Une chose est sûre concernant la « Smart City », c'est qu'elle sera conjuguée au futur. Si les *rankings* de « villes intelligentes » se multiplient, il n'ont pas plus de valeur scientifique que le hit-parade. Ces classements de villes ne servent pas tant à effectuer des comparaisons entre celles-ci qu'à accentuer la compétition qu'elles se mènent. Le dernier classement belge en date, organisé en novembre 2015 par Belfius et la fédération des entreprises Agoria, sacrait Hasselt comme la ville la plus intelligente du royaume. La Louvière se retrouvant au bas de la liste.

Les critères retenus pour l'analyse sont au nombre de cinq et paraissent quelque peu arbitraires : le volume de déchets par habitant, la consommation moyenne d'énergie par habitant, le nombre de permis de rénovation de bâtiments délivrés, le nombre d'entreprises numériques implantées et un indicateur de la qualité de l'air.

En admettant qu'il y ait un réel sens à classer les villes, il aurait fallu au minimum élargir considérablement les critères pour que celui-ci soit un tant peu sérieux. Frank Butstraen, membre du jury et directeur de Futurocité, un centre d'innovation pour les « Smart Cities » en Belgique, le reconnaît : « *Il existe une norme ISO 37120 qui contient plus de 120 critères pour comparer les villes. Mais c'est un travail énorme à effectuer. J'aurais préféré qu'on prenne cette approche-là mais ils ne l'ont pas fait* »[2].

Au delà même des critères, les données analysées dataient de 2014, 2013 et 2012. Difficile donc d'imaginer que ce classement parlait de la ville du futur mais au mieux de celle du présent.

Ce qui est bien normal mais si les politiques de « smart city » ne peuvent évidemment pas prédire l'avenir, elles peuvent sans aucun doute l'influencer. Et le futur que nous décrit la « smart city » est toujours imminent, sur le point d'apparaître au coin de la rue, et ne viendra se concrétiser qu'à condition que tous les acteurs collaborent à l'établissement de la ville intelligente.

DÉFIS DE DEMAIN OU D'AUJOURD'HUI ?

En déguisant le présent sous les traits d'un futur fantasmé et idéalisé, la grande majorité de la rhétorique qui accompagne les politiques de villes intelligentes nous démontre que celles-ci cherchent moins à répondre aux défis de demain qu'à ceux d'aujourd'hui. Il est alors intéressant de regarder quels sont les défis urbains d'aujourd'hui qui ont été choisis et pourquoi ceux-ci ont été désignés comme prioritaires.

Ces défis sont assez restrictifs : ils relèvent de l'économie d'énergie, de la mobilité et de la relance d'une économie basée sur les technologies de l'information et de la communication. D'autres défis urbains d'aujourd'hui comme de demain ne sont tout simplement pas concernés : le mal-logement ou le manque de logements, la ségrégation urbaine, l'accroissement des inégalités sociales et environnementales, l'enseignement à deux vitesses ou la disparition de l'espace public, pour ne citer que ceux-là, ne sont même pas évoqués.

Certes, on peut chercher le sous-texte et penser que les sommes économisées sur le long terme par les pouvoirs publics en matière de coûts énergétiques liés aux bâtiments autorégulateurs ou aux transports optimisés dans le cadre d'une ville intelligente pourront être réinvesties pour adresser les autres problèmes non évoqués. Mais est-ce que cela se retrouve vraiment entre les lignes (de code) ?

OPÉRATEUR DU LIEN SOCIAL

Pour les entreprises privées, la « smart city » est l'avènement d'une expérience urbaine individualiste et taillée sur mesure : grâce aux capteurs situés dans votre smartphone et le réseau wi-fi urbain étendu et gratuit[3], les algorithmes peuvent collecter toutes sortes d'informations sur vos habitudes et vous faire des propositions d'achats ou de services qui collent au plus près de vos attentes. C'est ce qui s'appelle utiliser la technologie pour personnaliser la relation client, ou en d'autres termes, vous rendre «unique» au cœur même de l'uniformisation marchande.

Ce point de fusion entre le consommateur et le citoyen est problématique dans le cadre de la construction commune d'une ville-ensemble. En effet, difficile de faire coexister l'expérience personnalisée et individuelle avec la solidarité. Paradoxalement, c'est justement là que les TIC entrent en jeu.

Comme l'explique Maité Dupont, représentante de M. Ouriaghli, échevin du logement et de l'informatique à la Ville de Bruxelles : « *On veut accentuer la participation. L'outil informatique permet d'être plus efficace et de toucher un public si pas plus large, en tout cas, plus varié. Parce que les gens qui se déplacent aux comités de quartier ne sont pas légion ou alors ce sont toujours les trois mêmes* »[4]. Et rarement avec un enthousiasme débordant pour les projets de la Ville.

La technologie pourrait non seulement donner un coup de jeune à la démocratie participative mais aussi améliorer la cohésion sociale : « *La réalité c'est qu'on peut se parler. On a réinventé un moyen de se parler. Moi j'ai une impression, c'est que les communautés ont tellement grandi qu'on ne réussit plus à se parler et qu'il y a des liens sociaux qui se sont rompus. Je pense que les réseaux virtuels nous permettent de retisser ce genre de liens. On a perdu le réseau tellement basique. On doit le réinventer. Et l'étendre* »[5].

➡

Dans la « smart city », la prothèse technologique devient alors ce que le philosophe Bernard Stiegler appellerait un pharmakon, soit à la fois un poison et un remède. Un poison car d'un côté, on voit bien que la société de l'information, guidée selon la logique du marché, provoque « *la fragmentation sociale, la destruction générale des organisations et l'isolement des individualités* »[6] mais également un remède car cette atomisation du lien social prendrait fin avec la « mise en réseau » des individualités. Internet deviendrait alors en quelque sorte le nouvel opérateur du lien social.

PARTICIPATION 2.0

Sur internet, la participation est un principe particulier qui permet d'élaborer une « intelligence collective ». Comme l'explique le chercheur Evgeny Morozov, « *donner une note à ses achats sur Amazon ou signaler ses spams à Google sont de bons exemples d'architectures de participation efficaces. En apprenant de leurs millions d'utilisateurs, Amazon et Google deviennent plus 'intelligents' et plus attrayants pour les utilisateurs initiaux* »[7]. Il ne s'agit ni plus, ni moins que de « boucles de rétroactions », c'est-à-dire de retour d'expérience à la personne (ou ne nous berçons pas d'illusions, à l'algorithme) qui gère le système.

En dehors de la vie virtuelle, si la participation citoyenne urbaine actuelle s'inscrit dans un rapport de force défavorable à ceux qui n'ont pas le pouvoir, elle permet au moins l'articulation et la construction d'une pensée politique. Fût-elle peu représentative et sans effet.

Le risque d'une participation numérique serait de limiter l'exercice démocratique à donner son avis en temps réel sur les services urbains afin que les gestionnaires de la ville puissent viser une certaine efficience.

Un exemple de participation ou de « collaboration », est l'application *Fix My Street*, créée en 2008 en Angleterre et adoptée par la Région bruxelloise en 2013, qui permet à toute personne disposant d'un smartphone d'avertir en temps réel les pouvoirs publics d'une réparation à effectuer dans l'espace public des communes. Elle fonctionne selon un «retour d'expérience» du client, qui est en fait l'habitant.

La participation numérique transforme un problème complexe (ici : la dégradation des infrastructures urbaines) en simple problème informationnel. Si le trottoir n'est pas réparé, c'est parce qu'« on ne savait pas » qu'il était cassé. C'est à vous, citoyens, de faire office de boucle de rétroaction. Or les problèmes urbains et sociétaux ne sont la plupart du temps pas liés à des problèmes de communication mais à des causes systémiques.

Et c'est en général là que commence la politique, soit l'action de faire des choix qui ne sont pas basés sur une abondance d'informations en temps réel mais sur une vision de société au long cours.

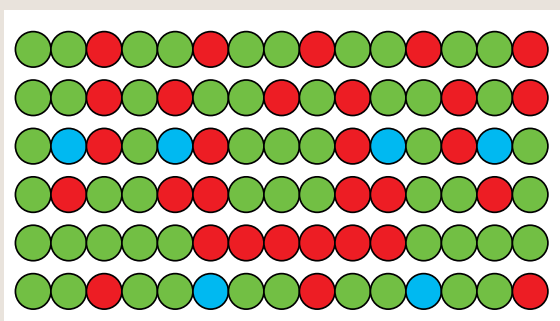
La participation numérique permet tout au plus de pointer les failles que les solutions technologiques seront chargées de réparer. En d'autres termes, dans la « smart city », on s'intéresse aux effets et non aux causes. Pas question de remettre en doute le système, on ne s'intéresse qu'à ses débordements. Identifier les causes demande de la connaissance, et donc une certaine forme d'intelligence. Les effets, eux, peuvent être traités par des machines.

En évacuant toute une série d'urgences politiques de la question des « villes intelligentes », on braque d'emblée les projecteurs de toute participation dans une seule direction. Si l'on voit aujourd'hui la Région bruxelloise organiser des Hackathons invitant les citoyens et les informaticiens à venir développer des applications qui puissent améliorer la mobilité en ville, on n'oserait pas imaginer un appel similaire pour développer des applications susceptibles de lutter contre la pauvreté ou la discrimination au logement.

Le numérique permet de multiplier de façon exponentielle les échanges de données, de traces ou d'informations entre les habitants et leur gouvernement. En temps réel. Dans la ville du futur, il deviendra plus facile de confondre la ville réelle avec son double numérique, de refuser l'analyse parfois longue et laborieuse des causes pour l'efficacité de la gestion des effets. Aujourd'hui comme pour demain, il est impératif que l'on fasse la distinction entre l'information et le savoir. Car ce qui compte, ce n'est pas l'abondance de réponses. Mais de (se) poser les bonnes questions. ●

1. DOUCET B. « Bianca Debaets : 'Smart Brussels ? Aller au-delà du purement technologique…' », Site de Régional-IT. 10/09/15.
2. BUTSTRAEN F. Interview réalisée par téléphone le 15/01/16.
3. Entendre : payé par le contribuable.
4. DUPONT M. Entretien réalisé le 07/01/16.
5. Ibid 4.
6. MUSSO P. « Critique des réseaux », PUF, 2003.
7. MOROZOV E. « Le trafiquant de mèmes. Les discours insensés de Tim O'Reilly, 'inventeur' de l'OpenSource et du Web 2.0 », Agone 2015/HS (Hors série), p. 137-174.

QU'EST-CE QU'UN ALGORITHME ?



Un algorithme, c'est une méthode, une suite (séquence) d'instructions (règles) que l'on applique à un nombre fini de données afin de résoudre un problème. Pour fonctionner de façon optimale un algorithme doit contenir des instructions compréhensibles c'est-à-dire non ambigües. Pensons à la façon dont on indique un chemin à quelqu'un. Il y a donc un début et une fin à un algorithme, la fin correspondant à un résultat donné. Si historiquement les algorithmes ont été pensés pour résoudre des problèmes arithmétiques (tel l'algorithme d'Euclide qui permet selon une suite logique de divisions de calculer le plus grand commun dénominateur – PGCD – entre deux nombres entiers), ils sont aujourd'hui utilisés dans tous les domaines de la vie, ou presque, et offrent des modes d'études inédits de la complexité.

La puissance de calcul des ordinateurs couplée à la numérisation d'un nombre sans cesse croissant de données permet un développement exponentiel des applications algorithmiques dans nos vies quotidiennes, modélisant notre rapport au monde. Mais si tout processus de la vie courante qui a une certaine automatisation peut être transformé en algorithme (traverser la rue, préparer des crêpes, trouver un mot dans le dictionnaire,…) il nous faut rester vigilant quant à leur expansion et à leurs dérives.

Socialement, ils altèrent notre libre-arbitre et imposent leur logique d'optimisation. Pensons à la manière dont les smartphones transforment les flâneries en parcours pilotés par voies d'alertes, indiquant en temps réel les embarras de circulation, les restaurants et autres enseignes susceptibles de nous intéresser. Pensons aussi à Géoroute, utilisé par bpost et qui gère le temps de distribution des facteurs imposant une logique objective de moyenne horaire (et de salaire) loin de toute appréciation humaine.

À BRUXELLES, VILLE INTELLIGENTE RIME SURTOUT AVEC CAMÉRAS INTELLIGENTES

Comme en témoigne le site smartcity.brussels, une ville « smart », c'est avant tout une ville « safe ». Ainsi, à Bruxelles, le projet phare pour nous guider vers une ville plus intelligente n'est autre que la vidéosurveillance.

Lukas Podhzog

En 2015, le Centre d'Informatique pour la Région Bruxelloise (CIRB) publiait le dossier « 4 projets-clés de SMARTCITY.BRUSSELS »[1]. Avant « l'école connectée », avant « l'intégration des services » et avant un « Data Center Régional », on y retrouve comme première priorité en vue de la réalisation de la smart city du 21e siècle : « la vidéoprotection mutualisée ». Et oui, car aujourd'hui, dans toute communication officielle, le terme « vidéosurveillance » a disparu, seule subsiste la « vidéoprotection ». Le choix des mots est en effet central dans le domaine des villes intelligentes. Le mot « smart » lui-même se traduit d'ailleurs mieux par « malin » ou « astucieux » que par « intelligent » mais curieusement, à la différence de la smart city, la « ville maligne » ne fait pas la couverture des magazines. Quant aux apprentis ingénieurs de la langue française en charge de concevoir la novlangue accompagnant le développement de Big Brother, ils n'ont pas manqué leur cible : « protéger » sonne indéniablement plus doux à l'oreille que « surveiller ». Il y aura toujours bien quelques contestataires pour se plaindre que le roman *1984* d'Orwell n'a pas été conçu comme un mode d'emploi. En attendant, si la critique orwellienne n'est pas encore moisie, les caméras, elles, poussent comme des champignons.

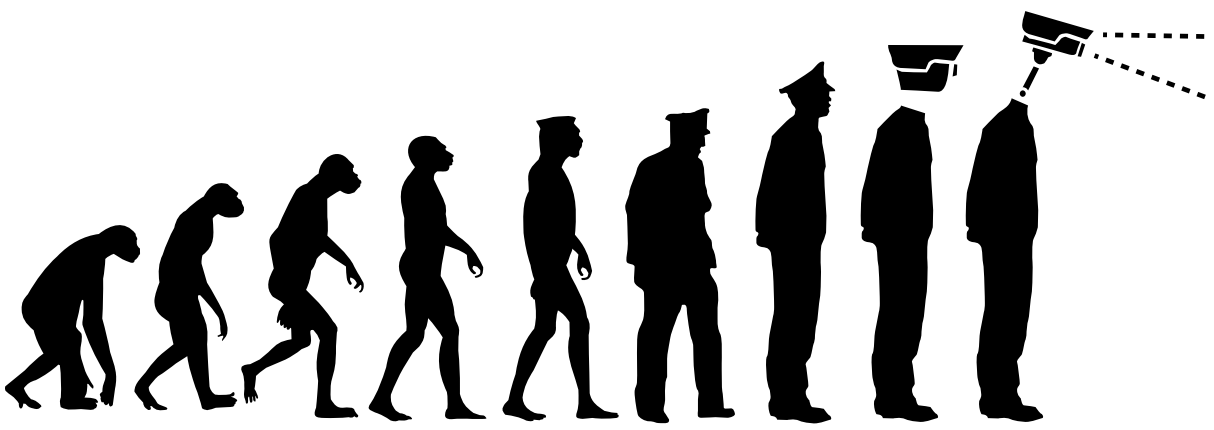
SHARING IS CARING

Concrètement, le projet de « mutualisation de la vidéoprotection » consiste à dépasser les querelles de clocher qui minent les dix-neuf communes et autres six zones de police bruxelloises et à unifier tout le réseau de vidéosurveillance publique. L'idée est de connecter entre eux les systèmes des polices locales, des communes, de Bruxelles Mobilité, du Port de Bruxelles et de la STIB. Les images circuleraient sur les autoroutes bruxelloises de l'information, j'ai nommé IRISnet, le réseau régional de fibre optique. Letout serait relié à un data center régional et, en cas de nécessité, à un centre de crise prêt à accueillir maïeur, polices et services d'urgence. Au total, on compterait plus de trois milliers de caméras de surveillance sur ce réseau. Vous avez dit panoptique ? Peut-être. Mais pas seulement, car d'après le chef de corps de la zone de police Bruxelles-Ouest[2] Johan De Becker : « *mutualiser la vidéoprotection est, par définition, une démarche de ville intelligente* ».

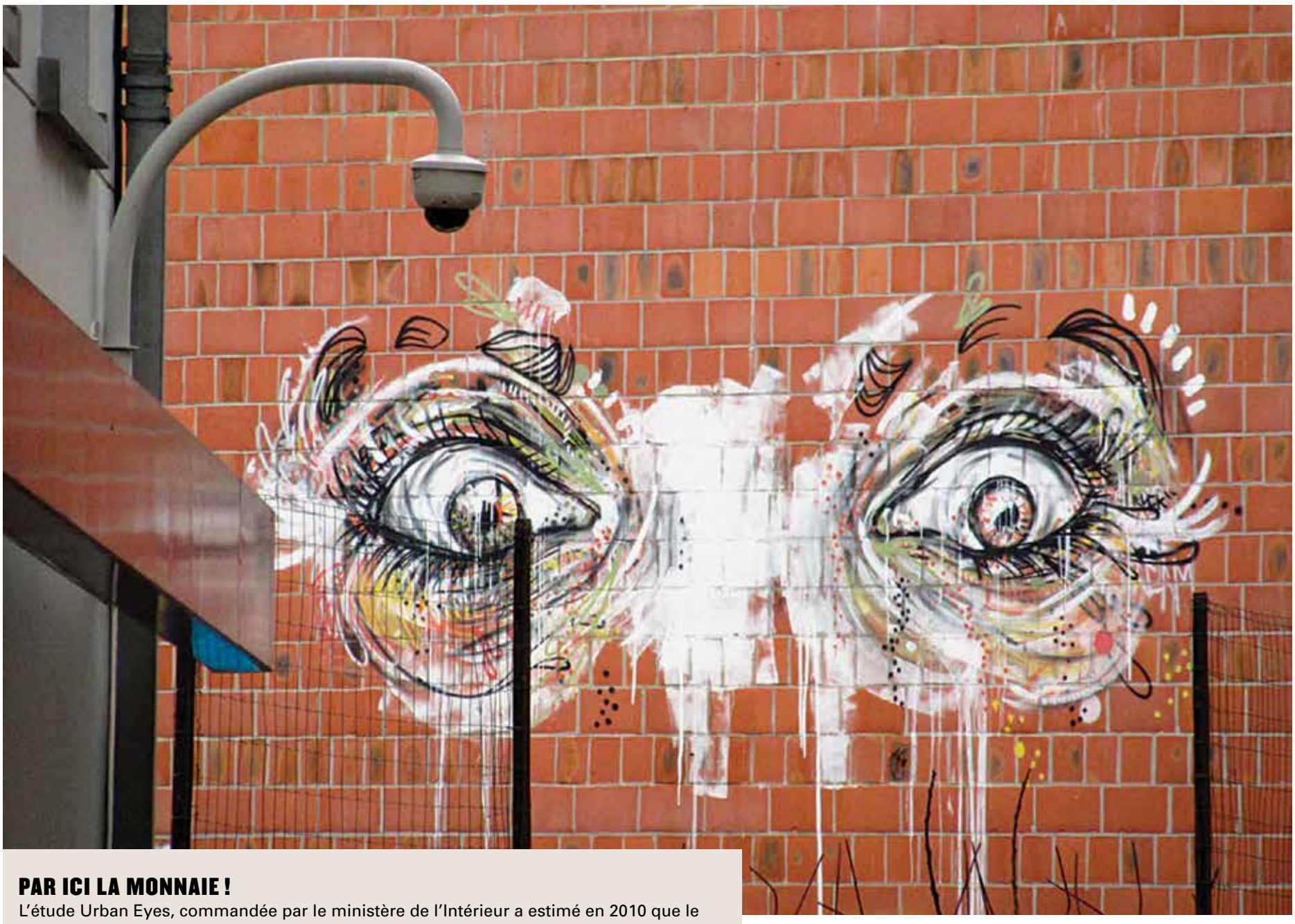
Jusqu'ici, cette démarche s'inscrit surtout sur papier, car seules les caméras de la zone de police ouest sont connectées au réseau IRISnet. Dans la zone nord[3], par exemple, on tient beaucoup à sa petite indépendance. Celle-ci s'est d'ailleurs dotée de son propre réseau de fibre optique. La démarche a nécessité un travail considérable, car elle supposait que la zone obtienne un statut particulier, au même titre que Sibelga et compagnie, pour pouvoir ouvrir la voie publique. La zone a dû compter trois ans pour effectuer tous les travaux, la fréquence d'ouverture des trottoirs étant limitée par la loi. Mais le jeu en valait la chandelle car le réseau est doublé pour résister plus solidement aux sabotages, et fiable, pas comme ce « brolleke » d'IRISnet, selon les mots d'un responsable de la zone nord, interviewé par nos soins. On le voit, l'enthousiasme n'est pas forcément de mise du côté des acteurs locaux de la vidéosurveillance, ceux-ci veulent s'assurer de garder la main sur le *joystick* de contrôle des caméras.

UN IRAKIEN DANS LA VILLE

Ces dernières années, il a été annoncé – non sans une certaine fierté – que les nouvelles caméras installées à Molenbeek, Anderlecht ou Schaerbeek seraient pour partie des caméras « intelligentes »[4]. Mais comment une caméra pourrait-elle être « intelligente » ? En réalité, en elles-mêmes, ces caméras n'ont rien de bien particulier. La différence réside principalement dans les salles de contrôle, au niveau des ordinateurs, qui ne permettent plus seulement de visionner les images mais aussi, dans une certaine mesure, d'en analyser le contenu. Des programmes dits « VCA », pour Video Content Analysis, visent à détecter toute une série de comportements, de phénomènes, que la police juge répréhensibles ou suspects tels que : les attroupements ; ➡



HUBUF



MATHIEU VAN CRIEKINGEN

PAR ICI LA MONNAIE !

L'étude Urban Eyes, commandée par le ministère de l'Intérieur a estimé en 2010 que le coût d'une caméra publique oscille entre 8 000 et 27 000 euros. Une commune voulant s'équiper d'un système de vidéosurveillance dépense en moyenne 1 800 000 euros. Ces chiffres couvrent les frais de consultance (faisabilité, cartographie, conseil) et d'installation (caméras, câblage, écrans, salle de contrôle). À ceci, il faut encore ajouter 130 000 euros annuels de frais de fonctionnement et de maintenance. À Bruxelles, ces dernières années, ont été dépensés 2,6 millions d'euros dans la zone Midi pour l'installation de nouvelles caméras et le remplacement des anciennes défectueuses ; 6 millions pour les 130 caméras intelligentes de la zone nord ; et près de 10 millions pour les 230 caméras installées dans la zone Bruxelles Capitale Ixelles. On est donc au-delà de 40 000 euros l'unité. La sécurité, semble-t-il, a ses raisons que la rigueur budgétaire ignore.

les personnes restant immobiles à proximité d'un véhicule (suspectes de vol) ; les tags ; les dégagements de fumée ; les dépôts d'immondices[5]. Il n'est pas inintéressant de mentionner l'origine de cette technologie. En effet, les caméras intelligentes ont fait leur première apparition sur les champs de bataille. Elles trouvent leur source dans le programme Combat Zones That See (CTS), développé par le programme de recherche de l'armée américaine DARPA et inauguré en 2003, lors de la guerre en Irak[6].

Il faut néanmoins relativiser, car toujours d'après notre interviewé de la zone de police Nord, l'analyse du bruit a par exemple dû être abandonnée, il n'était pas possible d'écouter une conversation par ce biais. Même une bagarre ou des cris n'étaient pas détectables, les seuls sons se distinguant clairement du brouhaha bruxellois étaient les coups de feu - pour lesquels la police est de toute façon rapidement informée par les appels du voisinage. Pour les regroupements, notre policier indique que ça pourrait marcher dans les endroits calmes mais que bien sûr, ce n'est pas là que les caméras ont été placées. Heureusement « *si demain, on est en guerre, on pourrait repérer tout groupe de plus de 5 personnes* », nous voilà rassurés. Dans le futur, on pourra aussi programmer des critères de recherche sur les images enregistrées, par exemple retrouver un véhicule de telle marque, tel type, telle couleur. Cependant, le prix reste pour le moment trop dissuasif. Ce qui semble efficace néanmoins, c'est le système privé « télépolice », qui permet à des commerçants d'entrer en contact direct avec la police en cas de hold-up. Une caméra et un micro s'actionnent alors dans le commerce en question, la police dispose de deux minutes pour se rendre sur place et les caméras de police des alentours se tournent vers les voies de fuite possibles des suspects.

À DÉFAUT D'OPTIMISER, RESTONS OPTIMISTES

Concernant les caméras intelligentes de la zone nord, le cahier des charges stipulait que le taux de fausses alertes devait se limiter à 90 % maximum. On touche ici à la principale limite de cette technologie, du moins à son stade actuel : la quantité d'alertes injustifiées. En effet, puisqu'il est difficilement envisageable d'engager de nombreux policiers à visionner des heures durant les mornes rues bruxelloises, les caméras intelligentes offrent la promesse suivante : elles détecteront automatiquement où il se passe quelque chose, où il est intéressant de poser son regard. Seulement, si le programme VCA s'agite en continu, et qui plus est sans raison valable, l'intérêt s'effondre pitoyablement. C'était exactement la situation lorsque j'avais visité la salle de visionnage de Bruxelles Mobilité en 2014. Un dispositif chargé de repérer tout piéton présent dans les tunnels routiers de la capitale sonnait en permanence, dans l'indifférence générale. Pas glorieux, me direz-vous. Mais s'agit-il réellement d'obtenir des résultats ou faire semblant suffit-il ? C'est en tous cas ce qu'il ressort de cette affirmation d'un policier bruxellois : « *La zone nord est en quelque sorte une zone pilote, ces caméras intelligentes, c'est aussi une question d'image : ça le fait quand il y a une visite dans nos locaux et qu'il y a un écran géant tactile* ». Quand on sait qu'en 2007, le drone dont la zone avait fait l'acquisition – pour la modique somme de 25 000 € – s'était crashé durant les phases de test[7], on espère voir rapidement la parution d'un rapport évaluant les succès de cette « zone pilote ».

UN PIXEL SUSPECT A ÉTÉ REPÉRÉ À L'ENTRÉE DU TUNNEL LÉOPOLD

Au-delà de l'efficacité (ou non) de ces caméras, regardons d'un peu plus près ce qu'elles prétendent détecter. Il s'agit en fait de tous les phénomènes qui peuvent facilement être repérés par un algorithme, car ils représentent une variation importante des pixels que l'œil électronique enregistre habituellement. En effet, un graffiti de

ANTOINE DESAILLY

couleur sur un mur blanc, une poubelle blanche sur un trottoir gris, une silhouette humaine sur un parking de voitures sont autant d'éléments se distinguant suffisamment pour être facilement identifiés. À l'inverse, un trafic de drogue ou une agression sont bien plus complexes à modéliser et passeront plus facilement entre les mailles du filet de code. Ne parlons même pas d'une fraude fiscale ou d'un détournement de fonds publics – comme ce fut le cas en 2002, lorsqu'un juge avait inculpé des hauts fonctionnaires liés à la zone Midi[8] de faux, usage de faux et infractions à la loi sur les marchés publics dans le cadre de l'attribution du marché de la vidéosurveillance à Anderlecht[9]. Enfin, il faut mentionner un certain effet pervers des caméras ANPR (Automatic Number Plate Recognition) qui ont été placées par Bruxelles Mobilité dans les tunnels Rogier et Léopold II afin d'enregistrer les plaques de voitures aux entrées et aux sorties. L'objectif initial était de mesurer le temps passé dans les tunnels, pour s'assurer qu'aucune voiture n'y reste plus de 20 minutes et ainsi éviter toute intoxication aux gaz d'échappement. Sans surprise, la police demande régulièrement la liste des véhicules ayant emprunté ces axes dans le cadre de ses enquêtes. On l'aura compris, la mutualisation de la vidéosurveillance signifie toujours plus de moyens pour la répression.

METTRE LA VI(LL)E EN ÉQUATION ?

À la lecture des possibilités qu'offrent les caméras « intelligentes », on remarque une certaine volonté de nettoyer la ville, au propre comme au figuré. Il s'agit de rendre la ville tout à la fois attractive et sécurisée, de s'assurer que l'espace public remplisse sa fonction de support à la circulation des flux, mais que surtout rien ne s'y passe. Empêcher certains comportements d'advenir, favoriser certains autres (le tout après avoir pré-conditionné les « besoins ») voilà comment la « gouvernementalité algorithmique[10] » réduit la liberté à peau de chagrin. Mais si les avancées de la domination en rendent les conditions toujours plus difficiles, que ce soit par le déploiement d'uniformes chaque jour plus nombreux – contrôleurs, gardiens de la paix, policiers, et depuis peu, militaires – ou par l'extension des moyens de contrôle technologiques – caméras, puces RFID, nanotechnologies –, la vie même est récalcitrante à toute mise en équation et la révolte contre toutes les oppressions continuera d'animer les amants de la liberté. ●

WHO WATCHES THE WATCHMEN ?

Il y a quelques années a vu le jour un projet participatif en ligne de cartographie de la vidéosurveillance. Le projet couvre nombre de villes de France, mais aussi de Suisse, du Canada et du Luxembourg et, depuis peu, Bruxelles fait partie des heureuses élues. Cette carte peut être consultée et complétée ici : *bruxelles.sous-surveillance.net*

1. « Smart city : pour tout savoir » : *http://smartcity.brussels/s-informer.*
2. Molenbeek-Saint-Jean, Koekelberg, Jette, Ganshoren et Berchem-Sainte-Agathe.
3. Evere, Saint-Josse-ten-Noode et Schaerbeek.
4. Voir par exemple « Anderlecht s'équipe d'une centaine de caméras "intelligentes" », La Dernière Heure, 21 novembre 2012 : *www.dhnet.be/regions/bruxelles/anderlecht-s-equipe-d-une-centaine-de-cameras-intelligentes-51b74a5ee4b0de6db97825ca*; « Molenbeek : beaucoup de projets dont 120 caméras de surveillance » rtbf.be, 27 janvier 2015 : *www.rtbf.be/info/regions/detail_molenbeek-beaucoup-de-projet-dont-120-camera-de-surveillance?id=8859919*
ou « Les caméras intelligentes placées dans la zone Schaerbeek, Saint-Josse, Evere », LaCapitale.be, 8 juin 2014 : *www.lacapitale.be/1025433/article/2014-06-08/les-cameras-intelligentes-placees-dans-la-zone-schaerbeek-saint-josse-evere*
5. Franck DAUCHY. « Présentation du projet de vidéosurveillance en cours sur la zone de police Bruxelles Nord » besafe.be, 2012 : *https://besafe.ibz.be/NL/Politie/bel-week/Documents/FrankDauchy.ppt*
6. Stephen GRAHAM. « Villes sous contrôle : la militarisation de l'espace urbain. » Paris, La Découverte, 2012.
7. Mathieu LADEVÈZE et Gilbert DUPONT. « Le drone s'est crashé » La Dernière Heure, 4 décembre 2007 : *www.dhnet.be/actu/faits/le-drone-s-est-crashe-51b7bd40e4b0de6db98b025c*
8. Anderlecht, Forest et Saint-Gilles.
9. Gilbert DUPONT. « Zone midi : le dossier des caméras était trafiqué » La Dernière Heure, 22 mars 2012 : *www.dhnet.be/actu/faits/zone-midi-le-dossier-des-cameras-etait-trafique-51b76261e4b0de6db97b10b9*
10. Antoinette ROUVROY. « Big Data is algorithming you », entretien réalisé par Pierre Alonso pour Article11, 22 janvier 2015 : *www.article11.info/?Big-Data-is-algorithming-you*

UNE VILLE PLUS « INTELLIGENTE », POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE ?

Les technologies de la « smart city », utilisées à bon escient, peuvent contribuer au développement d'une mobilité plus durable. Ces technologies ne doivent toutefois pas se substituer à la démocratie urbaine mais, au contraire, soutenir son renforcement.

Jean-Michel Bleus, Atelier de Recherche et d'Action Urbaines

Priorisation du passage des transports en commun aux carrefours, mise en place d'un système de péage urbain, intégration tarifaire et billettique (respectueuse de la vie privée des usagers) entre les différentes sociétés de transport public, développement d'applications dédiées au covoiturage ou à la mobilité intermodale : autant d'outils pouvant concourir au développement d'une mobilité plus durable et dont l'existence a été rendue possible par les évolutions de la technologie. Ces différents outils sont connus, souvent de longue date. Pourtant, leur mise en œuvre reste limitée voire, selon les cas, inexistante, non pas par manque de moyens techniques ou financiers mais à cause d'autres facteurs dont, au premier titre, le manque de volonté d'un monde politique trop frileux.

Le projet régional de téléjalonnement des parkings[1] illustre toute la difficulté de rendre effectif ce type d'outils à Bruxelles. L'idée est loin d'être neuve, elle était déjà mentionnée dans le PRD de 2002 (sous le nom de « fléchage dynamique »). Pourtant, l'installation complète du système n'est pas annoncée avant 2018. Cette lenteur s'explique essentiellement par la nécessaire coordination entre les différents acteurs que sont la Région, les communes et les sociétés privées exploitant les parkings publics. Sans refaire l'historique complet du dossier, on peut toutefois mettre en évidence deux facteurs récents constituant des freins au développement du système. Premièrement, les différents projets en matière de mobilité de la Ville de Bruxelles (où se trouvent la grande majorité des parkings publics de la Région) ont forcé le report du projet de téléjalonnement. La Région a d'abord attendu l'adoption, qui n'est jamais venue, d'un plan communal de mobilité élaboré en 2011 puis, celle du plan de circulation pour le Pentagone dont la phase test a pris fin il y a quelques semaines. Le deuxième frein est le peu d'enthousiasme des exploitants de parkings publics à communiquer l'ensemble des données nécessaires au bon fonctionnement du système. Ce ne sont donc pas de quelconques limites techniques qui entravent le développement d'un système de téléjalonnement mais bien des enjeux qui dépassent le simple cadre de la technologie : rapports de force entre la Région et la Ville de Bruxelles, entre les pouvoirs publics et le monde économique. Ce sont là des enjeux politiques qui, comme tous les autres, appellent à la plus grande vigilance.

PAS DE SOLUTION « MIRACLE »

L'exemple du téléjalonnement montre que si des solutions technologiques existent, il est illusoire de croire qu'elles peuvent constituer des solutions « miracle », comme le soutient souvent, de manière réductrice, le discours tenu par les promoteurs de la « smart city », qu'ils soient privés ou publics. Dans ce discours sur la « smart city », l'ambition est de rendre les villes plus « intelligentes », d'« optimiser » leur gestion grâce, notamment, à l'acquisition d'informations sur le territoire, les flux et les comportements de ses « usagers ». La collecte massive de ces données, le fameux Big Data, est envisagée essentiellement, pour ne pas dire exclusivement, par le biais des nouvelles technologies de l'information et de la communication : « domotique, capteurs et compteurs intelligents, supports numériques, dispositifs d'information, etc. seront au cœur de la 'ville intelligente' de demain, permettant une meilleure gestion urbaine (optimisation du fonctionnement des infrastructures, installations de production d'électricité, réseaux de distribution public, trafic routier, etc.) et le développement de nouveaux services à la collectivité (éclairage public 'intelligent', stationnement 'intelligent', alertes civiles, gestion 'intelligente' des déchets, etc.). L'objectif est d'aboutir à une meilleure gestion des informations et à une prise de décision plus efficace[2] ». Dans ce modèle de ville, bardée de capteurs enregistrant le moindre frémissement de la multitude d'objets connectés (du smartphone à la poubelle publique), les citoyens seraient réduits, peu ou prou, à une poignée de pixels s'agitant sur un écran de contrôle…

SYLVIE EYBERG

SMART CITIES, SMART CITIZENS ?

Ce sont pourtant ces citoyens qui constituent la véritable « intelligence » de la ville. Les habitants, associations, commerçants et autres usagers connaissent les lieux qu'ils habitent et qu'ils fréquentent. Ils contribuent, grâce à leur expérience, leur analyse, leurs stratégies (résidentielle ou de déplacement) au développement d'une connaissance plus sensible, plus fine, plus humaine que celle qui découle du traitement, par des algorithmes, des données brutes issues des capteurs de la « smart city ». Il ne s'agit toutefois pas d'opposer ces deux formes de connaissance dans un duel caricatural « homme-machine » ; la technologie actuelle permet en effet, outre le développement des systèmes évoqués en introduction, à des initiatives citoyennes et/ou académiques très utiles de voir le jour : la cartographie participative du bruit ou de la pollution de l'air[3] en sont des exemples.

Le credo de la « smart city » est l'amélioration de la gestion de la ville, objectif pour le moins louable mais qui doit, s'il ne veut pas se résumer qu'à un slogan, nécessairement impliquer une participation active des citoyens à la définition et à l'élaboration des projets. Pour ce faire, la transmission des informations ne peut se limiter à la seule récolte de données, produites par les citoyens « passivement » et parfois à leur insu, par les autorités en charge de la planification et de la gestion de la ville. Ces dernières doivent rendre publiques et facilement accessibles les informations permettant d'objectiver et de contester, le cas échéant, les décisions qu'elles prennent. Force est de constater que c'est loin d'être toujours le cas, comme l'a encore récemment démontré la Ville de Bruxelles avec ses projets de piétonnisation des boulevards du Centre et de nouveau plan de circulation pour le Pentagone.

« PUBLICITÉ, SAUVEGARDE DU PEUPLE »[4]

Dans le cadre de ces projets, la Ville de Bruxelles a décidé la création de quatre parkings publics supplémentaires et l'extension d'un cinquième. Les chiffres de fréquentation des parkings existants, qui auraient permis d'objectiver la nécessité (ou non) de créer des emplacements supplémentaires, n'ont cependant pas été communiqués, la Ville de Bruxelles, pas plus que la Région, n'ayant pu (ou voulu ?) contraindre les exploitants de parking à « divulguer » leurs données[5]... Face à cette lacune, ce sont des citoyens qui se sont organisés pour effectuer des comptages dans les parkings publics du centre-ville[6] comptages qui ont montré une suroffre d'emplacements. Aux dernières nouvelles, ces projets de nouveaux parkings ne devraient pas voir le jour, faute d'intérêt de la part des candidats potentiels à leur construction et à leur exploitation. Les associations et les habitants, regroupés au sein de la Platform Pentagone, ont également dû longtemps batailler pour que la Ville de Bruxelles rende publique l'étude ayant présidé à l'élaboration du plan de circulation. Ce sont ces mêmes associations et habitants qui ont assuré, enfin, la diffusion des documents soumis à l'enquête publique sur le projet de piétonnier, la Ville de Bruxelles n'ayant sans doute pas jugé utile de les rendre disponibles sur son site internet ni de les diffuser par les nombreux canaux qui existent...

Rendre la ville plus « intelligente » est un objectif auquel on ne peut que souscrire, reste à savoir dans quelle finalité et avec quelle transparence. Si faire de Bruxelles une « smart city » consiste à investir des millions pour truffer la ville de caméras de surveillance et autres capteurs, pour installer du mobilier urbain « intelligent » gadget ou pour « fluidifier » (entendre favoriser) le trafic automobile, alors l'idée doit être abandonnée. Les technologies de la « smart city » peuvent permettre l'« optimisation » de la gestion de la ville, notamment dans le domaine de la mobilité, pour autant qu'elles soient utilisées à bon escient, ce qui implique nécessairement la transparence et l'accès des citoyens aux ressources leur permettant de questionner, de contrôler, d'évaluer, de contester les choix opérés par les représentants qu'ils ont élus, faute de quoi le cauchemar imaginé par Orwell pourrait se réaliser... ●

1. Le téléjalonnement des parkings est un système censé guider les automobilistes vers les parkings publics grâce à des panneaux d'affichage dynamiques, installés sur les axes majeurs de circulation, indiquant le nombre de places libres en temps réel. Ce système, qui existe dans de nombreuses villes, a pour objectif de permettre aux automobilistes de trouver plus facilement une place de parking, ce qui diminuerait le trafic lié à la recherche d'une place en surface (estimé par certaines sources à 30 % du trafic total dans certaines artères).
2. Région de Bruxelles-Capitale, Projet de Plan Régional de Développement Durable, 20 janvier 2014, p. 139.
3. *http://www.arau.org/fr/urban/detail/222/cartographie-participative-du-bruit*
4. Devise inscrite sur le fronton de l'hôtel de ville de Verviers depuis la révolution de 1830. Elle fait référence à la publicité des débats des élus.
5. Dans le cadre du dossier « Parking 58 », le Gouvernement n'a pas suivi la demande du Collège de l'Environnement faite à Interparking de communiquer ses données de fréquentation du parking 58. Il faut noter que cet exploitant se présente par ailleurs comme un acteur de la « smart city »...
6. Parking Mythe : *http://parkingmythe.tumblr.com*

ALEXANDRE ORBAN - ATELIERS URBAINS, 2014

LA VAGUE PUBLIQUE DE L'OPEN DATA

Depuis quelques années, les autorités urbaines surfent sur la vague de l'Open Data. Transparence, ouverture à tous et participation citoyenne deviennent Terre promise. Éclairages au large de la Ville de Bruxelles.

Alexandre Orban, étudiant Université Libre de Bruxelles

Un raz-de-marée d'informations. Entreprises et autorités publiques qui se revendiquent des « smart cities » sont au moins d'accord sur une chose : le développement d'une ville intelligente passera par la production en masse de données, les Big Data. La mise en place de compteurs et de capteurs aux coins et recoins de nos lieux de vies permettrait enfin d'optimiser le chaos urbain. Les questions autour de l'usage des données qui en découlent sont multiples (propriété des données, vie privée, etc.). Une réponse se retrouve régulièrement dans les politiques publiques se déclarant des « smart cities » : l'Open Data ou « l'ouverture des données ».

APPROPRIATION PUBLIQUE D'UN GLISSEMENT LINGUISTIQUE PRIVÉ

En deux mots, l'Open Data consiste à mettre à disposition des informations à tout un chacun via une plateforme web et d'en autoriser la réutilisation sous certaines conditions (voir encadré). La création du terme Open Data est liée à l'émergence des licences dites ouvertes (ou Open Source) dans la Silicon Valley (USA), au détriment des licences libres préexistantes. Ces dernières étaient le fruit d'un mouvement social de libération de l'informatique, porteur d'une remise en question radicale des intérêts privés derrière les brevets informatiques et de leurs effets négatifs sur la créativité et l'innovation. Des personnalités influentes et proche du monde entrepreneurial (telles que Tim O'Reilly) ont vu un intérêt économique à la récupération des principes techniques du libre tout en évacuant sa dimension profondément critique. L'appellation Open Source, citée pour la première fois par Christine Peterson en 1998, s'imposera au monde de l'entreprise à coup de larges campagnes de communication[1].

Suite à cela, des autorités publiques ont commencé à s'approprier ce subtil glissement linguistique dès le début des années 2000, le gouvernement américain en premier : « gouvernement ouvert », « eGovernment » ou encore « Gouvernement 2.0 » sont autant d'appellations censées revaloriser l'image de dirigeants (p. ex. Barack Obama) auprès de l'électorat et favoriser les partenariats avec le monde patronal. L'Open Data fait également partie de ce nouveau vocabulaire. En parallèle, certaines organisations internationales sans but lucratif ont également soutenu la généralisation de l'Open Data auprès d'administrations à de multiples niveaux. L'Open Knowledge Foundation, lança ainsi une licence sous le nom « Open Data » applicable aux bases de données. L'Union Européenne, quant à elle, encouragea les États membres à s'impliquer dans l'Open Data, via la directive 2003/98/EC.

En Belgique, le Gouvernement fédéral suit avec un peu de retard. Il crée en 2011 deux plateformes Open Data[2] et, sous l'impulsion du Ministre Alexander De Croo (Open VLD) et du secrétaire d'État Théo Francken (N-VA), lance une stratégie fédérale de développement de l'Open Data en 2015. Les 3 régions ainsi que plusieurs villes (p. ex. Gand, Anvers, Bruxelles, Courtrai) sont aujourd'hui impliquées dans des initiatives similaires.

De manière générale, l'Open Data émanant d'autorités publiques est peu remis en question. Il est régulièrement présenté comme un gage de transparence, d'ouverture à tous et de participation citoyenne. Qui pourrait être contre la mise à disposition pour chacun d'informations censées appartenir à la collectivité ? Cependant, un minimum d'esprit critique pousse à aller au delà des beaux discours en examinant ce qui est concrètement proposé et à qui cela profite. L'exemple de la plateforme Open Data de la Ville de Bruxelles est représentatif d'enjeux et de contradictions que cette nouvelle vague porte avec elle.

OUVERT AUX TOURISTES

L'Open Data à la Ville de Bruxelles a réellement commencé à se développer en 2012. En cette année d'élections communales, l'échevinat de l'Informatique revient à Mohamed Ouriaghli (PS), qui va utiliser ses nouvelles compétences pour faire de l'ouverture d'informations publiques un nouveau cheval de bataille. En 2014, il déclare que « *l'ambition de la Ville de Bruxelles et de son Colllège des Bourgmestre et Échevins est de faire de Bruxelles une ville numérique de premier plan au service de tous. Cette volonté est clairement indiquée dans le programme de la législature. L'Open Data est un outil numérique qui y contribue* »[3]. Une première version de la section Open Data du site web de la Ville de Bruxelles sortira quelques mois plus tard. Des soucis de compatibilité avec certains appareils et son manque de facilité

d'usage en limiteront le succès. En 2014, la commune paye pour une nouvelle version plus pratique de sa plateforme web et dotée d'un nouveau visuel plus attrayant. Coût : 8 000 euros payés à OpenDataSoft[4], entreprise française spécialisée dans l'Open Data.

La couleur est annoncée lorsque l'entreprise présente le projet bruxellois sur son propre site web au travers d'une petite infographie révélatrice, mettant en scène un stéréotype de « hipster » : « *Ce weekend, Quentin (le hipster en question) et OpenDataSoft découvrent Bruxelles. Quentin a été chargé par nos développeurs de préparer le programme. Au menu : food-trucks saucés, des héros de bandes dessinées, un film de Kubrick, le marché des Antiquaires… Bref, un parfait week-end entre copains* »[5]. L'objectif ? Permettre à des visiteurs de découvrir la capitale – ou sa version petite-bourgeoise – en utilisant uniquement les données Open Data locales. Plus besoin de guide, la tablette ou le smartphone suffisent. Difficile de ne pas voir la promotion touristique ciblée derrière la démarche.

TRANSPARENCE SÉLECTIVE

D'ailleurs, à y regarder d'un peu plus près, la richesse en informations sur la plateforme Open Data de la Ville reste limitée. Et la sélection semble bizarrement correspondre avec un kit d'informations de survie pour un city-trip dans le centre bruxellois. On passe d'informations utilitaires sur la mobilité (p. ex. STIB, Cambio, Zen Car, parkings), les « besoins humains » (p. ex. urinoirs, pharmacies) et la consommation (p. ex. distributeurs bancaires, enseignes commerciales, hôtels) à du culturel (p. ex. patrimoine, musées) et aux nouvelles technologies (p. ex. espaces wi-fi), en passant par certaines curiosités (p. ex. liste des prénoms des nouveaux-nés dans la Ville de Bruxelles par année !). Les chalands internautes sont canalisés vers la face « fun » de son territoire.

Mais pour ce qui est des informations jugées moins attractives, elles sont tout simplement ignorées. Différence d'âge moyen de mortalité entre communes, nombre de ménages en attente d'un logement social ou encore surface du bâti vacant : c'est toute la version criante de la réalité qui est omise – délibérément ou non – et qui s'éloigne un peu plus de l'imaginaire collectif des visiteurs, et plus largement des citoyens.

ECOSYSTÈME D'EXPLOITATION

Au-delà de la consultation, les informations en Open Data sont également susceptibles d'être gratuitement réutilisées, transformées ou agrégées à d'autres ressources. Tout un chacun est ainsi censé pouvoir participer à la vie en ville dans son rôle de citoyen en s'appropriant ces données pour des usages personnels, académiques… ou commerciaux.

Fin 2014 s'est tenu un hackathon, une forme de compétition du développement informatique, fruit d'un partenariat entre la Ville de Bruxelles et la Région. L'objectif pour les participants était de développer une application avec les données Open Data de la Ville. Une quarantaine de développeurs sont restés plusieurs jours d'affilée à travailler d'arrache-pied pour tenter de satisfaire au mieux les membres du jury : la Ville, la Région et Brussels Entreprises Commerce and Industry (sic). Au-delà des questions d'efficacité et de transparence, l'événement visait également à « stimuler l'innovation et la collaboration entre des écosystèmes de développeurs et les acteurs privés ou publics locaux[6] ». Quelques lignes plus loin, la verte harmonie sociétale laissera place à des mots moins fades : « *Il (l'Open Data) offre un potentiel d'innovation et d'exploitation économique pour des entreprises existantes ou en devenir et, par là, de création d'emploi* ». Concernant le modus operandi, c'est principalement via la création d'applications que la réutilisation de l'Open Data est censée participer à un développement économique. La commune attire des entreprises de l'information qui créent des interfaces pour smartphones et autres objets connectés, en exploitant les données ouvertes. Il n'en faut pas beaucoup plus pour convaincre les autorités publiques de l'intérêt économique de l'Open Data, dont les ambitions sont alimentées par des estimations pharaoniques provenant du secteur industriel[7].

Parmi les trois lauréats du hackathon de 2014, le prix du prototype montrant le plus grand potentiel d'exploitation économique – décerné par BECI lui-même – est revenu au projet « PubliCity ». L'application rend possible l'attribution d'une note aux publicités par les promeneurs connectés. De quoi laisser rêveurs pour les perspectives de participation citoyenne…

UN TIENS VAUT MIEUX QUE DEUX TU L'AURAS

Soyons clair, derrière l'Open Data peuvent se dessiner des intérêts forts différents et se révéler des réalités tout aussi différentes. À l'instar de la technologie en général, c'est un outil qui dépend fortement de son utilisateur humain. Il n'est donc pas déterminé à servir de publicité touristique. Si l'exemple de la Ville de Bruxelles nous montre que, sous des beaux principes et de belles promesses, l'Open Data public peut servir des objectifs de valorisation territoriale, d'attractivité et de marketing urbain, il ne fait aucun doute qu'il puisse également avoir une utilité pour la collectivité.

Reste aux autorités publiques à passer la seconde pour que l'Open Data devienne un outil démocratique effectif. En décembre dernier, le député bruxellois Alain Maron et trois autres signataires des partis Ecolo et Groen ont déposé une proposition d'ordonnance au parlement bruxellois afin de généraliser l'Open Data aux différents niveaux de pouvoir et légiférer sur les conditions d'ouverture. Instituer que « la mise à disposition devient donc la règle, le refus l'exception[8] » est certainement une bonne idée. Cependant, les questions de quelles informations communiquer et pourquoi resteraient du ressort des niveaux de pouvoir impliqués. On voit dès lors mal, à ce stade, comment l'ordonnance pourrait empêcher l'Open Data de tourner au vinaigre publicitaire. ●

OPEN DATA : KÉSAKO ?

Les définitions de l'Open Data ou « l'ouverture des données » sont nombreuses. Elles s'accordent cependant pour désigner une mise à disposition de données par un organisme à des utilisateurs, pour les consulter mais également les « réutiliser » en les manipulant, les transformant ou les agrégeant à d'autres informations. L'Open Data est souvent accompagné d'une licence ouverte qui conditionne de manière variable l'utilisation et la réutilisation des données. La définition reste relativement large et ses applications peuvent se différencier sur au moins trois éléments :

1. L'émetteur : la propriété des données est-elle publique ou privée avant son ouverture ?
2. L'accessibilité : est-ce que les données sont ouvertes à tous ou seulement à des usagers spécifiques ?
3. La gratuité : l'accès aux informations a-t-elle un prix ? On peut ainsi se retrouver avec des cas de figure variés sous l'appellation d'Open Data : du partage d'informations financières entre entreprises à l'intégration de données entre administrations, en passant par l'ouverture de données d'organismes publics à la population.

JEREMY KEITH - CC

1. MOROZOV E. « Le trafiquant de mèmes. Les discours insensés de Tim O'Reilly, 'inventeur' de l'OpenSource et du Web 2.0 », Agone 2015/HS (Hors série), p. 137-174.
2. Data.gov.be : *http://data.gov.be* et Public Sector Information.
3. Communiqué de presse de Mohamed Ouriaghli du mardi 8 avril 2014, intitulé «L'Open Data ou le partage et la transparence des jeux de données de la Ville de Bruxelles », disponible sur *https://www.bruxelles.be/artdet.cfm/4384#a_25*
4. Créée en 2012, la jeune société a déjà vendu ses services à la mairie de Paris, à Veolia ou encore à la SNCF.
5. Site web d'OpenDataSoft : *https://www.opendatasoft.com/fr/2014/10/17/lopen-data-de-la-semaine-week-end-bruxelles*, visité le 23 février 2016.
6. Communiqué de presse de la Ville de Bruxelles du 17 octobre 2014, disponible également sur *https://www.bruxelles.be/artdet.cfm/4384#a_25*
7. La fédération des industriels technologiques Agoria estime le potentiel économique de l'Open Data public en Région bruxelloise dans un article au titre révélateur de l'ampleur des attentes : « L'Open Data pourrait générer 180 millions d'euros et créer 1 500 emplois en Région bruxelloise », Agoria.be, 2 juin 2015. *http://www.agoria.be/fr/Open-data-pourrait-generer-180-millions-d-euros-et-creer-1-500-emplois-en-Region-bruxelloise*
8. Proposition d'ordonnance visant à l'établissement d'une politique de données ouvertes (Open Data) deposée par Alain Maron, Bruno De Lille, Zoé Genot et Barbara Trachte au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, le 17 décembre 2015. Disponible sur *http://weblex.irisnet.be/data/crb/doc/2015-16/128195/images.pdf*

POUR EN SAVOIR PLUS

REVUES

Bruxelles en Mouvements, n° 240, 2010, « Nous ne sommes pas des réseaux de données » :
Les technologies destinées à collecter des données personnelles glissent imperceptiblement vers des systèmes de contrôle des comportements. Par contre, la gestion de ces systèmes échappe au contrôle des citoyens et menace la protection de la vie privée. Par la démarche de récalcitrance, plusieurs mouvements de citoyens se manifestent dans des zones où les droits des citoyens s'estompent. Ce dossier présente quelques acteurs collectifs qui opposent la liberté aux dispositifs qui veulent ficher et programmer les conduites des citoyens.
www.ieb.be/-BEM-no240-

Revue DocSi, Volume 47, n°1, Février 2010, Dossier : Présence numérique :
Identité et présence numériques sont au centre du dossier. L'avancement des travaux sur le sujet incitent les auteurs coordonnés par Louise Merzeau à chercher l'angle ouvert de la présence numérique. Suggérant qu'il est temps d'échapper à la dichotomie exposition/protection, et qu'il faut dépasser l'horizon strictement individuel de la « réputation ». Le dossier parle donc d'images, de traces et de profils, mais moins comme indices d'exhibition ou de surveillance que comme vecteurs de connaissance et d'être ensemble.
www.adbs.fr/revue-docsi-volume-47-n-1-fevrier-2010-dossier-presence-numerique-80021.htm?

Revue Réseaux 2013/1, n°177, « Politique des algorithmes, les métriques du web », Éditions La Découverte :
Ce numéro de Réseaux interroge le travail de production des nouvelles métriques du web en portant attention à la manière dont les artefacts issus de ce travail recomposent les situations sociales.
L'entrée dans une ère d'abondance d'informations n'a jamais rendu aussi importante la question de leur classement. Profitant de l'extension des capacités de numérisation, les données digitales prolifèrent. Capturées, stockées, agrégées, calculées, elles entrent de plus en plus souvent dans des dispositifs de marché, de surveillance, d'évaluation ou de recommandation.
La mise en place d'un monde des données est souvent appréciée, avec enthousiasme ou frayeur, comme une nouvelle puissance susceptible, pour les uns, de réinventer les marchés et l'organisation, de rendre la démocratie plus transparente, de faciliter les interactions avec les choses et l'environnement ou d'élaborer des connaissances prédictives, alors que d'autres s'alarment des usages commerciaux des fichiers, des menaces sur la vie privée, de la dictature de l'hyper-visibilité ou de la colonisation du monde vécu par un esprit de calcul et d'évaluation.

Multitudes 2010/1, n° 40, « Du contrôle à la sousveillance » :
Ce dossier propose une approche philosophique de la notion de surveillance globale tel un nouveau mode de gouvernementalité. Une notion qui repose sur la modalité numérique du calculable : on passe du visible et de l'invérifiable à l'invisible et au vérifiable. Ce changement du rapport de la surveillance à la visibilité conduit à proposer le terme de « sousveillance » pour désigner l'ensemble des techniques sur lesquelles repose désormais un nouveau mode de gouvernementalité.

LIVRES

« Le mirage numérique. Pour une politique du Big Data. », Evgeny MOROZOV, Éditions Les prairies ordinaires, 2015 :
Ce livre défend une thèse simple : aujourd'hui, ceux qui participent aux débats sur la technologie soutiennent, souvent à leur insu, l'idéologie néolibérale dans ce qu'elle a de pire. La plupart des critiques de la Silicon Valley, de quelque bord qu'ils soient, sont alignés sur le néolibéralisme. Une critique technologique émancipatrice est-elle possible ?

« L'emploi est mort, vive le travail ! » Bernard STIEGLER, Éditions Mille et une nuits, 2015 :
Au travers d'un dialogue politique et prospectif avec A. Kyrou, le philosophe français s'intéresse à la question de l'automatisation, liée à l'économie des data, qui devrait déferler sur tous les secteurs de l'économie mondiale. L'utilisation croissante des Big Data pourrait ainsi menacer des millions d'emplois. Ce petit livre très accessible interroge les liens entre la technique numérique, la production de valeur et sa redistribution hors salaire et propose d'opérer une transition de la société consumériste vers une société contributive.

« L'Emprise numérique. Comment internet et les nouvelles technologies ont colonisé nos vies », Cédric BIAGINI, L'Echappée, collection « Pour en finir avec », 2012 :
Le déferlement technologique bouleverse notre rapport au monde, aux autres et à nous-mêmes.
Le numérique nous donne l'illusion de la toute-puissance : transparence, accès immédiat à une infinité de connaissances et de produits culturels, démultiplication des contacts et des échanges, etc. Il impose aussi sa propre logique, celle de la performance, de l'efficacité et de l'accélération. Ce livre explore le paradoxe de l'homme numérique qui croit avoir trouvé l'autonomie et la liberté en se débarrassant du vieux monde matériel tout en multipliant par ailleurs les dépendances envers les dispositifs techno-scientifiques.

« La Vie algorithmique. Critique de la raison numérique », Éric SADIN, Paris, L'Échappée, coll. « Pour en finir avec », 2015 :
Les technologies informationnelles imposent un mode de rationalité fondé sur la définition chiffrée de toute situation et sur une maîtrise indéfiniment accrue du cours des choses. Ce livre examine, en s'appuyant sur une multitude d'exemples, la quantification et la marchandisation intégrale de la vie qui s'instituent, soutenues par l'industrie du traitement des données, aujourd'hui dotée d'un pouvoir qui perturbe nombre d'acquis démocratiques fondamentaux.

FILMS

« Minority Report » :
Film d'anticipation de Steven Spielberg, sorti aux États-Unis en 2002, « Rapport minoritaire » est l'adaptation cinématographique de la nouvelle éponyme, publiée en 1956, de Philip K. Dick (auteur prolifique d'essais et de romans de science-fiction abondamment adaptés au cinéma pour devenir des films cultes : « Blade Runner », « Total Recall »,…). « Minority Report » place le spectateur dans un futur proche cyberpunk, une dystopie dont le cadre est Washington en 2054. La société du futur a éliminé le meurtre en se dotant d'un système de prévention-détection-répression le plus sophistiqué du monde.

JEU VIDEO

« Watch Dogs » est un jeu d'action à la troisième personne sur PS3. Dans un univers moderne et ouvert où tout est connecté à un système de contrôle central appartenant à des sociétés privées, le joueur incarne un groupe de hackeurs et d'assassins capables de manipuler et de pirater les systèmes électroniques.

Un boulevard, deux trottoirs : trois raisons d'être sceptiques

Dans son bilan de huit mois de phase-test, la Ville de Bruxelles n'a pas lésiné sur les chiffres pour attester de la réussite, selon elle incontestable, de son piétonnier. Seulement voilà, en y regardant d'un peu plus près, on s'aperçoit rapidement que la rigueur des données présentées est loin d'être au rendez-vous.

Isabelle Marchal, habitante de la Place du Nouveau Marché aux Grains et membre de la Platform Pentagone

En annonçant triomphalement que la fréquentation de piétons avait doublé depuis la mise en piétonnier des boulevards du centre, la Ville de Bruxelles disait s'être basée sur les chiffres d'Atrium.

Incroyable mais vrai !

Mais l'ARAU le relevait dès le lendemain[1], les chiffres en question ne reflétaient pas cette spectaculaire augmentation. Arnaud Texier, directeur d'Atrium confirme : « *Avant la mise en place du piétonnier, les comptages étaient effectués sur chacun des trottoirs des boulevards et donnaient lieu à des chiffres séparés. Il fallait donc additionner ces chiffres pour les comparer aux derniers comptages. En additionnant les comptages des deux trottoirs, on constate une hausse, mais elle n'est pas aussi importante* »[2].

La Ville aurait donc purement et simplement « omis » de compter l'un des deux trottoirs ! Franchement… « On est la risée du monde », non ?

De quoi semer un peu plus le trouble sur le bilan résolument positif de la Ville de Bruxelles, alors que les deux autres raisons qu'elle avait de se féliciter de son projet étaient déjà sujettes à de sérieuses réserves.

Trafic en baisse dans les rues latérales ?

Que le trafic ait globalement diminué sur l'ensemble du Pentagone, personne n'en doute. Mais la Ville nie farouchement le report de circulation sur les rues latérales du Pentagone Ouest, affirmant même que les chiffres sont en baisse.

On le relevait récemment, avec l'exemple des rues Van Artevelde et Pletinckx, les chiffres ne disent pas tout : 10 véhicules à la minute lorsque le trafic est fluide n'ont pas le même impact, en terme de nuisances environnementales et sonores, que 10 véhicules roulant au pas, pare-chocs contre pare-chocs.

Comptages d'un habitant de la rue Léon Lepage

Mais sur les chiffres mêmes, on reste également perplexe. En septembre 2013, un habitant de la rue Léon Lepage avait réalisé des comptages pour l'asbl Pro Velo. Deux ans plus tard, il a refait ces mêmes comptages, dans les mêmes conditions (par beau temps, sans travaux à l'horizon ni sommet européen). Les résultats sont parlants :

– Septembre 2013 : 142 voitures entre 17 h 05 et 17 h 25 (426 voitures/heure) ;

– Septembre 2015 : 351 voitures entre 17 h 05 et 17 h 25 (1 053 voitures/heure) ;

soit près de 2,5 fois de plus.

Une situation qui se répète quasi quotidiennement.

Amélioration de la qualité de l'air ?

La Platform Pentagone le faisait remarquer dans son dernier communiqué de presse : le Pentagone n'est équipé que d'une seule station de mesure de la qualité de l'air, dépourvue, par ailleurs, de capteurs de particules fines[3].

ISABELLE MARCHAL

Lors de l'émission #M du 1er mars 2016, sur BX1, Yvan Mayeur déclarait sans sourciller : *Malheureusement, la Région n'a pas doté notre ville de suffisamment de capteurs pour savoir exactement quel est l'impact en terme environnemental de la circulation.*

La Ville affirme pourtant que le piétonnier a eu un effet très positif sur la qualité de l'air à Bruxelles, y compris aux abords du piétonnier. Une affirmation aussi scientifique que de se réjouir de l'absence d'excès de vitesse sur une route non équipée de radars.

Pour les habitants, commerçants et usagers des petites rues et places, sacrifiées au nom du « plus grand piétonnier d'Europe », la pilule est dure à avaler. À moins qu'il ne s'agisse d'une couleuvre…

Mais face à cette communication qui frise la propagande, qui est encore dupe ? Qui peut encore croire que ce projet soit « une réussite » ?

1. « Non, le piétonnier n'attire pas plus de piétons », ARAU, 01 Mars 2016 : *http://www.arau.org/fr/urban/detail/331/non-le-pietonnier-n-attire-pas-plus-de-pietons*
2. « Magasins vides, mendicité, incivilités, insécurité : les commerçants dressent aussi le bilan du piétonnier », La Dernière Heure, 02 Mars 2016 : *http://www.dhnet.be/regions/bruxelles/magasins-vides-mendicite-incivilites-insecurite-les-commercants-dressent-aussi-le-bilan-du-pietonnier-56d60c6e3570ebb7a8e1b49f*
3. *http://www.irceline.be/fr/qualite-de-lair/mesures*

Régularisation et autres corrections
Quand les politiques corrigent le tir…

Une journée organisée le 7 novembre 2015 par urbAgora et Inter-Environnement Bruxelles autour des finalités et des méthodes des luttes urbaines était l'occasion pour IEB de réfléchir aux recours qu'elle introduit et à l'intérêt d'avoir raison devant le juge. Sur le long terme, est-on encore gagnant ou bien nos recours sont-ils *in fine* neutralisés par les pouvoirs publics ? Voici quelques exemples pour y voir plus clair.

Hélène Quoidbach, Inter-environnement Bruxelles

Régulariser dans le seul but de faire disparaître l'illégalité.

Décembre 2015, la tour Van Maerlant (dans le quartier européen) sera bientôt – sauf surprise – «régularisée» par un PPAS (Plan Particulier d'Affectation du Sol). Cette régularisation est organisée par la Région en raison d'un recours en annulation déposé contre le permis d'urbanisme pour cause de dérogation exorbitante, et donc illégale, à la règle du RRU (Règlement Régional d'Urbanisme). En effet, le RRU prévoit que « la hauteur des constructions ne peut dépasser la moyenne des hauteurs des constructions sises sur les terrains qui entourent le terrain considéré (…) » 1. Cette règle de bon aménagement des lieux a donc été bafouée dans le cas de la tour Van Maerlant, qui culmine à du rez + 25 étages là où la moyenne des constructions qui entourent le terrain fait R + 6 étages… Cette régularisation par PPAS est-elle pour autant légale ? On se souviendra qu'on ne peut régulariser dans le seul but d'entériner une situation illégale. Le Conseil d'État sera peut être saisi de la question…

Un droit qui rétrécit à l'usage

La réforme du droit de pétition en matière de classement de biens est un autre cas où les droits des citoyens ont été diminués par une réforme intervenue en 2009[2]. Dès lors que des pétitionnaires revendiquaient leur droit en justice… le Parlement, à la demande du Gouvernement, a réformé la matière de sorte qu'aujourd'hui une telle demande de classement[3] donne lieu à un examen beaucoup moins approfondi que par le passé.

Pour que le permis ne soit pas annulé il est retiré et… remplacé

Un autre cas… Un centre commercial dénommé « Docks Bruxsel » est autorisé quai des Usines. Le site est en dehors du centre-ville, dans une zone destinée principalement à l'industrie urbaine. La légalité du centre commercial par rapport aux affectations autorisées dans la zone est contestée. Faisant fi des problèmes d'accessibilité, les pouvoirs publics font semblant de croire que la moitié des clients s'y rendront en transports en commun. Il s'agit d'une condition du permis d'environnement, mais que se passera-t-il si ce n'est pas le cas ? On va détruire le tout nouveau centre commercial ? Ou bien arriver à le réaffecter ? IEB, l'ARAU, le BRAL et des habitants ont introduit un recours en annulation contre les permis d'urbanisme et d'environnement délivrés. L'auditorat au Conseil d'État (chargé de donner un avis sur les recours) trouve le permis d'environnement insuffisamment motivé sur les questions de mobilité et d'affectation et propose d'annuler le permis d'environnement[4]. Ni une ni deux, le Gouvernement retire immédiatement ce permis pour… le remplacer par un autre davantage motivé. Mais le contenu de l'autorisation (le permis d'environnement) reste, lui, le même.

Des recours qui gênent

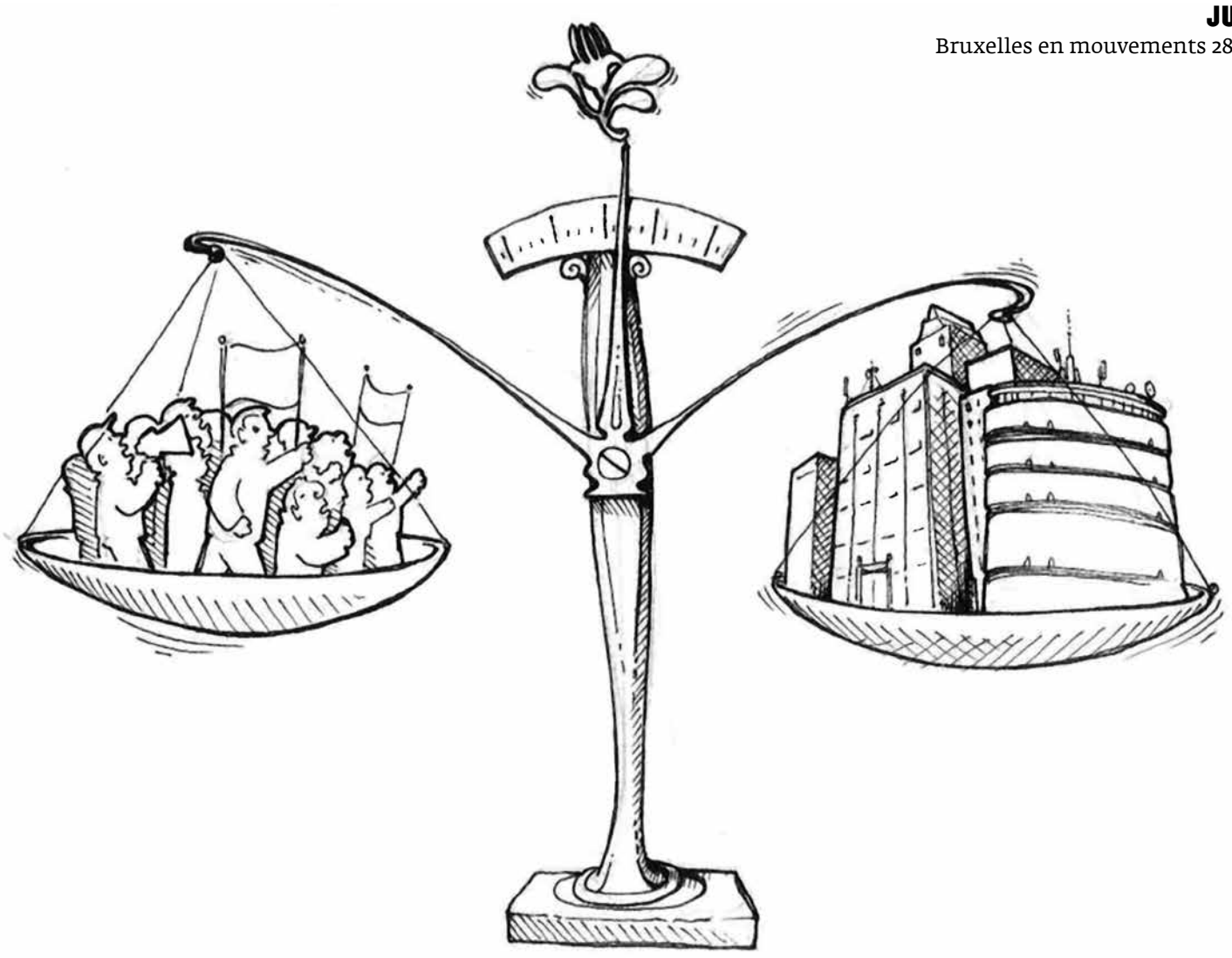
Dans le même genre, début 2015 le Parlement fédéral a modifié certains aspects du recours en annulation devant le Conseil d'État[5] pour éviter, comme cela était reproché, que certains recours, même gagnants, paralysent l'action du Gouvernement. La réforme touche à la procédure de suspension des actes, possible dans le cas d'une urgence, dans l'attente que le Conseil d'État se prononce sur le recours en annulation. Désormais, dans le cas où il y a un acte à première vue annulable en urgence, le Conseil d'État ne pourra plus le suspendre sans procéder à une balance des intérêts en présence[6]. Des intérêts financiers pourraient peser dans la balance… La réforme touche aussi au maintien, désormais possible, des effets des actes individuels annulés[7].

Suite à un recours introduit par 7 associations, dont IEB, une partie de cette réforme (la « boucle administrative ») a été annulée par la Cour constitutionnelle. La boucle administrative devait permettre au pouvoir public, à l'invitation du Conseil d'État, de « corriger un acte » qui sinon serait annulé.

Qu'est-ce qui est raisonnable ? Qu'est-ce qui est critiquable ?

Les exemples cités plus haut sont-ils – ou non – critiquables ? Dans quel cas une régularisation ou autre correction a posteriori est-elle acceptable ?

Il est entendu que les règles doivent pouvoir évoluer…



ROMAIN SIMON - DESSIN PARU DANS LE BEM N°193 D'OCT. 2007

À condition toutefois qu'on ne diminue pas les droits fondamentaux ni ceux attachés à la protection de l'environnement en Belgique, puisque dans cette matière on ne peut diminuer substantiellement le niveau de protection existant sans motif impérieux d'intérêt général. Il s'agit de l'effet de « standstill » attaché à l'article 23 de la Constitution[8].

À condition aussi qu'on ne porte pas non plus atteinte aux droits octroyés en amont… On pense aux droits fondamentaux pouvant intervenir dans le domaine de l'environnement tels que le droit au respect de la vie privée et familiale et du domicile, le droit à la protection de la santé[9]. On pense aussi aux droits édictés au niveau européen et à la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement dite « Convention d'Aarhus ». Dans la matière de l'aménagement du territoire et de l'environnement, on peut citer le droit de participation des habitants (et son corollaire, l'obligation pour les pouvoirs publics de répondre aux remarques émises lors de l'enquête publique), l'obligation d'évaluer et de tenir compte des incidences sur l'environnement des projets susceptibles d'incidences notables, l'accès à l'information et à la justice, l'établissement de zones où une protection particulière le justifie (zone Natura 2000,…) etc.

Mais n'est-il pas choquant que les pouvoirs publics modifient la réglementation a posteriori dans le but d'éviter le couperet judiciaire ou bien encore lorsque l'exercice d'un droit de pétition les gêne ? Pourquoi est-ce que des permis spéciaux dérogeant à toutes les règles, ou des PPAS exorbitants, sont obtenus par certains, pour des projets privés ne servant pas l'intérêt général[10] ? Pourquoi est-ce qu'une demande de classement des habitants, soutenue par une association qui s'est donnée pour vocation de protéger le patrimoine et par la CRMS ne mérite pas une étude approfondie ?

Revenons-en à notre première question. À long terme, dans le jeu des recours, est-on gagnant ou perdant ? Notre avis est qu'il faut sans relâche attaquer les décisions illégales et injustes, et poursuivre l'effort en cas de régularisation portant atteinte à l'effet standstill ou allant à l'encontre de droits supérieurs octroyés par la Constitution, l'Union Européenne ou des conventions internationales. Tant que les autorités qui décident de l'aménagement du territoire et qui délivrent les permis ne sont pas seules à établir les règles, on peut espérer que les débordements des politiques seront quelque peu modérés par le juge. Tant qu'existe une société civile pour porter l'affaire devant lui…

Même si on s'éloigne un peu du sujet, on se permettra d'observer que s'il faut un recours contre chaque projet illégal ou injuste, la démocratie ne peut être que perdante vu qu'il est tout bonnement impossible à la société civile d'être derrière chaque dossier… Et que dire en termes de gestion publique ? Il serait beaucoup plus profitable pour tout le monde que les gouvernants étudient correctement leurs dossiers en amont, plutôt que de foncer tête baissée vers la solution négociée au niveau politique tout en négligeant de réaliser et de tenir compte des études d'incidences sur l'environnement imposées par l'Union Européenne.

C'est ainsi que le Collège d'environnement vient d'annuler[11] et même de carboniser le permis d'environnement délivré pour la construction d'une méga-prison à Haren pour la raison que l'étude d'incidences du projet n'a pas analysé de site alternatif à celui de Haren et a traité les problèmes de mobilité et environnementaux que pose cette délocalisation des prisons de Forest et de Saint-Gilles par dessus la jambe. Et le Collège d'environnement de conclure que toute autorité délivrante d'un permis doit s'assurer que le projet constitue la meilleure solution envisageable eu égard aux incidences sur l'environnement, ce qui n'est pas le cas en l'espèce, le choix opéré résultant de négociations politiques dont les résultats ne sont pas joints au dossier. Puisque les problèmes environnementaux sont aujourd'hui, on le sait, centraux, il serait temps qu'on change de paradigmes, c'est-à-dire qu'on traite des questions environnementales comme des problématiques centrales plutôt que de problèmes dont on se soucie quand on n'a pas le choix, c'est-à-dire quand on s'est fait remonter les bretelles.

1. Même si cet ensemble de terrains est traversé par une ou plusieurs voiries.
2. Voir article 105 de l'ordonnance du 14 mai 2009. Cette modification légale est intervenue après que le Président du Tribunal de première instance a dû confirmer ce qui était textuellement écrit dans le COBAT, mais que le Gouvernement contestait…, à savoir qu'une pétition signée par 150 Bruxellois, portée par une association protectrice du patrimoine et faisant l'objet d'un avis favorable de la Commission Royale des Monuments et Sites (CRMS), doit faire l'objet d'une procédure de classement (c'est-à-dire une étude approfondie pouvant conduire à un classement).
3. Ordonnance des référés du 2 mars 2007 prise par le Président du Tribunal de Première Instance de Bruxelles. Voir aussi CE, 18 décembre 2001, n°101.950, Rastelli et CE, 23 avril 2009, n°192,641, Pétitions Patrimoine et Depoortere.
4. Il le considère non adéquatement et non suffisamment motivé par rapport aux plans d'aménagement et trouve qu'il n'apporte pas de réponse suffisante et certaine aux problèmes de mobilité et de stationnement alors pourtant que ce sont des aspects importants à prendre en considération pour se prononcer sur l'admissibilité du complexe commercial. Par ailleurs, le permis socio-économique délivré pour le projet a été annulé par le Conseil d'État en février 2015 pour des raisons similaires. Un nouveau permis socio-économique a été repris peu après…
5. Le Conseil d'État est le juge de l'autorité administrative. Il a la charge d'annuler les actes et règlements des autorités administratives illégaux.
6. La balance des intérêts a lieu s'il y a une demande du pouvoir public.
7. C'est ainsi que maintenant, dans des cas « exceptionnels », un acte administratif annulé pourra voir ses effets maintenus.
8. À ce sujet, on attend l'arrêt de la Cour constitutionnelle qui devra se prononcer sur le recours contre « l'ordonnance 4G ». En passant d'une norme d'exposition maximale de 3V/m à 6V/m, on a diminué par 4 le niveau de protection contre les ondes gsm (les ondes gsm s'exposent au carré), alors qu'une solution technologique existait pour accueillir la 4 G en restant à du 3V/m et que le consensus scientifique et médical se situe à des niveaux d'exposition nettement plus faible (0,6V/m). Voir le dossier sur le site internet d'IEB. *http://www.ieb.be/-Rayonnements-electromagnetiques*
9. Principes tirés de la Convention européenne des droits de l'homme et de la Charte sociale européenne.
10. Pour citer un exemple emblématique, citons le PPAS sur mesure pour la tour Up-site de 42 étages le long du canal.
11. Annulation du 11 décembre 2015.

BRÈVES D'ICI

PLACE DU JARDIN AUX FLEURS : LE LOTTO DE LA VILLE DE BRUXELLES

La place du Jardin aux Fleurs était semi-piétonne depuis plusieurs années mais le plan de circulation lié au « plus grand piétonnier d'Europe » est sur le point de réouvrir la place au trafic de transit. Cette annonce a fait craindre aux riverains que la place ne devienne un danger permanent pour leurs enfants. Un avis qu'ils ont partagé lors d'une réunion de quartier au début du mois de février, prévenant la Ville, qu'en cas d'accident, ils la tiendraient pour responsable.

En réaction, la Ville a fait distribuer des bulletins de vote (nominatifs !) aux habitants du quartier, les invitant à se prononcer sur deux scénarios de modifications possibles. Mais seuls les habitants de certaines rues et entre certains numéros ont reçu les bulletins de vote… Ainsi vous habitez au 57 rue d'Anderlecht ? Pas de chance, seuls les habitants des numéros 59 à 190 peuvent se prononcer. Rue de la Verdure ? Les votes commencent au n° 20 et s'arrêtent au n° 60. Vous habitez le quartier et faites vos courses dans ces rues, aux « bons numéros » ? Pour la Ville de Bruxelles, vous n'êtes pas concerné…

Source : Plateforme Pentagone : *http://www.platformpentagone.be/plan/*

VERS UNE MEILLEURE GESTION DE L'EAU À BRUXELLES ?

Aujourd'hui, des citoyens et associations se mobilisent à nouveau pour défendre l'accès à l'eau – comme « droit fondamental » – et pour souligner la nature de l'eau comme « bien commun ». Un mouvement qui s'est formé à partir de la fin des années 2000, à l'époque de la mise en place du bassin d'orage de la place Flagey.

La tendance mondiale est à vouloir donner une valeur économique à cet élément essentiel pour la vie. À Bruxelles, bien qu'il y ait une volonté affichée de résister à cette tendance, le risque existe comme ailleurs. D'un autre côté, les services liés à la potabilisation de l'eau, son acheminement jusqu'à la ville, sa collecte par l'égout et son épuration ont un coût. Des coûts en constante augmentation à cause des traitements de potabilisation plus sophistiqués, du renouvellement des infrastructures, des normes d'épuration toujours plus sévères, du type de pollution des eaux de nappes comme des eaux usées, etc.

Dans un article publié en juillet 2015, dans la revue « Brussels Studies », une équipe de chercheurs menée par le géographe Tom Goosse rappelle les fragilités du cycle hydrologique bruxellois et les défis qui attendent la Région en matière de gestion de l'eau : aujourd'hui les problèmes du cycle hydrologique y sont gérés « en bout de chaîne », en faisant peu de cas du milieu naturel. C'est-à-dire que la Région se donne les moyens de répondre aux « dysfonctionnements » sans s'attaquer aux causes.

La ville doit – selon eux – se donner les moyens de mettre en place une gestion intégrée des ressources en eau prenant en compte un vaste éventail de paramètres naturels et urbains qui affectent le cycle de l'eau en ville : topographie, couvert végétal, niveau des nappes phréatiques, caractéristiques des sols, géologie, capacité et structure du réseau d'égout, configuration des rues, surfaces imperméables, etc. Des paramètres trop souvent ignorés des habitants et des pouvoirs locaux.

Source : La cité des ânes : L'eau @BXL : http://www.ezelstad.be/2016/02/25/eau/

LA CYCLOPERATIVA, UN ATELIER VÉLO QUI BRASSE LOCAL

C'est un petit local ouvert sur la ville, dans le quartier d'Anneessens. Entre bacs d'outils et bacs de bière, on y apprend à régler ses freins et à regonfler ses pneus. Mais l'atelier de mécanique est aussi prétexte à la rencontre, autour d'un objet qui roule dans toutes les langues. L'asbl Cycloperativa poursuit deux objectifs : promouvoir l'autonomie du cycliste (que, dans leur amour du jeu de mots, ils appellent « vélonomie ») et… promouvoir la bière molenbeekoise de la Brasserie de la Senne. L'association compte déjà une belle victoire : « *Avoir fait virer AB InBev de la carte du festival des Libertés* ». Mais aussi, avoir été visiter les Brasseries de la Senne avec un groupe du quartier, parmi lequel des musulmans qui ne boivent pas d'alcool. « *Il y a une petite dissonance entre les gens du quartier et le côté 'bière'*, admet Benjamin. *Mais cela fait partie de notre patrimoine. Lors de notre fête d'anniversaire, on a bu de la bière et mangé du couscous.* »

La Cycloperativa est un collectif autogéré. Chacun s'investit selon ses envies, ses disponibilités, ses possibilités. L'asbl accepte quelques dons privés pour acheter une base de matériel mais refuse les subsides structurels afin de garder son indépendance. L'association, qui a gagné le prix belge de l'Énergie et de l'Environnement (Young People Award) en 2015, développe des partenariats avec d'autres militants de la piste cyclable, par exemple Dioxyde de Gambettes avec qui elle organise la Fête de la Charge, lors de la Journée sans voitures à Bruxelles.

Source : Alter Echos, http://www.alterechos.be/alter-echos/la-cycloperativa-un-atelier-velo-qui-brasse-local

CÉLINE GAUTIER

D. R.

FOREST : LE CINÉMA « MOVY CLUB » RACHETÉ PAR LA RÉGION

Le Movy Club, connu comme le dernier cinéma de quartier bruxellois, est fermé depuis 2011. Construit au début des années 30 par l'architecte Leroy, cet immeuble de 600 m² avait été inscrit par la Région sur la liste de sauvegarde du patrimoine en 1997. Mais ce qui en faisait une institution, c'était son exploitant Pierre Gueulette, fou de cinéma, et tout à la fois concierge, caissier et opérateur de la salle. Quelques semaines après l'annonce de la mise en vente du bâtiment fin janvier 2016, la Région bruxelloise s'est accordée sur l'acquisition de ce bien au prix de 285 000 euros afin de préserver l'affectation des lieux. « *L'acquisition du Movy Club s'inscrit dans une logique de cohésion sociale, qui sera exécutée en lien étroit avec la population de la commune. Je souhaite que les activités culturelles organisées au Movy Club s'inscrivent de manière complémentaire à la dynamique des autres opérateurs culturels locaux déjà en place* », a indiqué Rudi Vervoort.

Source : L'avenir, « Le Movy Club restera un cinéma : la Région le rachète ». http://www.lavenir.net/cnt/dmf20160311_00793121

ET D'AILLEURS

L'IMMOBILIER LONDONIEN, JALON D'UN PARADIS FISCAL

Londres est la ville d'Europe où l'immobilier est le plus cher. Le prix du mètre carré y dépasse en moyenne 10 000 € à l'achat tandis que le loyer moyen culmine à 2 100 €/mois (audit du cabinet Deloitte). Pour toute une génération de trentenaires et de quadras, dont les revenus sont par ailleurs confortables, la colocation est devenue la seule solution possible. En 20 ans, le marché immobilier londonien a fait un bond de 400 %. Si les *traders* de la City, les milliardaires russes, chinois ou qatari sont prêts à débourser jusqu'à 150 000 euros du mètre carré pour un penthouse au cœur de la capitale, de plus en plus de Londoniens sont contraints de quitter la ville…

…Une ville où les deux tiers des compagnies étrangères qui possèdent des biens immobiliers ont également des investissements dans des paradis fiscaux. D'après Richard Murphy, expert en taxation, les sociétés offshores investissant dans la pierre londonienne ou anglaise coûteraient au Royaume-Uni jusqu'à 2 milliards de livres en évasion fiscale. Ces sociétés ne payent ni droit de succession, ni droit de timbre, ni plus-value. Les « superflats » et les « mansions blocks » ont octroyé des revenus particulièrement conséquents après la crise financière, permettant aux plus riches de gonfler leur patrimoine. L'immobilier britannique de luxe constitue aujourd'hui une lessiveuse très efficace pour l'argent sale.

Sources : « L'ombre des paradis fiscaux », L'Écho, 07 mars 2016. « Londres : toute une génération contrainte à la colocation », RTBF : http://www.rtbf.be/info/monde/detail_londres-toute-une-generation-contrainte-a-la-colocation?id=9236769

KATHLEEN TYLER CONKLIN – CC

MARSEILLE : DES HABITANTS GAZÉS POUR AVOIR PROTÉGÉ DES BANCS PUBLICS

Fin 2015, des habitants de la Plaine, un quartier en plein centre-ville de Marseille, fabriquent trois tables et un banc en bois, qu'ils installent dans un parc public. Une manière d'améliorer la vie de ce quartier populaire et de résister à une opération dite de « requalification » à l'issue de laquelle la mairie espère une « montée en gamme » du marché et de son quartier. Le 18 mars, la ville a décidé de se débarrasser de ce mobilier urbain, au motif qu'il a été érigé « sans autorisation ». Alors qu'une première table était détruite à coup de tronçonneuse, des habitants ont tenté de protéger la deuxième. La police municipale n'a pas hésité à faire pleuvoir les gaz lacrymogènes, de manière totalement disproportionnée, et à interpeller trois personnes.

À l'horizon 2019, la ville de Marseille souhaiterait y réduire la place de la voiture et des stationnements, la taille du marché et de l'espace de loisirs, et d'étendre en contrepartie les terrasses de restaurants. Selon l'Assemblée de la Plaine, un collectif d'opposants au projet, cet aménagement urbain conduirait à davantage de « gentrification », avec augmentation des loyers à la clé, et serait fait pour les touristes et non pour les habitants. Si la plupart des riverains ne contestent pas la nécessité de rénover la place, ils dénoncent une « pseudo-concertation ».

Source : Basta !, http://www.bastamag.net/Marseille-des-habitants-gazes-pour-avoir-voulu-proteger-des-bancs-publics

L'EAU CONTAMINÉE DE FLINT, MARQUEUR D'UN « RACISME ENVIRONNEMENTAL »

Flint (Michigan), 115 km à l'ouest de Détroit, est au cœur d'un scandale ayant pris source en avril 2014. Par souci d'assainissement des finances publiques, les administrateurs municipaux avaient mis un terme à l'achat de leur eau à la ville de Detroit pour la puiser dans la rivière locale. Très vite, une bactérie s'était propagée et avait rendu les habitants malades : 87 cas de légionellose recensés dont 10 menant à un décès. Pour venir à bout de cette dernière, les solutions chimiques utilisées par l'usine de traitement des eaux n'avaient fait qu'aggraver le problème tout en se révélant particulièrement corrosives. Les vieilles canalisations, corrodées par les produits, s'étaient mises à libérer du plomb menant à la contamination de 500 personnes.

D. R.

Symbole tristement célèbre de la crise de l'automobile et des fermetures d'usines, la ville de Flint a perdu la moitié de sa population en un demi-siècle. Elle compte désormais 100 000 habitants – noirs à 57 % – dont 42 % vivent sous la seuil de pauvreté. Très vite, se pose la question de savoir si le scandale serait arrivé si les habitants avaient été riches et blancs. « La plupart des gens qui paient le prix de vivre dans des zones polluées, près d'incinérateurs, d'usines ou d'endroits contenant des produits toxiques ou dangereux comme des déchets, sont les personnes de couleur. Flint ne fait pas exception » confirme Laura MacIntyre, professeur à l'Université de la ville. La pollution de l'eau étant bien, selon elle, un problème « racial » car elle touche de façon disproportionnée la population noire. « Racisme environnemental » ou « traitement deux poids, deux mesures », le scandale rappelle en tout cas la gestion catastrophique en 2005 de l'après Katrina à la Nouvelle-Orléans et remet le pays face à la question de la ségrégation.

Sources : « Empêtré dans le scandale de l'eau empoisonnée, le gouverneur du Michigan tente de sauver la face », Le Monde, 21 Janvier 2016. « Flint, ville symbole du 'racisme environnemental' ? », AFP

DE LA COMPLAISANCE DES ÉTATS MEMBRES ENVERS CERTAINS LOBBYS

Une étude menée par la coalition ALTER-EU suggère que la palme de la complaisance envers les lobbys revient en réalité aux États membres eux-mêmes, à travers leurs représentations nationales à Bruxelles. En effet, les représentations nationales à Bruxelles ne sont pas soumises aux règles de transparence et d'accès à l'information que les institutions européennes se doivent de respecter ; chacune étant régie par son propre droit national, souvent plus limité que le droit européen.

Pour cette étude, concrètement, il a été demandé à chaque représentation nationale à Bruxelles de fournir une liste des rendez-vous organisés au cours de l'année écoulée avec des représentants « porteurs d'intérêt », ainsi que le nom des personnes présentes et les thèmes abordés. La Commission européenne est d'ailleurs tenue de fournir ces informations de manière automatique. Une littérature qui est abondamment exploitée par la société civile pour suivre et contrebalancer, autant que possible, l'influence des lobbys sur les politiques européennes.

En l'occurrence, la plupart des représentations nationales ont répondu qu'elles ne disposaient pas d'une telle liste. D'autres, comme le Royaume-Uni et Malte, plus sincères peut-être, ont carrément refusé de révéler ces informations. Les dernières, parmi lesquelles la France, ont tout bonnement refusé de répondre quoi que ce soit. Au final, seules l'Irlande, la Roumanie, les Pays-Bas et la Pologne auront donc révélé des informations (partielles) sur les réunions organisées avec des lobbyistes. Elles donnent une idée de ce que les autres pays refusent de rendre public… Par exemple, comme c'est le cas pour les institutions européennes elles-mêmes, la grande majorité de leurs réunions avec des lobbyistes concernaient des représentants d'intérêts économiques (plus de 60 %), et seule une minorité des organisations de la société civile. Truisme ?

Source : Observatoire des multinationales, http://multinationales.org/A-Bruxelles-les-Etats-membres-sont-encore-plus-complaisants-avec-les-lobbys-que

La rénovation urbaine, sans les habitants ?

Les réformes en matière d'urbanisme se succèdent et se ressemblent. Dans notre dernier édito, nous vous faisions part de nos inquiétudes concernant la refonte du Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire (COBAT) menant à une concentration des pouvoirs au sein du Gouvernement au détriment du Parlement, des administrations, de la société civile organisée et des habitants.

L'actuelle réforme de l'ordonnance sur la revitalisation urbaine qui encadre le dispositif des contrats de quartier enfonce le clou. Le projet tel qu'il est mis sur la table pour le moment met à mal le rôle des associations de première ligne, délègue des aspects essentiels du dispositif au Gouvernement de façon à échapper à tout contrôle démocratique, renforce le caractère peu productif des contrats de quartier au niveau de la création de logements sociaux, mise sur des logiques d'attractivité territoriale au détriment des besoins des habitants en place,…

Depuis les années 90, la Région bruxelloise poursuit une politique de rénovation des quartiers via la politique des contrats de quartier en vue de lutter contre la dualisation sociale. Mais force est de constater que « *malgré les interventions d'amélioration du bâti et des espaces publics qui ont été menées, l'inégalité de revenus entre les quartiers bruxellois continue de se creuser (…) entre des quartiers précarisés principalement situés autour du canal et à l'ouest et les quartiers aisés principalement situés à l'est et au sud de la Région* » [1]. Or le seul remède préconisé par le projet d'ordonnance consiste à affaiblir le dispositif des contrats de quartier (ils passent de quatre à deux par an) au profit d'un nouveau dispositif, le contrat de rénovation urbaine (CRU). Celui-ci renforce la dimension d'intervention sur les espaces publics associée à des projets phares à dimension supra-locale, tout en éliminant le volet participatif et en mettant sur la touche les associations qui depuis des années s'échinent à impliquer les habitants dans les processus de rénovation urbaine.

Par ce glissement des moyens des contrats de quartier vers les CRU s'opère un changement d'échelle dès lors que les infrastructures financées doivent contribuer à l'attractivité du quartier en rayonnant au niveau régional, de sorte que les fonds autrefois à destination des quartiers sont pour partie utilisés au profit de projets de prestige dont les habitants en place ne sont plus les destinataires prioritaires. Avant même que l'ordonnance soit discutée et adoptée, les CRU étaient déjà budgétés en 2015 pour un montant de 110 millions d'euros ! Quant au dispositif participatif, même défaillant, prévu dans les contrats de quartier, nulle trace dans les CRU.

Enfin, l'ordonnance vise clairement à favoriser la production de logements conventionnés acquisitifs dont les conditions d'accès excluent de facto une bonne part des Bruxellois qui ne remplissent plus les conditions d'accès à l'emprunt. Au nom de la mixité sociale, on investit des fonds publics pour créer du logement excluant une bonne part des habitants dans un contexte où même la classe moyenne peine à se loger. Aucun des opérateurs visés dans l'ordonnance n'a l'obligation de construire du logement social, seul le logement « assimilé » au logement social avec des plafonds d'accès majorés de 20 % est prévu. L'exposé des motifs est limpide : sont visés des ménages disposant de revenus plus élevés que ceux permettant l'accès au logement social, et ce, alors que près de 60% des locataires bruxellois sont dans les conditions d'accès à ce type de logement.

C'est pourquoi, IEB en appelle une fois de plus à un véritable travail d'évaluation des contrats de quartier existants en vue d'éclairer un large débat démocratique incluant les associations de première ligne et faisant de la revitalisation des quartiers un véritable outil d'amélioration du cadre de vie au profit des habitants en place et contribuant à la réduction de la pauvreté plutôt qu'à son déplacement [1].

1. Pour en savoir plus, n'hésitez pas à consulter l'avis qu'IEB a remis à la Commission Régionale de Développement sur le projet d'ordonnance (*www.ieb.be/IMG/pdf/avis_ieb_ordonnance-revitalisation-urbaine_15jan16.pdf*) et à relire la critique émise par IEB au sujet du Plan Guide de la rénovation urbaine dont la réforme s'inspire pour partie dans le *Bruxelles en mouvements* n°270 – Mai-juin 2014.

MEA CULPA, BRUXELLES EN MOUVEMENTS 280

Dans le dernier numéro du BEM, consacré au transport de marchandises, un petit article traitait spécifiquement des livraisons à vélo. Nous voulions mettre en évidence l'intérêt et le potentiel des livraisons cyclistes. Parallèlement, nous signalions l'émergence de plusieurs sociétés de livraison qui flirtent avec les limites des lois belges du travail et méprisent les principes belges de protection sociale, sur le modèle des voitures Uber. Malheureusement, pour illustrer cet article, nous avons utilisé des photos de livreurs travaillant pour la société bruxelloise « Dioxyde de Gambettes ». *Mea Culpa* : « Dioxyde de Gambettes », en tant que coopérative à finalité sociale est – au contraire – très respectueuse des lois et de ses travailleurs. Toute son équipe de pédaleurs est en CDI, ses étudiants ont des contrats respectant les lois sociales et ses indépendants gardent 80% des courses effectuées. C'est donc le contre-exemple parfait des dérives existantes au sein d'autres structures de livraison que nous évoquions dans l'article. Pour cet assemblage malheureux entre le texte et son illustration, IEB présente ses excuses à ses lecteurs ainsi qu'aux travailleurs et aux gestionnaires de « Dioxyde de Gambettes ».

Le comité de rédaction du BEM

Bruxelles en mouvements est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitants. Ce journal est distribué dans une série de lieux bruxellois, mais vous pouvez également vous abonner pour le recevoir à domicile et par la même occasion soutenir notre démarche.

Abonnement annuel pour 6 numéros : 24 euros
Abonnement de soutien : 64 euros
Versement au compte
IBAN : BE33 2100-0902-0446
BIC : GEBABEBB

Consultez notre site pour voir la publication en ligne ainsi que la liste des lieux de dépôt : www.ieb.be

Coordination : Thyl Sadow et Mohamed Benzaouia.
Collaborateurs : Jean-Michel Bleus, Stéphanie D'Haenens, Sylvie Eyberg, Isabelle Marchal, Jérôme Matagne, Philippe Meersseman, Alexandre Orban, Lukas Podhzog, Hélène Quoidbach, Dalila Riffi, Claire Scohier, Mathieu Van Criekingen.
Couverture : Thomas Burion
Graphisme : François Hubert
Maquette : Elise Debouny.
Imprimerie : Delferrière. – 1, rue de l'Artisanat – 1400 Nivelles.
Éditeur responsable : Chloé Deligne
Rue du Chimiste 34-36 - 1070 Bruxelles.

ieb inter-environnement bruxelles
Rue du Chimiste 34-36 - 1070 Bruxelles.
Tél. : 02 801 14 80 – E-mail : info@ieb.be

Organisme d'Éducation Permanente soutenu par la Fédération Wallonie-Bruxelles.

FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES