



DES ROBOTS DANS LA VILLE

JEAN-LOUIS MISSIKA, PIERRE MUSSEAU

➔ Pourquoi on l'a lu ?

Parce que la France met en œuvre actuellement sa stratégie en matière de développement des véhicules autonomes, à partir des recommandations d'Anne-Marie Idrac, responsable de son déploiement (disponibles dans son [rapport](#) en mai 2018 et sa [tribune](#) en août 2019), et que les débats politiques et éthiques qui l'entourent sont encore nombreux (notamment après le [premier accident mortel](#) en mars 2018).

Pour avoir le point de vue d'acteurs politiques, [Jean-Louis Missika](#), adjoint à la Maire de Paris chargé de l'urbanisme, de l'architecture, du Grand Paris et du développement économique, et son conseiller sur les sujets ville intelligente et durable, [Pierre Musseau](#), sur les changements majeurs qui interviennent dans les villes au travers des nouvelles formes de mobilité.

➔ De quoi ça parle ?

Jean-Louis Missika et Pierre Musseau avancent les questions qui doivent, selon eux, être débattues par les villes : sur l'espace de stationnement et de voirie, et son entretien, sur l'aménagement et le paysage urbain, sur les usages des données de mobilité, et sur l'adaptation des espaces publics.

Le premier chapitre, « La voiture robot, fantasmes et réalités », présente les débats qui accompagnent le déploiement des projets de véhicules robots et propose des éléments de réponse : autoriser progressivement les expérimentations pour garantir la fiabilité maximale ; anticiper les enjeux d'écologie, comme d'accessibilité et d'inclusion ; investir dans la formation pour accompagner la transformation de l'emploi.

Le deuxième chapitre, « La voiture robot, au cœur d'une guerre économique », revient sur les récentes révolutions des usages dans la mobilité, l'impact des technologies pour les amplifier, et le rôle des différents acteurs (d'une part « les constructeurs historiques [qui] parient une

adoption progressive et maîtrisée de la robotisation », et d'autre part « les nouveaux entrant [qui] parient sur la rupture et la mise sur le marché le plus vite possible de véhicules entièrement robotisés », p. 86), ainsi que les acteurs de l'économie numérique.

Dans le troisième chapitre, « La voiture robot face à la ville », les auteurs appellent « les pouvoirs publics [à] innover pour faire respecter un juste partage de l'espace public » (p. 109) et à penser une nouvelle gouvernance, plus proche des usagers : « Fixer de nouvelles règles d'usage de l'espace public, réaffecter des places de stationnement, autoriser la circulation des robots, ou encore choisir des axes à équiper de technologies connectées relèvera de décisions locales. » (p. 128)

Le quatrième chapitre, « Les données, le nouveau carburant », présente plusieurs projets développés par la Ville de Paris à partir de l'utilisation et du partage de données publiques ou privées (à partir d'objets connectés

dans l'espace public notamment), et avance que « La rue connectée, devenue infrastructure numérique mutualisée, sera le gage d'une mobilité plus économe en ressource et donc plus écologique. C'est aussi la condition pour garder l'espace public ouvert à tous » (p. 146).

Enfin, **le cinquième chapitre**, « Pour une 'diplomatie des villes' », permet aux auteurs d'évoquer le rôle des Etats dans le développement des véhicules autonomes, notamment par leurs stratégies de soutien au développement de nouvelles technologies, ainsi que les

travaux engagés à l'échelle européenne et internationale, et « le grand rendez-vous des villes » (p. 177). Ils considèrent que « Dans le numérique, l'innovateur a toujours eu un temps d'avance sur le régulateur. La robotisation de la mobilité crée des conditions très particulières de déploiement de l'innovation car, pour la première fois, le régulateur peut définir un cadre et des règles au moment où l'innovation est encore en gestation » (p. 185).



Ce qu'on a aimé

Des robots dans la ville saisit l'occasion de souligner le rôle du politique pour l'innovation, qui résulte donc de choix de société : « *Ce n'est pas la technologie qui rendra la ville plus intelligente et plus vivable, mais notre capacité collective à l'orienter.* » (p. 16)

On a particulièrement aimé :

- Les éclairages précis sur les projets concrets menés par la Ville de Paris et ses partenaires publics et privés.
- Les rappels utiles sur les bénéfices des usages du numérique, comme celui-ci : « *La donnée est fondamentale pour améliorer les services proposés aux usagers et stimuler l'innovation. Mais sa valeur provient aussi et surtout du partage qui en est fait. C'est le partage d'une donnée entre son producteur et d'autres acteurs qui va générer de nouveaux services et de nouvelles richesses.* » (p. 134)
- Ou celui-là : « *Alimentée par des données en quantité suffisante, [l'intelligence artificielle] peut éclairer en temps réel toute proposition de modification des règles comme un changement d'aménagement, montrer quels seront les bénéfices environnementaux, quels usagers peuvent y gagner, qui peut y perdre. Elle peut fluidifier la décision dans un processus démocratique.* » (p. 162)



À lire si

On a dépassé les représentations fantasmées des robots comme celle de [General Motors](#) en 1956.



Pour se le procurer

Missika, Jean-Louis, Musseau, Pierre,
Des robots dans la ville,
Paris, Tallandier, coll. Essais, 2018, « Les petites humanités », 2018, 206 p.



Pour aller plus loin

On peut lire aussi : *Gouverner la ville numérique*,
de Antoine Courmont et Patrick Le Galès, publié en août 2019.