

LES VILLES PEUVENT- ELLES INTÉGRER ET MAÎTRISER LEURS DONNÉES ?

Les cas de la gestion de l'interface usager et de la régulation de trafic

Séminaire conjoint GT "Ville et Numérique" et Projet "Mobilités et Transitions Numériques de l'IFSTTAR" - Jeudi 4 avril Marne la Vallée

UNE POLITIQUE VOLONTAIRE D'INTÉGRATION DES DONNÉES

Une intégration verticale

- « *Cette fusion n'existait pas et le projet, en fait de mutualisation ici, c'est la loi qui l'a imposé. C'est à dire qu'on a une période ou quand la loi MAPTAM sort, on incite les collectivités à mutualiser un certain nombre de services, parce qu'on invente ce fameux coefficient de mutualisation* » (Directeur de la réforme du SI)
- « *(La Métropole) a une culture un peu particulière. Il y a une doctrine au sein de la maison qui est on ne passe jamais au-delà de la volonté des maires* » (Vice présidente de la Métropole en charge du numérique)

Une intégration verticale

- « *C'est à chacune des collectivités de dire 'je mutualise telle compétence à tel moment. Pire que ça en fait, on sait même pas se projeter, c'est à dire qu'on leur demande chaque année de savoir ce qu'elle veulent l'année suivante* » (Directeur de la réforme du SI).
- « *Si on regarde les résultats nets, ce sont les villes qui n'avaient pratiquement pas de politique numérique qui bénéficient le plus de la mutualisation. (La Ville centre) a de fait accepté un ralentissement de l'innovation de plusieurs années au profit des autres villes.* » (Directeur de l'innovation numérique).

Une intégration verticale

- *« Ca oblige à faire quelque chose de vertueux. J'avais connu cela quand on avait outillé les finances de l'Etat. Avant chacun était en capacité de prendre un risque (je dis pas que c'était pas légal). Maintenant c'est numérique ça veut dire 'non, on paie pas une facture si vous n'avez pas fait une commande' ». (Directeur de la réforme du SI)*
- *« Ca veut dire que pour arriver, et ça, ça pas été suffisamment anticipé ou en tout cas accepté... la difficulté est pas sur la bascule de ma plateforme, sur ma plateforme finance, la difficulté c'est qu'en faisant ça je standardise en partie et je réinterroge le processus de la façon dont on gère les finances » directeur du changement numérique. (Directeur de la réforme du SI)*

L'intégration horizontale

- DSI
- Infrastructure
- E-administration
- Innovation
- Système d'information géographique
- Open data

NUMÉRIQUE ET SYSTÈMES
D'INFORMATION
Direction transformation numérique

ADJOINT AU DG EN CHARGE DU
TERRITOIRE DIGITAL ET CONNECTÉ
Direction de l'innovation et de l'aménagement
numérique
Direction de l'information géographique

ADJOINT AU DG EN CHARGE DES ÉTUDES
ET PROGRAMMES NUMÉRIQUES
Direction du programme E-administration
Direction du programme services à la population
Direction du programme numérique urbain

ADJOINT AU DG EN CHARGE DE LA
STRATÉGIE ET DES SYSTÈMES
D'INFORMATION
Direction de l'assistance et de l'offre de service
Direction des infrastructures et de la production

- *« Aujourd'hui avec des solutions de type SaaS (software as a service), cela peut être très facile pour une direction de s'acheter une solution clé en main. Sauf que cela a tendance à disparaître en quasi totalité parce qu'on a quelques verrous : on échange beaucoup avec les services, on regarde les marchés publics... »* (Directeur de l'aménagement numérique).
- *« Ensuite, il y a un équilibre à trouver, parce que le problème de l'innovation numérique, c'est que celle-ci est enchantée. Elle attire les médias quand elle est spectaculaire ou nouvelle. Le risque est que dans ce local, certaines villes - heureusement pas ici - ont pu verser, c'est d'être toujours sur la dernière innovation qui va faire briller, de faire des pilotes qui n'appellent pas nécessairement une stratégie derrière de continuité et de déploiement à grande échelle. Il y a des villes qui seront des cimetières des projets innovants comme ça qui durent 24 mois et puis « Qu'est-ce que c'est devenu le lampadaire machin, l'abribus XYZ, etc ? » Vous passez à autre chose.* (Directeur de l'innovation numérique)
- *« Aujourd'hui quand vous regardez à l'échelle d'une métropole ou d'une ville, à part les données relatives à la mobilité et aux transports aucune des autres données n'est utilisée. Si vous vous connectez sur le portail open data de la ville de (la Métropole), objectivement on a peut-être ajouté deux jeux de données les 3 dernières années ». (Directeur de la réforme du SI)*

LES OBSTACLES À L'INTÉGRATION DES DONNÉES DES USAGERS

Les obstacles organisationnels et techniques

- 1200 applications sur 14 communes à ramener à 400
- Stratégie des éditeurs (Arpège, Berger Levrault) pour rendre incompatibles leurs applications (logique de « suite »)
- Stratégie d'intégration fortement encadrée sur RH et finances sur 4 ans, stratégie de convergence au fil de l'eau pour les autres métiers

L'idée est de « *reconstruire le socle* » et de « *remonter les couches* ». « *Je suis sur des logiques d'infrastructures, on reconstruit par couches* » Le premier socle est un ensemble de deux data center redondants. Ensuite les bases de données sont normalisées « *vous allez sur un portail et vous dites 'je veux une base de donnée de telles caractéristiques', c'est toujours la même* ». Ensuite c'est « *une plateforme de services sur des fonctions métiers communes* ».

« *Voilà, c'est pour vous dire, c'est typiquement le métier d'urbaniste et aucun de mes collègues à qui j'ai montré ça ne s'est dit « ok, c'est ça l'urbanisme » par contre, ils viennent tous me voir en disant, « tu peux pas m'aider à modéliser le processus », « ah faudrait que je fasse ça » et puis ça, moi je détecte et je...j'enregistre toutes les modifications, les évolutions de...du patrimoine d'une commune parce que j'ai mis en place un outil qui s'appelle le diagnostic d'architecture et tout le projet doit passer par le diagnostic d'architecture donc moi, je trace les changements...et voilà, avec ces trois outils, ça commence à apporter de la valeur et mes collègues viennent me voir. » (Urbaniste)*

Les obstacles juridiques

- *« La CNIL a défini 10 secteurs d'étanchéité, je n'ai pas une collectivité, j'en ai 14 puisque ce n'est pas une fusion mais une mutualisation, cela veut dire que j'ai 140 silos de données. Ça veut dire que si demain vous voulez vous connecter à un portail métropolitain de façon simple et qu'il vous dise 'je veux avoir mes informations sur l'eau ma carte de transport et où j'en suis sur mon permis de construire', on sait pas bien le faire »* (Directeur de la réforme du SI)
- *RGPD «j'ai donné mon livret de famille pour faire un dossier de mariage, pas pour inscrire mes enfants à l'école. Je pense que je devrais avoir l'autorisation explicite. D'un côté l'utilisateur quand il dépose son livret de famille à l'occasion de son mariage, il faut recueillir explicitement son consentement et de l'autre il faut que l'agent chargé des inscriptions scolaires, le récupère.* (Responsable de l'accueil usager autre Ville)

Les obstacles liés à la proximité élus agents citoyens : le cas « fix my street »

- Une réorganisation territoriale des services techniques qui ne suit pas le découpage des communes
- Un outil GDU de remontée et redescende des demandes qui fait vivre fictivement le niveau des mairies
- Un outil de GMAO qui ouvre des possibilités de multicompétences
- Une application smartphone « fix my street »

- Renforcement de la visibilité externe et interne par la technologie
- Déstabilisation des maires par la réorganisation territoriale
- Déstabilisation des agents par la visibilité de leurs interventions et par la multicompétence

Les obstacles liés à la proximité élus agents citoyens

- *Concrètement, aujourd'hui dire à un administré, télécharge l'application « j'aime ma ville » et signale-moi les difficultés. Nous l'avons installé et ça a marché même très bien marché. Le souci c'est que l'administration perçoit cette application comme étant une volonté politique de contrôler son action. Et ça, c'est quelque chose qui est particulièrement complexe. Nous allons être très cash : un agent qui intervient sur la chaussée est un agent de catégorie C. Les tableaux de bord de l'application sont visualisés par les agents de catégorie B et A. En gros, on me met un écran de contrôle au-dessus de la tête, alors que jusqu'à maintenant, quand j'avais envie de passer rue (Prêtre) pour entretenir et éventuellement m'arrêter sur Madame Michu boire un café avant de repartir, personne ne pouvait contrôler ce que je fais. (Maire autre Ville)*

Les obstacles liés au délégataire de service public

- « *Sur les données des délégataires. On en souriait tout à l'heure mais c'est très très compliqué. On est propriétaire des données de nos délégataires mais elles sont opérées par eux. Donc on est dépendants d'eux pour récupérer ces données et bien sûr c'est quasi mission impossible de les récupérer de façon exhaustive. Après c'est pas que de la mauvais volonté, c'est contraignant d'extraire des bases de données, de les mettre à disposition. (Chargé de mission open data)*
- « *Après, la loi Lemaire elle oblige les délégataires à s'inscrire dans cette démarche. Jusqu'à aujourd'hui il fallait négocier, même pécuniairement pour obtenir nos propres données » (Responsable de l'open data)*

- : « *On a accès à sa base de maintenance, si on a envie de vérifier comment ils ont entretenu, tel organe, tel bus, telle rame. (...) Il nous arrive aussi de refaire des calculs de vitesse de bus* », certaines données nouvelles permettent également d'évaluer le dimensionnement de l'offre qui est défini dans le contrat «*La nouvelle billettique va être interfacée avec le système d'exploitation des bus et des trams. On pourra localiser les validations. Cela nous permet de faire des 'serpents de charge' on voit au fur et à mesure de la ligne quelle est sa charge. Si il y a trois personnes qui montent à cet arrêt est-ce justifié de laisser cet arrêt ?* ». Pour les autres données, la pression pour les obtenir peut être moindre. «*Aujourd'hui, je ne pense pas que c'est nécessaire d'envoyer toutes les données à la cellule de collecte des données. On fait le tri* ». (Cadre responsable du contrat de délégation des transports urbains).

LES DYNAMIQUES D'INNOVATION DANS LA RÉGULATION DU TRAFIC URBAIN

Une innovation publique

- *« (La Ville centre) a été en pointe dans le système de gestion de ses carrefours à feux, avec un système qui s'appelle Gudule et qui a été inventé par un de nos anciens collègues. Je crois que ça a été lancé en 79, donc ça fait quand même quelque temps. C'est un ancien collègue ici qui un jour s'est dit : « Il faut qu'on invente le système informatique de coordination des carrefours à feux. » Il a inventé ce produit qui a une petite part de marché, mais qui s'est exporté à l'international. C'est devenu une société d'économie mixte. Le fondateur est en partie le propriétaire, mais la Métropole a des parts aussi. Ce système nous aide à gérer les choses et il est assez puissant. On peut faire beaucoup de choses. (Directrice des mobilités)*

Une régulation publique renouvelée

- *« On a commencé à expérimenter ce qu'on appelle des systèmes de transports coopératifs (...) basés en fait sur un échange d'informations en temps réel entre un véhicule qui circule (...) et une infrastructure où on...on se place du point de vue de la collectivité. ...coopératif parce qu'ils échangent de l'information pour le bien de tous, quoi...grosso modo, c'est ça l'esprit. Alors en 2015, c'étaient des démonstrateurs technologiques on propose aux conducteurs, un conseil de vitesse pour essayer de fluidifier son passage aux différents carrefours à feu. Les données qui sont échangées proviennent du système de gestion de trafic, centralisé qui s'appelle Gudule qui pilote de manière centralisée de l'ordre de 700 carrefours à feux. (Chef de projet innovations transport)*

Une régulation externalisée start up / délégataire

-
- *Pour cela, on va prendre plein de données, on va prendre des données météo, on va regarder comment se remplissent les parkings en ouvrage, Vous avez les données de trafic aussi qui impactent évidemment. etc., si jamais nous n'avons d'autres données, genre des capteurs sur le lieu, on peut les prendre aussi, bref, on prend tout ce que nous avons comme données de la ville, en plus on encourage les utilisateurs – à accepter d'être géolocalisés sur leur parcours, quand ils utilisent notre appli, un peu comme Waze. (Directeur de la start up MVIL)*
- *C'est une application mobile qu'on fait pour chaque ville qui est en général vendue dans un appel d'offres de stationnement. Le client final c'est une collectivité typiquement qui passe un appel d'offres pour une délégation de service public sur la gestion du stationnement en voirie. Nous avons des gros comme Transdev ou Effia stationnement qui peuvent répondre. (Directeur de la start up MVIL)*

Une régulation à côté

- *« Nous avons rencontré Waze également. Là, c'est un petit peu plus touchy, parce qu'il faut que la Direction du juridique regarde le conventionnement qu'il faut passer. Parce que, concrètement, nous travaillons avec une entreprise israélienne avec du partage de data sur des installations françaises. Pour que par exemple, ces données de trafic puissent aller alimenter la couche logicielle de Gudule qui est notre solution de gestion de trafic et des feux de notre agglomération. (Vice présidente de la Métropole en charge du numérique).*
- *Question : Mais est-ce que vous pensez que vous avez les moyens de les empêcher d'aller dans des petites rues où vous ne voulez pas qu'ils aillent ?*
- *Non » (Vice Présidente de la Métropole en charge du numérique)*

CONCLUSION

Entre steeple et sprint

- Une course d'obstacle pour l'intégration des données liées au usagers
 - Multiplicité des domaines et des communes (1200 applications) sans commune mesure avec les grandes administrations d'Etat
 - Contraintes juridiques très fortes sur les communes
 - Ressources et difficultés de la proximité du politique
 - Des entreprises délégataires qui traînent des pieds
 - Au final une transformation possible mais lente
- Une course de vitesse pour la régulation
 - Concurrence des start up et entreprises délégataires pour l'innovation publique
 - Une innovation à côté déstabilisante
- Une ville intelligente sans les villes