

Le retour du vélo à l'heure du numérique : le crowdsourcing pour les politiques cyclables ?



SDDEE- 11 octobre 2016

*Mathieu Saujot, Coordinateur Fabrique Urbaine,
Iddri*

Horizon: une ville durable

Transformer systèmes urbains et leur gouvernance

Transformer modes de vie

Limites *Smart City* pour ce projet politique

Pourtant le numérique apporte de nouveaux moyens
de faire contribuer les citoyens



ISSUE BRIEF
07/05/2016 | Économie durable

Le « crowdsourcing urbain » pour transformer la fabrique de la ville ?
Tatiana de Freitas, Mathieu Saupin (édité)

Mieux consulter et évaluer le fonctionnement de la ville, améliorer la gestion des ressources, favoriser l'auto-renouvellement et la participation citoyenne... Ces dernières années que leur mobilisent pour les différents projets de la ville (mobilisation citoyenne, gestion des déchets, etc.) : les acteurs du développement urbain ont mis en place de nombreux outils numériques pour faciliter l'implication des citoyens dans la fabrique de la ville.

Le numérique offre de nombreuses opportunités pour donner une autre visibilité à la ville. En effet, des nouvelles actions de la société civile sont entraînées par la culture et l'usage du numérique. Les réseaux sociaux, les plateformes de partage, les applications mobiles, les services privés et publics, le service de matière première... Les nouvelles technologies sont devenues un véritable levier pour mobiliser et échanger collectivement et au sein de laquelle l'innovation est au cœur de l'activité.

Dans les villes, des outils numériques de crowdsourcing appuient ces projets. Ils sont utilisés pour faciliter la participation citoyenne, offrir ainsi une alternative à une vision d'optimisation uniquement technique (captures et algorithmes) de la smart city. Ils proposent un moyen de faire évoluer la ville et de la rendre plus ouverte et plus ouverte pour permettre de la replacer au cœur de la fabrique urbaine et d'assurer sa transformation. Ces outils sont également très proches des usages et des modes de vie. En France comme à l'international, de nombreux projets sont en cours, portés par des associations, menés par des autorités publiques, des acteurs privés ou des citoyens.

Pour la diversité des outils, cet issue brief propose de décrire le concept de crowdsourcing urbain et ses applications dans la transformation de la ville. Nous identifiera à quelle condition ces outils peuvent contribuer à un développement urbain durable.

MESSAGES CLÉS

- Les outils numériques de crowdsourcing urbain offrent une nouvelle place au citoyen pour produire des solutions pour la gestion, la conception et la planification urbaine, tout en favorisant l'interactions entre les citoyens et les acteurs publics et privés, et entre les firmes traditionnelles (ville, activités associatives, dispositifs préexistants) et les nouvelles.
- Pour concrétiser ces promesses et être utiles à la construction et l'opération d'un projet urbain, il faut développer une approche globale et intégrée qui dépasse l'application d'une véritable stratégie de co-construction avec les parties prenantes, au-delà d'une simple mise en ligne d'outils.
- Pour accompagner la transformation de l'action publique, le crowdsourcing peut servir de moyen de collecte d'informations, de participation citoyenne et de transparence, à condition de l'inscrire dans une logique d'ouverture et de transparence des données et des processus de décision urbains.

Cette publication a bénéficié d'un soutien de l'Etat grâce à l'appui sollicité de la ministre de l'Énergie et du Climat - grâce à l'effort des élus de la Région Ile-de-France

Institut du développement durable et des relations internationales
27, rue Saint-Germain
75337 Paris cedex 07 France

SciencesPo

Les outils de crowdsourcing: quelle capacité à transformer la ville?

Un cadrage général et 3 cas d'étude: outils « FixMyStreet », le cas de Paris, le vélo.

Projet 2015-2016 / Comité de pilotage: CDC, Ademe, Vinci, Veolia, Puca, Grdf, Mairie de Paris / Conférence Développement Durable 2.0 (23 juin) / Publications fin 2016

L'opportunité du vélo pour la mobilité durable

Les problèmes à résoudre

- Emissions de CO₂ & pollution de l'air
- Financement de la mobilité
- Congestion
- Santé

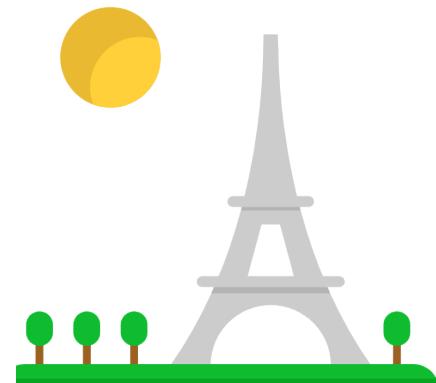
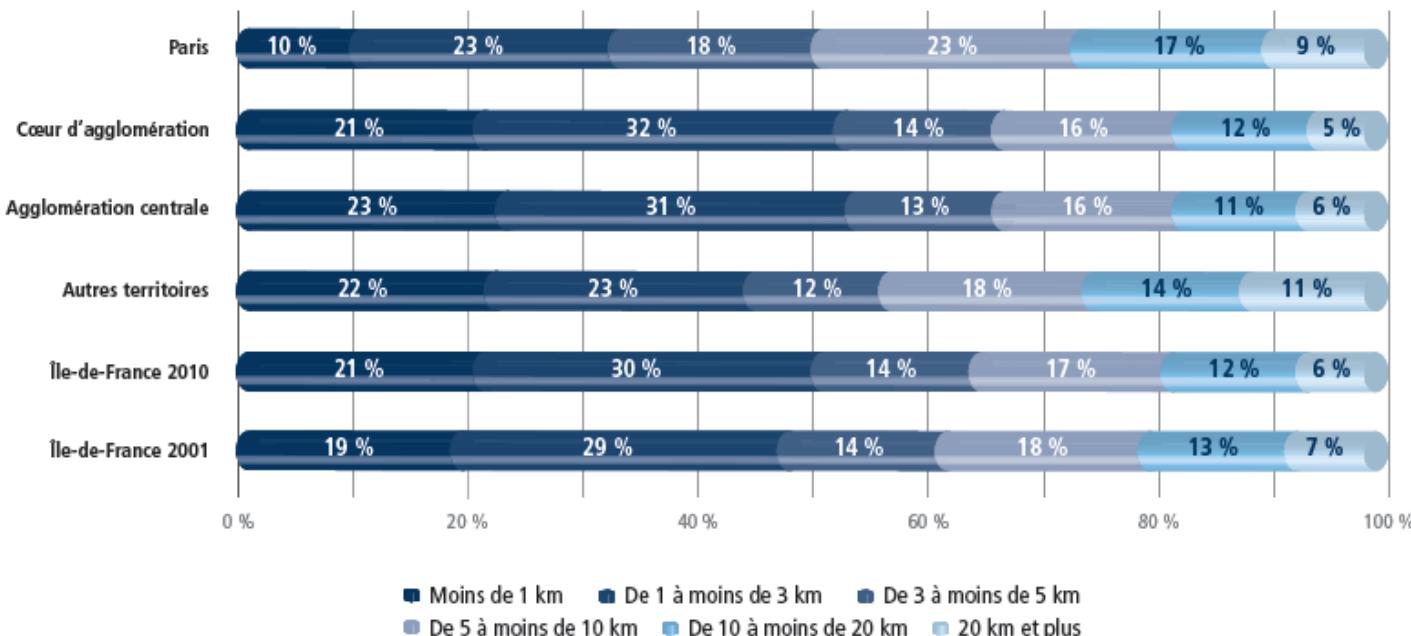


Un levier à mobiliser

- 0 émission
- Besoin financement limité
- Faible consommation d'espace
- Activité physique

Un potentiel ? 41 millions de déplacements/jr en IDF, 650 000 en vélo (1,5%)

Répartition des déplacements en voiture par portée
selon l'origine du déplacement



New York | doubler d'ici à 2020 mais flou sur les données ! (doublement entre 2007 et 2011 pour dom-travail): plutôt 3% que 6%.

Milan | Episode d'interdiction de circulation automobile à cause de la pollution. Cash for cycling ? Partage modal: env 6%



Berlin | passage de 8 à 15% en 20 ans, objectif 20% en 2020

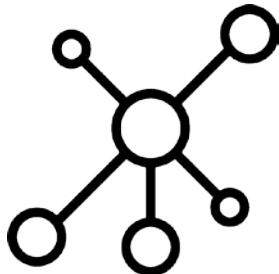
Amsterdam | 32% de part modale

Paris | 150 M€ sur 2015-2020, objectif part modale de 5% à 15% pour dom-travail. Bilan 2014: 2% tt dpct.

Londres | 2% en 2011 (+80% depuis 2001); Objectifs de 5% en 2026 (or 1.5 millions trips); Cycle Superhighways pour £900M or « Crossrail ».

Copenhague | objectif de passer de 35% de part modale à 50% en 2020

Beijing - Shanghai | chute de la pratique du vélo mais part modale reste significative (~10%) & retour vers le vélo par le bike sharing (153 villes).



**Construire un réseau dense,
maillé, continu.**



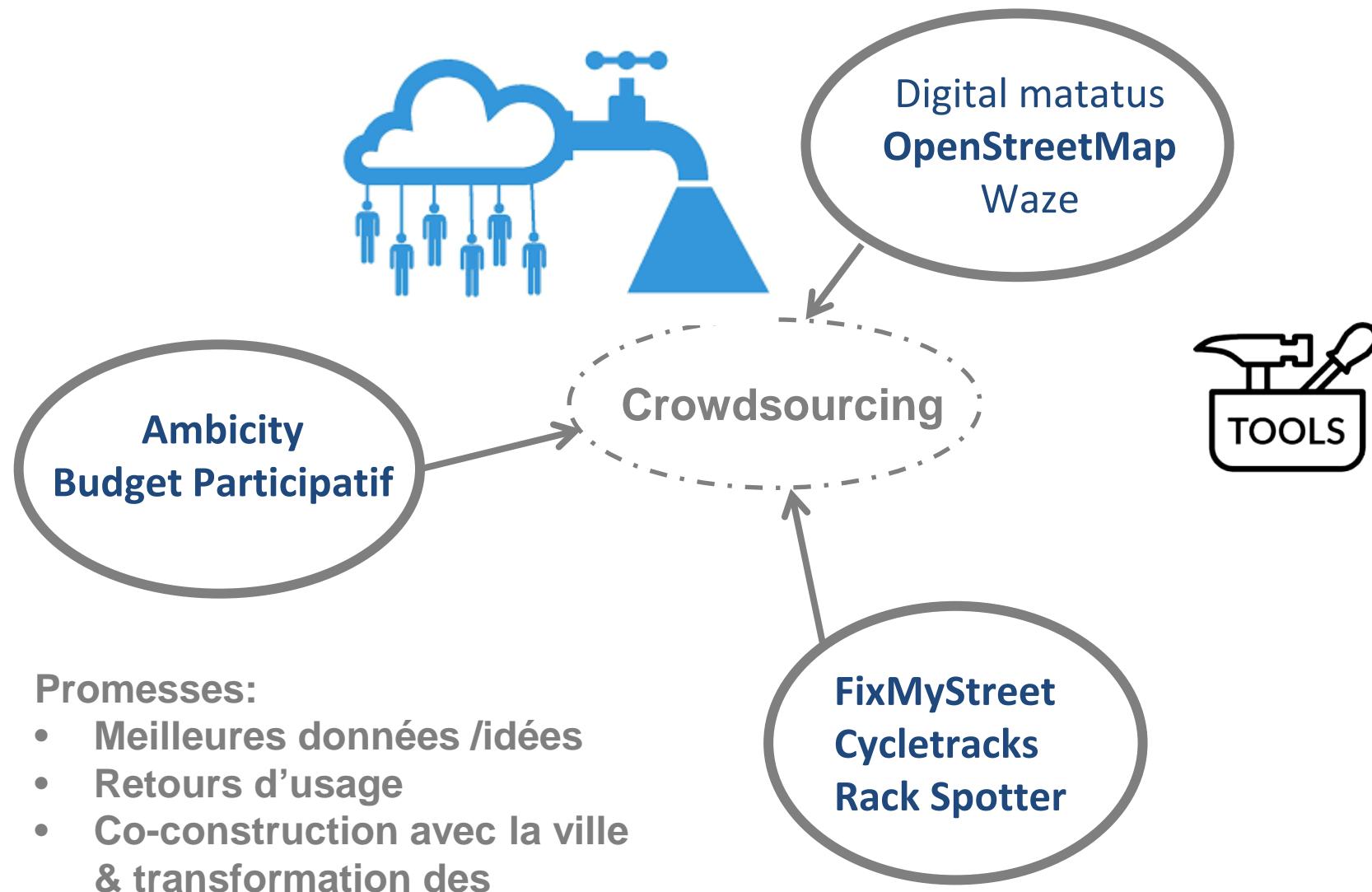
Construire un système vélo

Construire aménagements & stationnement; # Service d'achat, réparation, gestion du vol;
Politique pour améliorer son image, susciter sa pratique, recréer une norme sociale

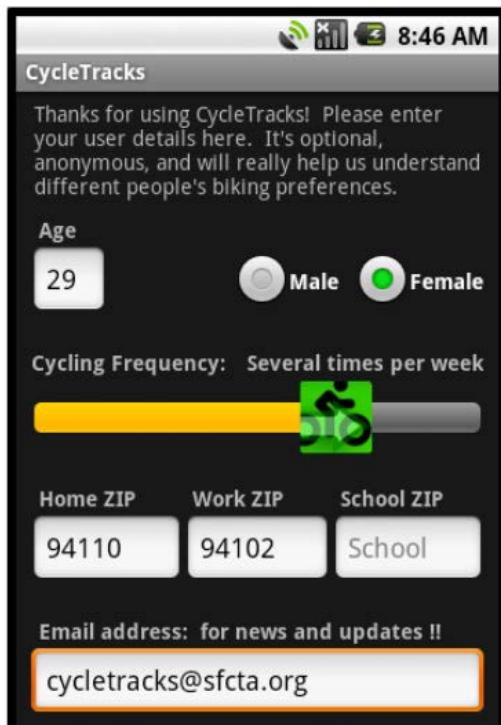


**Modérer la vitesse
automobile**, pour inciter le plus grand nb à faire du vélo.

- A. A-t-on le minimum de données pour comprendre la pratique et réfléchir à son développement ?
- B. Les aménagements répondent-ils aux besoins/usages des habitants ?
- C. Comment convaincre tous les acteurs et accompagner une transformation des modes de vie ?



Production de trace GPS & calcul d'itinéraire



The screenshot shows the CycleTracks mobile application interface. At the top, it displays the time as 8:46 AM. Below the header, there is a message: "Thanks for using CycleTracks! Please enter your user details here. It's optional, anonymous, and will really help us understand different people's biking preferences." The form includes fields for "Age" (set to 29), gender selection ("Male" or "Female"), and "Cycling Frequency" (set to "Several times per week"). There are also fields for "Home ZIP" (94110), "Work ZIP" (94102), and "School ZIP". At the bottom, there is an email input field with the placeholder "Email address: for news and updates !!" and a button containing the email address "cycletracks@sfcta.org".

Apports techniques

- Souvent contexte très peu de data: analyser globalement et plus localement la pratique de vélo
- Compléter les modèles de simulation
- Identifier des points noirs et des priorités
- Apports d'un calcul d'itinéraire spécial vélo + amélioration progressive

Impacts « politiques »

- Ville a besoin d'une diversité d'usagers, dans la durée
- Rend visible les cyclistes
- App comme nouvel intermédiaire ?

Alternatives

- Consultation (Plan Vélo..)
- Données classiques ?

Quels apports des outils numériques ?

Carte de cyclabilité et de sécurité



New York Vision Zero & Give a Beep à Londres



Apports techniques

- # Evaluation précise de la cyclabilité et sécurité
- # représentation d'une ville cycliste et de TOUT son réseau
- # Carte pour objectiver et travailler ensemble

Impacts « politiques »

- # Utiliser la carte crowdsourcée pour pousser la collectivité
- # Association comme intermédiaire entre une communauté « large » et la ville

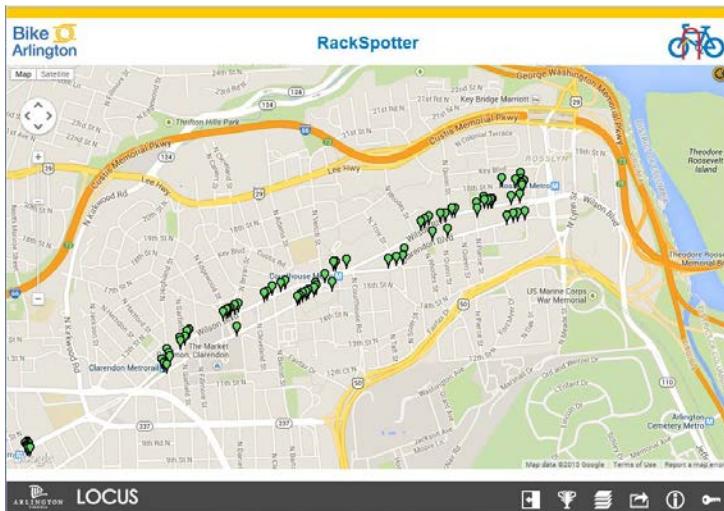
Alternatives

- # Données d'accidents ?
- # évaluation par des experts ?

Localisation de futurs stationnements & recensement d'équipement

Apports techniques

- # Permet à la ville d'être omnisciente à moindre coût
- # Futurs exemples à Paris et Grenoble
- # Recensement des besoins sur l'espace public et privé



Carte des espaces de stationnement à Washington DC

Impacts « politiques » potentiels

- # appropriation de son territoire
- # mise en visibilité et redevabilité



Box à vélo sécurisé à Grenoble

Signalement de problèmes sur la voirie

Apports techniques

- # Signalement géolocalisé, réactif
- # Recensement de tout le territoire
- # Action sur l'aménagement

MAIS lourd & engageant à gérer pour la collectivité même si utile

Impacts « politiques » potentiels

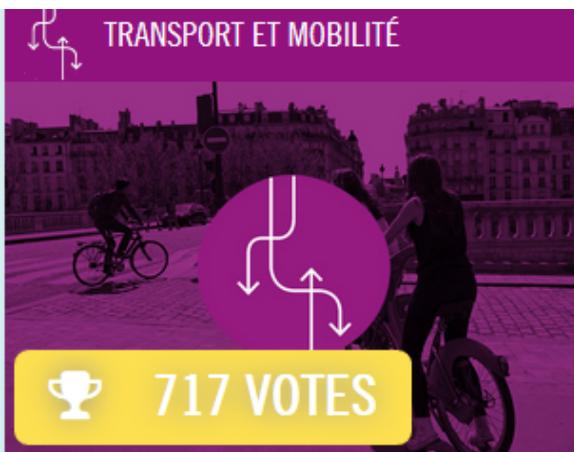
- # Lisibilité de l'action publique
- # Cadre de redevabilité et transparence
- # Canal d'échange simple
- # Elargissement base contributeurs

The screenshot shows the 2P2R.org platform interface. At the top left is the logo "2Pieds 2roues" and the website "WWW.2P2R.ORG". To its right is the "toulouse métropole" logo. The main area features a map of Toulouse with various icons indicating different types of street problems. A specific report is highlighted in a callout box:

Date de création : 2011-01-12
Description : Plusieurs poteaux empêchent de circuler librement sur la piste (toute neuve !). Il faut slalomer...
Proposition : Suppression ou déplacement des poteaux afin de dégager la piste
Réponse de la collectivité : En partie réalisé. Le reste devrait être traité en 2015
Adresse : 300, avenue de grande bretagne, Toulouse

Below the map, there are buttons for "Ajouter un commentaire" and "Ajouter une photo". On the left sidebar, there are filters for "Observations" and a section for "Campagnes 2p2r en cours".

Consultation: exemple de Paris avec le Plan Vélo et le Budget Participatif



18E

58 - CRÉATION D'UNE PISTE CYCLABLE SUR L'AVENUE DE SAINT-OUEN

Le trafic sur l'avenue de Saint-Ouen est particulièrement dense à tout moment de la journée. En l'absence de piste cyclable, cette voie est dangereuse et désagréable pour les cyclistes. Le projet consiste à créer

Apports techniques

- Budget-Participatif
- # Identification de projets
- # Priorisation actions
- Consultation Plan Vélo
- # Retour d'usage
- # Priorisation actions

Impacts « politiques » potentiels

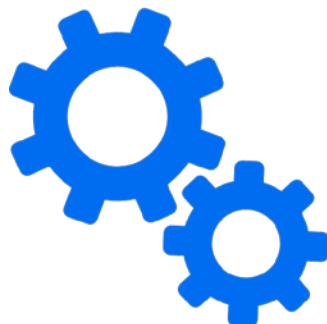
- # Certaine reprise de contrôle citoyen
- # Mise en visibilité
- # Co-construction. *Appropriation ?*

Alternatives

- # Expertise classique pour identifier les projets

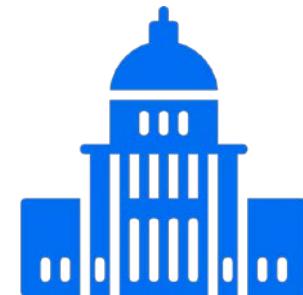
Quel apport du crowdsourcing pour le vélo?

Un outil parmi d'autres à disposition des villes, avec le crowdsourcing mieux connaître et mieux coproduire la ville peut aller de pair.



A approfondir: phase de dvpt du vélo & bénéfices du crowdsourcing (*quels interlocuteurs & quelle expertise ?*)

Technicien: rôle de médiateur important.
Mobilisé pour aspect technique mais moins politique (*sauf justification interne*).



Un apport technique réel: construire et partager une connaissance de la ville pour la cyclabilité.

Complémentaire expertise asso.

Classique **Expertise Vs Participation**
Profane (coll & asso).

Ville: techniciens vélo ouverts aux outils & participation citoyenne. Mais limites & difficultés. Usage encore limité/restreint

Impact « politique » potentiellement plus important: rendre visible, pousser le politique ou l'aider à se justifier et convaincre en interne.

Diffusion encore faible mais au-delà de la seule communauté militante.

Asso vélo: partagent la vision d'un outil numérique pour mieux coproduire la ville avec ses habitants.

Agir via normes sociales

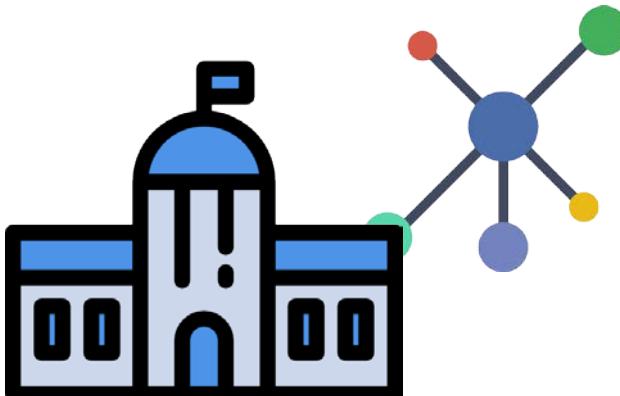
Quelques pistes qui donneraient une place pérenne au crowdsourcing:

- *Budget participatif*
- *App incontournables (&dimension citoyenne)*
- *Plateformes généralistes développées par/pour les villes*
- *Appropriation Asso vélo & base communautaire plus large > intermédiaire de contribution*

Nouvel espace public virtuel &
Emergence forte des
Civic-Tech

Transversalité indispensable (service technique, communication, participation, informatique)

Outil pour améliorer la cohabitation ? Prochaine étape: rendre plus lisible la ville et aider à sortir de « son » rôle ?



Ville contributive, transformation utopique ?

L'urgence écologique nous oblige à inventer de nouveaux mode de faire.

Identifier un « mode d'emploi » d'une approche collaborative par le numérique ?

« Conditions d'utilisation » du crowdsourcing

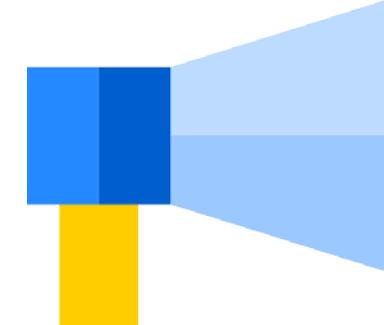
Une nouvelle façon de faire la ville: nouvelle grille et mode d'emploi.

Besoins – D.Durable	Apports potentiels
Régulation fine de la mobilité	<i>Données plus riches, actualisées, moins coûteuses</i>
Adéquation infrastructures-usages	<i>Données usages et signalements en temps réel pour adapter les services</i>
Rendre acteur & transformation des modes de vie : information + appropriation du projet & participation, co-construction	<p>Dans le futur, des plateformes pour combiner les 3.</p> <p><i>Collaboration pour la construction d'un projet ou de solutions</i></p>

Consommateur / capteur



Usager/évaluateur



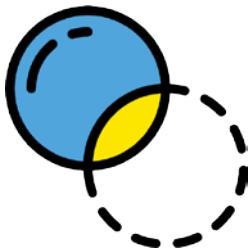
Citoyen/participant



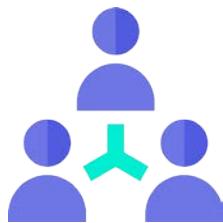
Outils numériques = briques de logiciel politique = structure empowerment



Ouverture de l'outil contribuer à la conception de la représentation/catégorie > participer à la construction de la vision de la ville et du pb public.



Transparence: ouverture/accessibilité des données, quel processus de contribution et de choix ? A quoi sert l'outil? Comment contributions sont prises en compte? Mettre en « visibilité » de la ville et ses complexité et en contexte les contributions.



Dimension sociale: quelles interactions entre contributeurs ? Quelle animation de la communauté et organisation des contributions? Réel espace public virtuel (Twitter) ?



Intégration et éducation au numérique: réduire les effets de représentations, sensibiliser au travail collectif...

Contribuer à une *Transition²*

Economie collaborative, Mobilité Collaborative, Crowdfunding

Projet « AudaCity » (Iddri – Fing)

Comment gouverner la ville numérique réelle?

Merci de votre attention