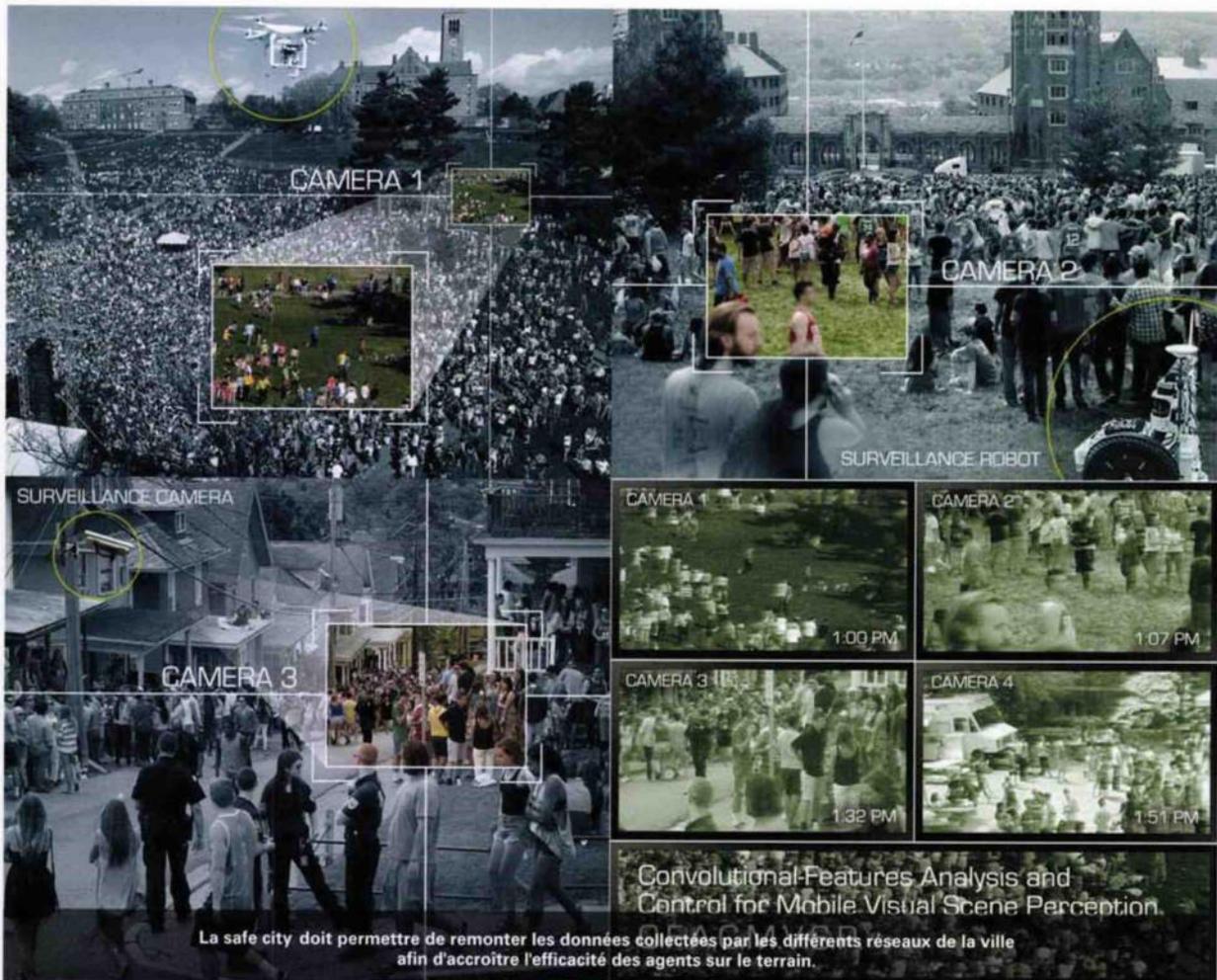


dossier



Les technologies au service de la safe city

La gestion intelligente de la sécurité est un des enjeux majeurs de ce qu'on appelle la « ville intelligente » ou la smart city. Mais se lancer dans un tel projet ne s'improvise pas et doit se faire en respectant un certain nombre de prérequis. Car les solutions pour tendre vers la safe city existent et les entreprises françaises proposent des outils très pertinents.

Souvent portés par les maires, les projets de smart city ont longtemps pâti – et pâtissent encore – d'une certaine forme de flou artistique. Ce que confirme Emmanuel François, président de la Smart Building Alliance for Smart Cities (SBA) : « Encore aujourd'hui, l'expression "ville intelligente" est vague et mal comprise des citoyens.

On y met un peu tout et n'importe quoi. Souvent les projets de smart city sont réduits à des outils marketing à des fins électoralistes ou pour vendre des solutions techniques. Un peu à l'image de ce qui s'est produit dans le cas de la domotique. » Pour le président de la SBA, il serait dommage d'en rester là. « Mais on n'est pas loin car les fondamentaux nécessaires à l'élabora-

LE POINT DE VUE D'UN INTÉGRATEUR

THIBAUT BOULLÉ

Ingénieur commercial smart city chez Sogetrel



« LA VIDÉO EST LA COLONNE VERTÉBRALE DES RÉSEAUX SMART D'UN TERRITOIRE. »

« La vidéoprotection est un outil puissant dont certaines données peuvent intéresser et être utiles pour différents services de la ville et offrir de nouveaux services digitaux aux citoyens. De nombreuses villes de taille moyenne, qui cherchent à garder leur population et à attirer des entreprises, réfléchissent à l'élaboration de nouveaux services pour se rendre plus attractives. Le prérequis d'une vidéoprotection efficace est la présence d'un réseau fibre parcourant les axes stratégiques d'un territoire. Pour peu qu'il ait été dimensionné en amont pour permettre d'autres usages,

ce réseau peut servir de support pour le déploiement d'objets connectés. On ne peut aussi que conseiller aux villes périurbaines et rurales de mutualiser leurs moyens techniques, ne serait-ce que pour en répartir le coût et bénéficier de solutions techniques homogènes. C'est ce qu'a fait Chartres métropole dont le CSU profite également à des communes de très petite taille qui n'auraient pas eu les moyens d'investir seules. Un réseau bien dimensionné sera aussi capable d'évoluer plus facilement, on pourra venir y greffer d'autres capteurs et d'autres usages. On réfléchit par exemple à la manière dont on pourrait utiliser les systèmes de contrôle d'accès installés dans les bâtiments gérés par la Ville et qui donnent une visibilité sur leur occupation. Cette information peut avoir un impact sur la consommation énergétique dudit bâtiment. Nous ne sommes qu'aux prémices d'une multitude de cas d'usages pour se faciliter la vie ! »

tion d'un projet de ville intelligente sont loin d'être maîtrisés et connus des acteurs concernés.»

Tout doit commencer par une vision, un projet clair. « On doit s'appuyer sur la technologie mais il n'est pas toujours aisé, quand on est un homme politique, d'être les deux à la fois. C'est-à-dire être en même temps visionnaire et perméable à la technologie », constate Emmanuel François. Or, il est impératif de maîtriser les fondamentaux posés en préalable par le président de la SBA. À savoir qu'une ville intelligente, et a fortiori sûre, repose sur de la technologie, du numérique, un système intelligent et évolutif. Mais cela ne suffit pas. « Il faut aussi savoir par quoi commencer, ajoute-t-il. Quels sont les prérequis de la smart city ? Elle doit disposer de réseaux connectés et communicants, évolutifs et pérennes, c'est-à-dire ouverts et interopérables, et donc non liés ou dépendants d'une seule application. Toute infrastructure déployée dans le cadre de ce type de projet doit donc reposer sur du numérique et de la technologie ouverte. Si les réseaux ne communiquent pas entre eux, on reste dans une logique de silos. À l'heure où nos concitoyens sont informés en temps réel de tout, de la qualité de l'air ou des ondes, il devient indispensable de casser ces silos et de créer des écosystèmes vertueux pour les territoires connectés. »

« La smart city implique de disposer de réseaux connectés, communicants et pérennes. »

EMMANUEL FRANÇOIS, PRÉSIDENT DE LA SBA

■ Une initiative locale

Les maires sont en première ligne en matière de sécurité. Comme l'expliquait dans le cadre des Universités de l'AN2V, en janvier 2018, Caroline Pozmentier-Sportich, adjointe au maire de Marseille, déléguée à la sécurité et à la prévention de la délinquance et vice-présidente de la région Paca, qui a fait installer 1 000 caméras de vidéoprotection et développer un centre de supervision urbain de dernière génération : « Les maires doivent mettre en place des solutions sur trois ans qui auront des effets ● ● ●

DU CÔTÉ DU FABRICANT

THIERRY OROSCO

Axone



« Notre solution OODA (pour Observ, Orient, Decide & Act) est un hyperviseur 3D qui vient tout simplement coiffer les grands systèmes verticaux d'un territoire connecté (caméras, gestion des feux de signalisation, contrôle d'accès...), pour offrir à l'opérateur devant son écran de la data qualifiée pour qu'il agisse le plus efficacement et rapidement possible. Cette capacité à remonter une information en temps réel et à la délivrer, via une interface très intuitive et simple d'usage, est très appréciée dans la cadre de la safe city, la principale préoccupation actuelle des villes. Notre solution permet également, dès lors que l'on dispose de cette plate-forme, d'y ajouter d'autres applications métier en dehors de la sécurité, le pas vers la smart city. OODA se caractérise par une capacité à intégrer très facilement tous les sous-systèmes existants du marché pour valoriser les équipements déjà installés. Il permet aussi de tirer les enseignements d'un incident en retrouvant l'état de chaque capteur à un même moment passé, de faire de la simulation, de planifier une opération en plaçant sur la carte 3D les avatars des forces qui seront engagées et surtout de faire du prédictif immédiat, c'est-à-dire une aide à la décision en temps réel. OODA permet donc à l'autorité de réagir très vite en intégrant ce que fait l'adversaire et ce qu'elle est en mesure de faire sur le terrain. Tout l'enjeu consiste à fournir un minimum d'éléments simples, élaborés à partir d'une multitude d'informations pour faciliter le travail de l'opérateur. »

● ● ● sur vingt ans. Cela passe par de l'audace, des partenariats et des investissements. Notamment en demandant des financements auprès du fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD) ainsi que des fonds européens, notamment pour financer les applications de big data dans la sécurité.»

En matière de smart cities, les mairies partent souvent du même constat. «Elles ont face à elles deux choses. D'une part, les Villes disposent sur le terrain de systèmes historiques – capteurs de flux, signalisation, vidéo... – construits en silos, explique Laurent Rochette, DG délégué du syndicat mixte ouvert Yvelines numériques. Et d'autres part, elles souhaitent mettre l'usager, le citoyen, au centre de leur préoccupation. Elles veulent lui donner des indicateurs lui permettant, par exemple, de faire des choix en matière de mobilité. Or, quand elles décident de se lancer dans un projet qui permettrait de faire travailler ensemble les données collectées, par leurs systèmes historiques, et les services qu'elles souhaitent mettre à la disposition des usagers, elles se rendent compte que cela est difficile, voire impossible. Certaines décident donc de mettre les choses sur la table : de combien de capteurs disposent-elles sur le terrain ? En général, beaucoup. Elles comprennent que pour les exploiter au mieux, il va leur falloir rationaliser le tout et mener une réflexion globale afin d'éviter de multiplier les capteurs ou de superposer différentes couches de capteurs.»

■ Comment faire ?

«Il faut mettre tous les acteurs concernés autour d'une table et discuter. On ne se lance pas dans un tel projet sans avoir claire-

DU CÔTÉ DU FABRICANT

XAVIER FÉRY

Gérant de Komanche



© DR

« En matière de safe city, le savoir-faire français est réel. Mais, à l'inverse de ce qui se fait dans d'autres pays, il nous est très difficile d'expérimenter nos solutions.

Dans le cas de Komanche, nous travaillons sur un hyperviseur natif 3D qui va permettre aux villes de générer des requêtes en temps réel et faire remonter automatiquement toutes les informations de tous leurs différents réseaux et capteurs. Or, comment en valider l'efficacité sans tests sur le terrain ? C'est pourquoi, le FrenchShield, avec certains de ses partenaires comme Overall Security, Affinis, Alcéa, Kopp, Heure & Contrôle, Mextor et Komanche, se sont rapprochés du Campus de l'espace, à Vernon, afin de pouvoir tester, sur un site privé, et en grandeur réelle, les technologies applicables à la safe city : reconnaissance de visages, lecture de plaques, détection automatique d'incident, reconnaissance de couleurs, d'objets, gestion des flux, contrôle d'accès, protection mécanique anti-intrusion, Audit, cyber, etc., en interagissant avec l'environnement vidéo et ses couches d'intelligence. Pour que notre hyperviseur puisse fournir à l'opérateur les informations utiles dans le cadre de tel ou tel scénario prédéfini. »

2 QUESTIONS À

DENIS HAMEAU

Vice-président du conseil régional de Bourgogne Franche-Comté, conseiller ESRI Dijon métropole chargé du projet OnDijon



© DR

Comment se lance-t-on dans un projet aussi vaste que OnDijon ?

Il y a trois ans, à partir de la vision stratégique de notre territoire autour de l'environnement, de l'inclusion sociale et du développement

économique, nous avons voulu repenser la façon de gérer les grandes fonctions urbaines et l'espace public. Évidemment, ce vaste projet incluait les usages des citoyens et une remise à plat complète, dans le cadre de notre vision de la ville de Dijon demain, des manières de fonctionner de nos différents postes de contrôle sécurité : PC police municipale, CSU, PC circulation, PC sécurité, Allo mairie... Tout cela fonctionnait en silo, plutôt bien, mais avec une coordination et une transversalité perfectible. Il nous fallait donc revoir le dispositif avec une méthode différente. Nous avons d'abord réfléchi à une échelle plus large, celle de la métropole : 260 000 habitants et 24 communes. Nous avons ensuite étudié très attentivement ce qui se faisait en France et dans le monde en matière de « ville intelligente » pour nous inspirer des meilleures pratiques notamment en matière d'éclairage public et d'économies d'énergie.

Cela fait, nous nous sommes tournés vers les entreprises. Quatre consortiums pilotés chacun par Bouygues Énergie Services, Engie, Eiffage et Vinci ont répondu à notre appel d'offres.

Justement, vous avez été retenu, parmi plus de 470 dossiers, en finale d'un concours organisé dans le cadre du Smart City Expo World Congress de Barcelone. Cela démontre la qualité de votre projet...

Cela montre surtout que nous sommes allés bien au-delà de la vision la plus simple de ce qu'on appelle communément la smart city, qui souvent se limite à ses aspects sécuritaires ou technologiques dans un domaine. Nous avons voulu avec Bouygues Énergies Services, Citelum, Suez et Cap Géminiez conjuguer un leadership public fort et le meilleur de l'innovation privée.

Ainsi, grâce à la meilleure utilisation des données générées par la Ville, nous pourrions réinventer, avec le personnel sur le terrain, nos services (police, voirie, propreté, etc.). Cela débouche aussi sur une gouvernance locale des données à construire. Elles seront mises à disposition de nombreux acteurs et sur le campus de l'université, une rue permettra aux start-up de tester grandeur nature leurs solutions. Ce partage des données – qui restera sous le contrôle de la Ville – se fera avec le monde universitaire, les écoles d'ingénieurs, les laboratoires, les entreprises de l'économie numérique, contribuera à l'attractivité du territoire et à inventer les services de la ville de demain.

ment défini les objectifs du projet et ce qu'on souhaite, précise Laurent Rochette. Ainsi, dans le cas de la mise en place de notre CDSI (Centre départemental de supervision des images), nous avons constitué un comité de réflexion qui devait mener la réflexion sur la smart city: les freins à dépasser, les leviers à utiliser, les sujets imposés comme la mobilité, la régulation du trafic... tout cela pour coordonner les choses.»

Concrètement, les villes qui souhaitent se lancer dans un projet smart ou safe city, ont deux briques principales à leur disposition: la vidéoprotection et la mobilité/régulation de trafic. Dans la première, elles ont installé plusieurs centaines, voire milliers de capteurs – dont les caméras – dans un certain nombre de lieux publics (écoles, collèges, lycées, casernes de pompiers, gymnases, hôtel de ville...) dont les villes doivent assurer la sûreté. En ce qui concerne la mobilité/régulation de trafic, certaines collectivités disposent d'un système élaboré.

«Tout l'intérêt de la concertation entre les différents acteurs et les départements limitrophes, ajoute Laurent Rochette, est de pouvoir étudier la possibilité de mutualiser certains réseaux et outils. C'est par exemple, ce que l'EPI78-92 (établissement public inter-départemental) fait en ce moment avec une étude en cours pour étendre le système Siter aux Yvelines.»

■ Sortir de la logique des silos

La démarche exposée par Laurent Rochette implique que les réseaux à disposition des villes et pouvant éventuellement servir à la mise en place d'une approche safe city puissent commu- ● ● ●

PAROLE D'EXPERT

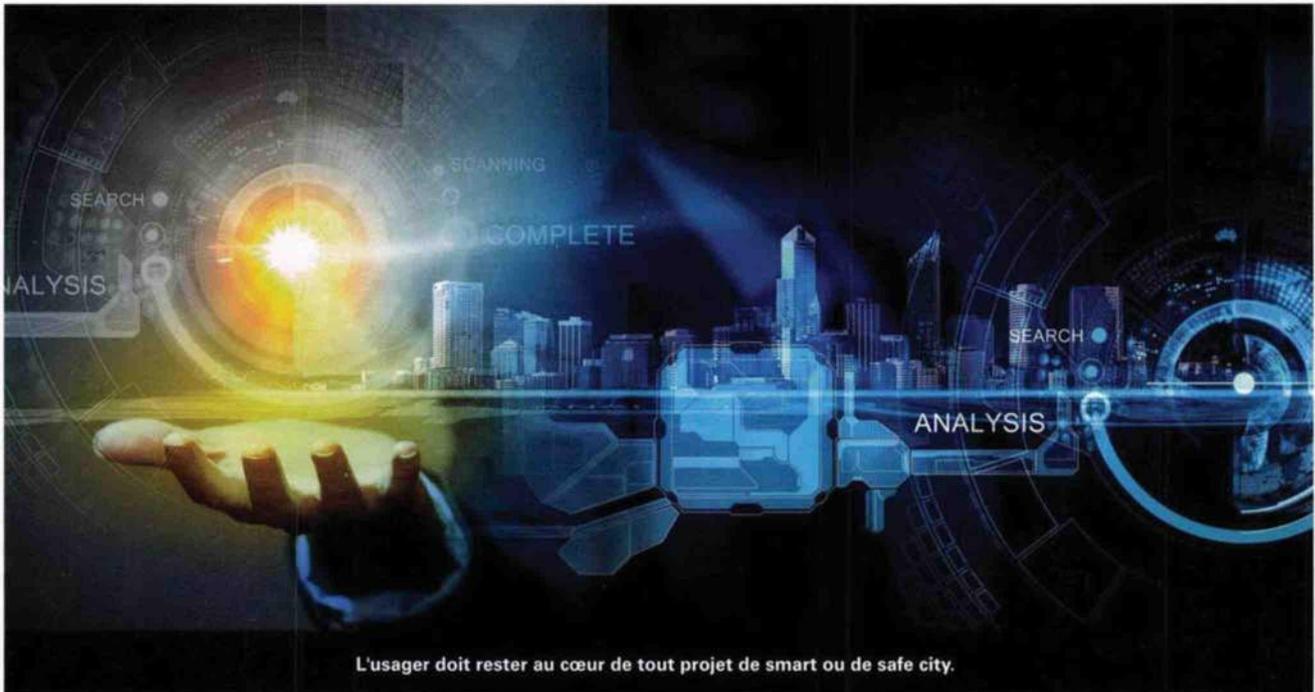
EMMANUEL FRANÇOIS

Président de la Smart Buildings Alliance for Smart Cities (SBA)



« IL FAUT DES RÉSEAUX NUMÉRIQUES OUVERTS ET INTEROPÉRABLES. »

« La smart city, et a fortiori la safe city, ne peuvent pas se bâtir sans des réseaux numériques, ouverts, communicants et interopérables. Il faut en outre que la Ville soit propriétaire de ses données, qu'elle ne soit pas contrainte de devoir passer par un tiers pour en disposer. Ceci posé, il est évident que la sécurité est une des "portes d'entrée" pour ce type d'infrastructure car les villes disposent souvent de réseaux de vidéoprotection qui peuvent permettre d'envisager d'en exploiter les données dans une démarche "intelligente". Mais, selon moi, on ne peut pas envisager la smart city sans des bâtiments intelligents qui, non seulement permettront de piloter l'énergie, la sécurité ou la mobilité à l'échelle du bâtiment, mais aussi de fournir – le cas échéant – une partie de ces données aux services de la ville. Il faut penser continuum des données entre la ville et ses bâtiments. Mais cela va évidemment impliquer une évolution du cadre législatif. »



© Getty image

● ● ● niquer entre eux. Ce qui est loin d'être le cas. «Les villes, lorsqu'elles ont déployé leurs réseaux de vidéoprotection, de gestion du trafic ou autres... n'ont pas toujours travaillé dans une logique d'interopérabilité de ces systèmes, regrette Emmanuel François. Leurs réseaux, actuellement, ne communiquent pas

entre eux ou ont du mal à le faire. Pour construire une safe city, il faut donc impérativement sortir de la logique du silo.»

Autre écueil à éviter: la logique propriétaire. «Par ailleurs, continue le président de la SBA, les villes ne sont pas forcément propriétaires de leurs infrastructures et donc maîtres de leurs données. La smart city ou la safe city pose donc un problème de gouvernance. C'est-à-dire qu'elles doivent absolument pouvoir disposer des données générées par leurs divers réseaux, pour les exploiter.»

Cette exploitation des données et réseaux par les villes est donc un des enjeux majeurs de la safe city. Elle doit leur permettre de proposer de nouveaux services aux usagers de la ville et de rentabiliser les installations existantes...

PAROLE D'EXPERT

PHILIPPE GENDREAU

Délégué général adjoint du Gicat



«PROPOSER DES APPLICATIONS DIGITALES AUX CITOYENS.»

«Quand on parle de safe city, on est face à deux sujets qu'on a tendance à mélanger. Le premier concerne la sécurité intrinsèque des systèmes

de la Ville (eau, éclairage public, feux de signalisation...) et la plupart des gens s'arrêtent là. Le second, plus complexe, concerne la réflexion qu'on doit mener pour offrir une meilleure sécurité "perçue" aux citoyens et usagers de la ville. En déployant mieux sur le terrain les forces de sécurité et en proposant aux citoyens des outils et services digitaux leur permettant d'être informés en temps réel d'un événement, de la présence de pickpockets dans un tramway, d'un incident dans le trafic urbain... La safe city doit donc permettre de concevoir des applications allant bien au-delà de la surveillance de la population. Et les entreprises françaises jouissent d'un vrai savoir-faire en la matière. Mais il est dommage que la réglementation en vigueur les empêche de tester, en grandeur réelle, le bien-fondé de leur approche, l'efficacité et la validité de leur application. Il faut leur permettre d'expérimenter sur le terrain...»

■ Rentabiliser les systèmes

«Les villes se demandent comment rentabiliser les systèmes déjà déployés, et en particulier ceux de vidéoprotection, constate Thibault Boullé, Business Developer Smart City chez Sogetrel. Par exemple, environ 80 % des villes moyennes disposent d'une installation de vidéoprotection. Et cherchent à rentabiliser cette installation. Se lancer dans un projet smart city est un bon moyen de se servir autrement d'une installation de sécurité pour mettre à disposition certaines données et informations collectées par le réseau de caméras à la disposition d'autres services de la Ville.»

Les villes disposent aujourd'hui, avec leur réseau de vidéoprotection, d'un outil puissant et parfois intelligent, doté de capacités de stockage importantes, supervisé par des agents dans un PC. Or, les villes utilisent une faible partie du potentiel de ces réseaux. Et les opérateurs devant leurs écrans de contrôle sont souvent réduits à la simple visualisation des images fournies pour, le cas échéant, alerter les équipes sur le terrain. «De nombreux autres métiers et services de la Ville, notamment la voirie, gagneraient à bénéficier d'une réactivité temps réel, ajoute Thibault Boullé. Les agents devant leurs écrans peuvent leur fournir des informations provenant des différents capteurs posés sur la

2 QUESTIONS À

LAURENT ROCHETTE

Directeur général délégué du syndicat mixte ouvert Yvelines numériques



Quels sont les prérequis à respecter pour engager un projet de smart ou de safe city ?

Il faut tout d'abord garder à l'esprit que l'utilisateur

doit être au cœur de la démarche. Sans cela, tout ce qu'on pourra mettre en place risque de rester lettre morte et susciter des réactions négatives. Une fois cela posé, il faut évidemment engager une vaste concertation avec tous les acteurs concernés et bien identifier qu'elles sont les responsabilités de chacun, les différents opérateurs selon les prestations assurées pour la ville... Car nous sommes souvent confrontés à un morcellement et un empilement des responsabilités sur un même territoire qui peuvent nuire à la possibilité d'avoir une vision par le haut. Par exemple, le département des Yvelines n'a pas hésité à se rapprocher du département des Hauts-de-Seine dans le cadre de son projet de smart city afin d'étudier comment nous pouvions

mettre en commun nos moyens respectifs pour les mutualiser ou les intégrer dans la smart city pour éviter de multiplier des systèmes qu'il n'est pas toujours évident de faire collaborer. C'est de cette réflexion approfondie qu'est né notre CDSI ou centre départemental de supervision des images qui centralise, en un seul système, les images fournies par les 3000 caméras du département, pour les stocker, les exploiter, en lien avec les forces de sécurité.

En quoi ce système centralisé vous permet de mieux gérer les flux des caméras ? Cela vous permet-il d'envisager de faire profiter de cette exploitation des données d'autres services du département ?

Pour que tout cela fonctionne correctement, il faut mettre de l'intelligence dans le système. Et cela suppose que ce soit possible, c'est-à-dire que votre système ait été conçu pour être évolutif. Notre CDSI peut compter sur l'IA

pour faire de la détection automatique d'anomalies dans les flux des 3000 caméras du réseau : un incident, la détection d'un cri, une personne qui appuie sur un bouton... Et comme le système est ouvert, nous pouvons raisonnablement envisager d'y greffer demain d'autres applications comme la détection de température, de fumée... Nous travaillons d'ailleurs déjà à l'interconnexion du système de gestion du trafic avec celui de la vidéo. Mais il faut rappeler qu'on ne se lance pas dans un tel projet sans un élément déclencheur, un besoin réel économique ou politique. Pour répondre à la seconde partie de votre question, d'autres services de l'État sont très intéressés par notre démarche. La police et la gendarmerie évidemment qui y voient un moyen très efficace pour avoir de l'information en temps réel et qualifiée. Les services de l'Éducation nationale également qui souhaiteraient s'en servir pour faire intervenir les personnels compétents en cas d'incident et disposer d'un élément de preuve...

ville. Par ailleurs, les données remontées par les caméras pourraient permettre d'apporter du service aux citoyens (flux de circulation, fréquentation des guichets...) et de sortir de la seule logique d'exploitation sécuritaire du réseau de vidéoprotection.» Point de vue que partage Philippe Gendreau, délégué général adjoint sécurité du Gicat : «*En gros, les villes disposent de réseaux de vidéoprotection utilisés à des fins de pure surveillance et qui occupent un grand nombre d'agents. Il faut que les villes – et c'est tout l'intérêt de se lancer dans une réflexion smart city – se demandent ce qu'elles pourraient faire d'original avec ces réseaux afin d'en optimiser le potentiel. Comment se servir des nouvelles technologies, des algorithmes, de l'intelligence artificielle... pour faire autre chose (gestion du trafic, suivi de la pollution urbaine...) et afin de faire en sorte que la partie veille, pendant laquelle il ne se passe rien, soit gérée de manière automatique par des outils intelligents avant de réserver à l'homme la prise de décision et l'intervention. Et surtout de participer à la mise à disposition de nouveaux services aux usagers.*»

■ Quelle porte d'entrée ?

Il semble bien qu'à l'heure actuelle le réseau qui soit à même de permettre aux villes de s'engager dans un projet smart et safe city soit celui de la vidéoprotection. «*Le réseau de caméras, lorsqu'il a été bien conçu et câblé, est tout à fait à même de servir de support à d'autres services*», confirme Philippe Gendreau. Constat que partage Thibault Boullé : «*De nom-* ● ● ●

DU CÔTÉ DU FABRICANT

AUGUSTIN MARTY

Directeur général de Deepomatic



© DR

« Depuis sa création en 2014, Deepomatic travaille sur la manière de rendre les caméras intelligentes. Aujourd'hui, notre solution permet, sans qu'il soit nécessaire d'intervenir sur les caméras installées dans les villes, de les rendre intelligentes en installant tout simplement, parallèlement au système existant, un serveur d'analyse à côté des serveurs vidéo. Le tout étant piloté à partir d'une interface dans le cloud. Avec notre solution il est tout à fait possible, et très aisément, de permettre au système de caméras sur le terrain de remonter de l'info pour savoir, par exemple, si les gens font du covoiturage, si les conducteurs respectent les couloirs réservés aux cyclistes... Notre solution permet donc de transformer un système de vidéoprotection, dont les données sont très souvent sous-exploitées, en un système intelligent, fournissant à l'exploitant de l'information utile. »

PAROLE D'EXPERT

DOMINIQUE LEGRAND

Président de l'AN2V et président de la commission safe city de la SBA



« FOURNIR EN TEMPS RÉEL LA MEILLEURE INFORMATION POSSIBLE. »

« Je me demande si on peut encore parler de smart cities, de safe cities... Je crois qu'il faut plus raisonner en termes de "smart territories" ou "territoires de confiance". Cela permet d'aller plus loin que la simple smart city et donne bien une idée du fait que pour assurer la sécurité de nos concitoyens dans le cadre de la "ville sûre" ou "intelligente", il faut raisonner à l'échelle du territoire car, dans une approche d'une sécurité globale, il faut que les différents systèmes et réseaux dont ils disposent puissent être connectés entre eux afin de fournir en temps réel la meilleure information possible aux citoyens et personnels chargés d'assurer leur sécurité. Tout doit concourir à ce que les technologies

déployées sur le terrain soient à même de remonter de manière très fluide et rapide les informations avant et après un incident évidemment, mais surtout pendant. On doit tendre vers le temps réel et c'est d'ailleurs ce que réclament de nombreux représentants des forces de l'ordre. La safe city doit être conçue pour permettre de refermer autour de lui, le champ d'action d'un délinquant, le plus rapidement possible, grâce aux moyens technologiques et humains. »

● ● ● *breuses villes, métropoles ou pas, disposent d'un réseau suffisamment ambitieux et bien conçu pour permettre à d'autres applications de venir se greffer dessus. En revanche, lorsque les réseaux urbains ont été construits service par service, sans réflexion globale, on peut avoir du mal à connecter d'autres usages et cela génère des surcoûts importants.*

Ici nous en revenons à une problématique évoquée plus haut : la nécessaire concertation entre les différents acteurs et services concernés par un projet smart city. « Pour élaborer de nouveaux services et applications à partir d'un système ouvert, il faut organiser des réunions afin de faire émerger les besoins différents des services concernés », ajoute l'expert de Sogetrel. Avant de regretter « qu'il soit très rare que les villes aient un réflexe collaboratif afin d'étudier la manière dont il possible de faire travailler entre eux les différents systèmes de la commune. » Or, la mutualisation des systèmes, comme nous l'a expliqué Laurent Rochette, est importante car elle permet de disposer d'une certaine homogénéité des dits systèmes pour leur permettre d'évoluer.

« La safe city doit permettre de concevoir des applications allant au-delà de la surveillance de la population. »

PHILIPPE CENDREAU, DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL ADJOINT DU GICAT

■ Une ville « Big Brother »

La safe city n'est pas la mise en place d'une ville qui surveillerait tout le monde, tout le temps. Et cela doit être expliqué.

« Il s'agit de proposer non seulement de nouveaux services aux citoyens, mais aussi d'accroître l'efficacité des forces de l'ordre déployées sur le terrain, tient à souligner le délégué général adjoint du Gicat. Le but est de proposer aux usagers des services à valeur ajoutée mais aussi d'offrir aux citoyens une meilleure sécurité "perçue", de manière harmonieuse, non anxiogène. La safe city, bien conçue et pensée, permet de mettre à disposition du citoyen – et même des forces de l'ordre – des

applications qui vont bien au-delà du simple contrôle des foules et de la population. »

Il ne s'agit aucunement de copier des modèles étrangers. « La safe city n'est pas l'occasion pour le pouvoir de surveiller tout le monde et de le verbaliser tout le temps dès qu'il sort des clous. On ne souhaite pas copier l'exemple chinois. Et les lois en vigueur en France nous en préservent heureusement », ajoute le président de SBA, Emmanuel François.

« On ne doit pas laisser les débats éventuels suscités par la safe city à ceux qui en dénoncent les dérives éventuelles ou la dangerosité potentielle pour les libertés publiques. Nous devons communiquer, expliquer et informer nos concitoyens sur les objectifs de la safe city et en quoi elle nous permettra d'améliorer leur sécurité et de leur offrir de nouveaux services », conclut Philippe Gendreau. ■

DU CÔTÉ DU FABRICANT

ÉRIC CHAU

Directeur produit de Datategy



© DR

« Datategy est une start-up spécialisée dans l'analyse des données. Notre plate-forme collaborative Octocity permet de gérer les flux de données des

personnes, de l'énergie, du trafic... Nous sommes capables d'utiliser les flux de la vidéosurveillance ou du contrôle d'accès afin de fournir à tout instant les informations nécessaires à l'opérateur. Par exemple, en cas d'incident, comment gérer les flux de personnes ou comment modéliser les déplacements des personnes dans l'infrastructure ? Nous utilisons aussi des données de fréquentation et de verbalisation pour aider les opérateurs de mobilité à gérer leur activité et lutter efficacement contre la fraude... Notre solution vient aisément se greffer sur n'importe quel type de capteurs, n'importe quelle source de données... afin de les analyser et les exploiter de manière pertinente. »