Systèmes d'information et gestion de l'urbain sur la longue durée (fin XVIIIe - début XXIe siècles)

Colloque international organisé par le LATTS et l'ISCC
avec le soutien du LabEx EHNE et du Centre Alexandre-Koyré
à l'Institut des sciences de la communication
15-16 mars 2016

Appel à communications

Si la littérature tant historique que sociologique contient déjà un nombre conséquent de recherches qui scrutent les divers savoirs et pratiques dédiés à la gestion de l'urbain, force est de constater qu'on est moins bien servi si l'on s'intéresse aux systèmes d'information impliqués dans la construction, le développement et les usages de ces savoirs et pratiques.

Par leur caractère à maints égards original, voire spectaculaire, plusieurs évolutions technologiques récentes, comme le GPS, les cartographies numériques, les panneaux d'affichage en « temps réel » ou les « *big data* », risquent de nous faire oublier que les gestionnaires de l'urbain, qu'ils soient techniciens ou édiles, ont largement recouru depuis longtemps à des systèmes d'information plus ou moins sophistiqués – à savoir des systèmes socio-techniques composés d'hommes, de dispositifs matériels et d'institutions, qui produisent, stockent et utilisent en masse des données informationnelles – dans leur effort pour maîtriser et gérer les effets de la « révolution » urbaine qui débute en Europe dès avant 1800, avant de se diffuser à l'échelle du monde au XXe siècle. Rappelons ainsi que le spectre de l'incendie déclenche à Londres dès le début du XVIIIe siècle un système de secours mis en place par les compagnies d'assurance alors que des dispositifs de gestion des noyades, pour la Tamise entre autres, se développent également à la fin des années 1770. De l'autre côté de la Manche cette fois, dans les années 1840, les ingénieurs des services techniques de la ville de Paris mettent en place un système d'information grâce auquel toutes les rues de la capitale et l'ensemble des immeubles parisiens sont munis d'une fiche individuelle décrivant leur état « hydraulique » (équipements, conditions d'abonnement…). Dans les premières décennies du XXe siècle, plusieurs compagnies de transports urbains aux États-Unis se lancent dans de grandes enquêtes pour collecter des données relatives à la mobilité des citadins, aux origines et destinations de leurs déplacements, avant de traiter les informations ainsi récoltées à l'aide des « machines de tabulation » de l'époque dans le but d'optimiser la forme et le fonctionnement de leurs réseaux. A partir des années 1950 et 1960, la mesure de la pollution de l'air devient systématique, notamment à Paris, grâce à un réseau de capteurs installés dans la ville. Les flux de données ainsi générés permettent de cartographier la pollution atmosphérique. La création d'Airparif (1979) institutionnalise cette gestion du réseau de surveillance de la qualité de l'air. Quant aux usages policiers de l'information sur les trafics –dans toute leur polysémie–, ils n'ont pas attendu l'installation de caméras de

vidéosurveillance. On a enfin pensé à réinventer la ville et l'urbanité grâce aux réseaux de communication, pour recréer de la proximité et de la convivialité, peut-être bien depuis l'origine du téléphone et certainement avec le câble.

Et si le « passé » et le « présent » pouvaient s'éclairer mutuellement ? Tel est le pari qui anime le projet de ce colloque, qui se veut pluridisciplinaire, ouvert à la comparaison internationale et à l'étude des circulations transnationales, et qui entend aussi privilégier une perspective de longue durée. Historiens, géographes, sociologues et praticiens sont dès lors invités à se pencher sur l'histoire longue des systèmes d'information impliqués dans la gestion de l'urbain et à les soumettre, de façon prioritaire mais non exclusive, aux questionnements suivants :

1) **Les caractéristiques et les usages des systèmes d'information**
Il s'agit de dégager de grandes évolutions concernant les caractéristiques et les usages de ces systèmes d'information – lesquels, notons-le au passage, utilisent souvent pour fonctionner des réseaux urbains traditionnels, au premier rang desquels le réseau électrique –, telles que, par exemple, la montée en puissance du « temps réel », avec toutes les questions de calcul et de présentation de l'information afférentes.

2) **Les acteurs**
L'objectif serait ici d'identifier des grands déplacements concernant les systèmes d'acteurs (producteurs et utilisateurs) de ces systèmes d'information. A en juger par les évolutions observées sur une série de terrains, tels que celui des transports, on assisterait, par exemple, à un effacement progressif de la puissance publique comme acteur central, du côté de la production mais aussi des usages, « compensé » par la montée en puissance d'un ensemble d'acteurs privés qui ont su établir des rapports étroits avec le monde de la recherche (pensons à Google et à ses produits). Cette mise en retrait des pouvoirs publics laisse également le champ libre à des acteurs associatifs, parfois militants, qui développent des outils de mesure participatifs, en particulier dans une perspective environnementale.

3) **Les conséquences de l'évolution de ces systèmes d'information sur les réseaux urbains eux-mêmes, leur conception, leur développement, leur exploitation, leur maintenance, leurs transformations...**
On pense ici à une analyse du dialogue décisionnel qui se met en place en fonction des outils disponibles entre ces systèmes et le service assuré par le dispositif technique, à l'impact de ces systèmes sur les pratiques professionnelles et les métiers des réseaux urbains et de la ville, ou, encore, à la question de la formation de l'offre et la demande, par exemple, en termes de mobilité.

4) **Les systèmes d'information comme « analyseurs »**
Dotés de caractéristiques matérielles particulières, portés par des acteurs spécifiques, ces systèmes peuvent aussi témoigner à travers leur construction et leurs usages de mutations économiques, sociales et culturelles plus larges des sociétés urbaines. Nous pensons ici par exemple aux cartes nommées éloquemment « *trip-desire charts* », élaborées à partir des années 1940/50 dans le but de capter les souhaits des ménages américains en matière de déplacements urbains, et qui sont fondées sur une conception de l'individu libre de se

déplacer comme il l'entend et aux aspirations duquel l'ingénieur doit répondre en fournissant les moyens techniques (infrastructurels) adéquats, dans cet exemple les autoroutes urbaines.

D'une durée de deux jours, le colloque donnera lieu à une publication collective sous la forme d'un numéro spécial de la revue *Flux*.

Les propositions de communication (d'une durée de 20 minutes) sont à soumettre à l'adresse suivante avant **le 15 octobre 2015**:
siguld2016@gmail.com
Chaque proposition (en anglais ou en français) devra inclure un titre et un texte de proposition (400 mots maximum) accompagné d'un CV court (nom, coordonnées, formation et diplômes, activité et organisme de rattachement, thèmes de recherche et principales publications).
Une réponse sera donnée aux auteurs avant le **30 novembre 2015**.

Contacts :
Konstantinos Chatzis : chatzis@enpc.fr
Arielle Haakenstad : arielle.haakenstad@paris-sorbonne.fr

Organismes partenaires : Association Passé Présent Mobilité (P2M), École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Universidade de Evora.

Comité scientifique : Denis Bocquet (ENSAS), Yves Bouvier (Université Paris-Sorbonne), Ana Cardoso de Matos (Universidade de Evora), Konstantinos Chatzis (LATTS), Mathieu Flonneau (Université Panthéon-Sorbonne), Pascal Griset (Université Paris-Sorbonne), Valérie November (LATTS), Antoine Picon (LATTS, Harvard University), Marie Thébaud-Sorger (Centre Alexandre Koyré), Pascal Ughetto (LATTS).