

BALADES DES GENS HEUREUX DANS LES VILLES EN OPEN SOURCE



Par
**ADELINE ATTIA
ET VIRGINIE GAILING**

LA CITÉ EN OPEN SOURCE EST UN MODÈLE D'AVENIR CAR ELLE INVITE À DES PRATIQUES, DES SITUATIONS DE MOBILITÉS ET DE PARTAGE NOUVEAUX, INITIÉS EN VILLE ET PAR LA VILLE. SA DIMENSION D'INACHÈVEMENT CONDUIT À REPENSER LES MODÈLES DE COHABITATIONS, DE MOBILITÉS ET DE MUTUALISATION DES LIEUX, DES BIENS, DES DONNÉES, DES IDÉES ET DES SERVICES.

—

La ville en Open Source emprunte son imaginaire à celui de l'Open Data, fabuleuse démarche de libération, d'ouverture et de customisation des données des administrations publiques et des entreprises. Ce fonctionnement, encore impensable il y a seulement quelques années, est devenu incontournable pour le monde de l'éducation, de l'entreprise et de l'innovation.

DES CENTRALITÉS « ÉPHÉMÈRES »

Mais l'Open Source est une notion qui dépasse aujourd'hui la simple liberté d'accès aux données. Cela devient un mode de création, de production et de distribution qui, fondé sur l'accessibilité et l'échange, se transforme en une véritable dynamique collaborative. Concevoir la ville sur ce principe permet d'aller encore beaucoup plus loin, en imaginant des centra-

lités «éphémères», en devenir, forcées de se redéfinir progressivement, au gré des mutations apportées par l'évolution des modes de travail, d'habitat et de relation entre ses habitants.

DE NOUVELLES POROSITÉS

Se mouvoir en ville a de tous temps été une gageure, qui ne cesse de s'intensifier au rythme du développement effréné des agglomérations urbaines. Faciliter l'accès aux personnes, aux biens de consommation,

aux transports, aux savoirs est le défi majeur des villes d'aujourd'hui, de Rio à Berlin, de Paris à Shanghai...

Circuler et fluidifier sont les conditions sine qua non de la ville liquide, qui induit de nouvelles porosités entre des lieux et espaces jadis étanches: travail et maison, lieux privés et lieux publics, gares et commerces...

Mais les usagers de la ville sont-ils condamnés à devenir liquides eux aussi, à se perdre dans les méandres de flux qu'ils ne maîtrisent et ne choisissent plus? À qui profite véritablement cette horizontalité, cette fuite, cet élargissement continu qui abolit et évite les frontières?

FACILITER L'ACCÈS
AUX PERSONNES,
AUX BIENS DE
CONSOMMATION,
AUX TRANSPORTS,
AUX SAVOIRS
EST LE DÉFI MAJEUR
DES VILLES
D'AUJOURD'HUI

La situation nouvelle de la mobilité généralisée, intelligente et communicante aboutit à nombre de paradoxes.

Cette évolution n'est d'ailleurs pas sans rappeler celle de l'informatique, une fois de plus, où en à peine quelques années, l'innovation est passée du hardware au software, du «plus vite, plus loin plus gros» au plus intelligent et plus convivial, grâce à la magie de l'interface. Et comme le mentionne Georges Amar

dans son ouvrage Homo Mobilis, le nouvel âge de la mobilité: «cela ne veut pas dire que le hardware n'est pas important: l'iPhone, c'est bien du hardware! D'ailleurs le génie d'Apple, c'est l'objet».

PLUS D'INFRASTRUCTURES NÉCESSITE PLUS D'INTERFACES

Dans la ville Open Source, nous assistons au même paradigme: un besoin croissant d'infrastructures mais aussi d'interfaces, de *plug-in*. Donner accès aux données, aux biens de consommation, aux personnes, aux services, aux idées...



ILLUSTRATIONS
DE FANNY BLANC

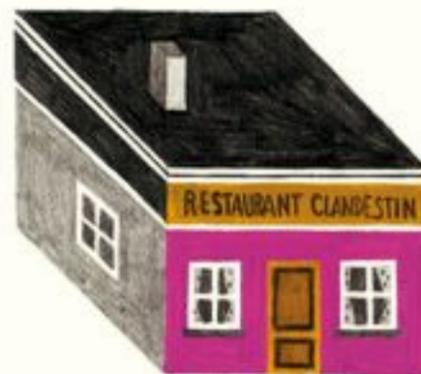
L'IMPORTANT D'ÊTRE NOMADE DANS SA TÊTE ET DANS SON CORPS POUR HABITER QUELQUE PART

Une évolution qui a également inspiré Silvio d'Ascia, architecte des nouvelles gares de Turin et de Naples. Considérant que les gares ont elles-mêmes le potentiel de devenir des *plug-in* de territoires sur les villes, il œuvre pour leur transformation en lieux référents de la multi modalité.

En créant des espaces aux volumes ouverts, il entend ainsi réhabiliter la gare comme un véritable espace public où «on peut faire des réunions, des rencontres, et même des salles de conférence». Il estime ainsi que ses projets auront complètement réussi quand on ira à la gare «même si on n'a pas besoin de prendre le train».

L'INTÉRÊT DE LA VILLE EN OPEN SOURCE

Au delà des modalités de la mobilité et du libre accès à la ville poreuse, nous voyons bien que le grand enjeu pour les usagers, c'est finalement ce qu'ils vont faire de cette nouvelle liberté. Et selon nous, l'intérêt de cette évolution se lit au prisme des expériences vécues, des pratiques bien réelles: passer de la recherche d'un itinéraire à une soirée improvisée dans un bar, de la publication d'un profil de rencontre coquin(e) à la géo localisation immédiate d'un partenaire sexuel. Grindr, l'application gay pour sexe rapide près de chez soi



UN BESOIN CROISSANT D'INFRASTRUCTURES
MAIS AUSSI D'INTERFACES, DE PLUG-IN

Illustration de Fanny Blanc

LES GARES ONT
ELLES-MÊMES
LE POTENTIEL
DE DEVENIR
DES *PLUG-IN*
DE TERRITOIRES
SUR LES VILLES

dépasse aujourd'hui les 200 000 utilisateurs sur Paris, juste après Londres (première ville en nombre d'utilisateurs dans le monde). On est bien obligé de le reconnaître, le partage, l'accès et le collaboratif, c'est aussi ça !

Pour autant, la ville Open Source ne se réduit pas à un ensemble de solutions, comme le voudrait la logique informatique d'IBM par exemple. Les smarter cities d'IBM sont en effet de brillants systèmes de connexion intelligents visant à quadriller les villes pour mieux les contrôler : trafic, énergie, distribution, santé, éducation, développement économique... À chaque problème sa solution service mais dans un monde parfait, statique, sans improvisation, sans habitants, sans dynamique propre et sans affects.

BERLIN S'INVENTE EN PERMANENCE

Or une mobilité qui s'inscrit sincèrement dans une logique d'intelligence collective doit intégrer un degré d'inachèvement, d'imperfection lui permettant de se régénérer et s'inventer en permanence, comme à Berlin, ville en *Do It Yourself* par excellence où on co-cuisine, on co-transporte, on co-possède dans une optique éphémère : la ville n'est pas achevée et ne le sera probablement jamais. Cet esprit d'inachèvement inspire même les pouvoirs publics, puisqu'ils permettent à celui qui le demande d'utiliser un terrain vide en attendant le début d'une construction au moyen d'un bail à durée prédéfinie. Impensable dans une ville patrimoniale comme Paris où la construction est encore pensée comme définitive, historique et rarement réversible.

La ville en Open Source invite donc à ré explorer la pensée de l'exil de Deleuze, cette dynamique constante et nécessaire de déterritorialisation/reterritorialisation, de l'impossibilité d'être chez soi. D'où l'importance d'être nomade dans sa tête et dans son corps pour habiter quelque part ●●●

'Homo mobilis, le nouvel âge de la mobilité éloge de la reliance, Georges Amar - Fyp éditions, Limoges



INTERNET MOBILE

WEB 2.0

RENOUVEAU DU PARTICIPATIF ET DU COMMUNAUTAIRE VIA LES RÉSEAUX SOCIAUX

PARTAGE LIBRE ACCÈS PARTICIPATION

OPEN DATA

DÉMARCHE DE LIBÉRATION, OUVERTURE ET RÉUTILISATION DES DONNÉES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES ET DES ENTREPRISES.

OBJECTIF : RENDRE LES DONNÉES DISPONIBLES ET RÉUTILISABLES PAR TOUS.

Facilité

L'ACCÈS AUX DONNÉES, OUTIL CLÉ DE LA VILLE EN OPEN-SOURCE

L'OPEN-SOURCE COMME DYNAMIQUE COLLABORATIVE

LA NOTION D'OPEN-SOURCE DÉPASSE AUJOURD'HUI LA SIMPLE LIBERTÉ D'ACCÈS DES DONNÉES (cf. principes fondateurs / fédérateurs)

MULTIPLICATION DES INITIATIVES LABELLISÉES OPEN-SOURCE

UN MODE DYNAMIQUE ET COMMUNAUTAIRE DE CRÉATION, DE PRODUCTION ET DE DISTRIBUTION, BASÉ SUR L'ACCESSIBILITÉ ET L'ÉCHANGE (ENTRE AUTRE DES DONNÉES SOURCES)

LA VILLE PLATEFORME
UN ENVIRONNEMENT URBAIN HYPER-CONNECTÉ, RENFORCANT LES EFFETS DE RÉSEAUX, D'OUVERTURE ET D'AGILITÉ DE L'INTERNET EN TEMPS RÉEL

CROWD-SOURCING, ÉCONOMIE COLLABORATIVE

OPEN-CRÉATION
FILMS EN OPEN-SOURCE
MUSIQUE EN OPEN-SOURCE
OPEN-DESIGN
OPEN-SCIENCE
EDUCATION
OPENCOURSEWARE (MIT)
OPEN-INNOVATION

OPEN-SOURCE LOGICIELS
A L'ORIGINE, UN MODE DE DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE COMMUNAUTAIRE, BASÉ SUR L'ACCÈS LIBRE AU CODE SOURCE DES LOGICIELS.

MOBILITÉ DANS LA VILLE OPEN-SOURCE

LA VILLE OPEN-SOURCE

LIBERTÉ

PARTICIPATIF / COLLABORATIF

ACCESSIBILITÉ

INACHÈVEMENT

PARTAGE LA MOBILITÉ EN P2P

COLLABORATION LA VILLE POUR TOUS ET PAR TOUS

LA MOBILITÉ COMME VECTEUR D'INTÉGRATION

ANYTIME, ANYWHERE ANYTHING, ANYHOW

MOBILITÉ TEMPORELLE

MULTIMODALITÉ ÉVOLUTIVE CENTRÉE SUR L'EXPÉRIENCE UTILISATEUR

LES OBJETS SE PROMÈNENT DANS LA VILLE
Réseaux d'échange et de prêt d'objets
- A Berlin : Les gift-box permettent de faire don à la communauté de ses objets inutilisés.
- <http://whyown.it> une communauté qui permet de se prêter des objets entre amis.
- Zilok et e-Loue.com, la location entre particuliers.

VERS UNE REDÉFINITION DE LA NOTION DE PROPRIÉTÉ DE LA POSSESSION À L'USAGE

LA VILLE COMME MUSÉE POUR NOMADES
- Cartographie culturelle des villes.
- <http://bigartmob.com>, une application pour co-cartographier l'art public (street art) dans la ville.
- Réalité augmentée.
- Œuvres geolocalisées www.capsuling.me

Des biens

Des idées

Des personnes

www.moovel.com, une app de mobilité intégrée, basée sur l'expérience utilisateur : aller du point A au point B
Projet pilote à Stuttgart (2012)

En offrant la possibilité à l'internaute de savoir ce qu'il se passe dans le quartier où il va se rendre, Urban dive transforme l'itinéraire en une expérience de découverte et de déplacement

Les lieux se font mobiles/éphémères, se transformant aux fils des activités qu'ils accueillent

Occupation temporaires des espaces
> Territoires d'expérimentation de nouveaux modes urbains Berlin : contrats temporaires

Tempelhof Freiheit (Berlin)
Projet immobilier intégrant les initiatives citoyennes temporaires présentes sur le terrain

Rencontres en mobilité Grindr, application gay permettant de géolocaliser les hommes disponibles pour une rencontre.

«Shazamisation» du monde

Du free-wifi aux transports gratuits
Liste des villes proposant des services de transport gratuits : <http://freepublictransports.com/city/>.

Utilisateurs >< Utilisateurs Wheelmap.org, une carte collaborative permettant d'identifier les lieux accessibles en fauteuils roulant.

Cartographier la ville ensemble via <http://www.openstreetmap.org>.

A New-York, les futurs utilisateurs sont invités à définir l'emplacement des stations de "Bike Sharing" via www.nyc.gov/bikeshare.

Covoiturage 2.0 Covivo, le co-voiturage dynamique. www.carpooling.fr propose un widget Facebook.

Location de véhicules entre particuliers Communauté : Derways & CitizenCar.

Praticité : Livop, le partage "on the go", sans remise de clé et avec géolocalisation des véhicules disponibles.

Eco-nomie & logie :
- Buzz Car, 11131 personnes partageant 1323 voitures en France en septembre 2012.
- Voiturelib, Août 2012, voiturelib.com passe la barre du million d'euros reversés aux propriétaires de voitures en août 2012.

Multicity, site facilitateur de déplacement, qui se focalise sur le co-voiturage et l'auto-partage : « c'est une vraie réponse au coût d'accès du véhicule et il y a peut être un nouvel imaginaire à recréer autour de la voiture : partager, faire essayer et rendre service » annonce Sylvaine Maury, Responsable Innovation Marketing et Services chez Citroën.

Le boom du car-sharing, soutenu par les plateformes mobiles (drivenow, car2go...).

Mobilité partagée & taxi www.cityzenmobility.fr

Fluidité VS liquidité
Mobilité libérée / Forcée

Libre accès dans la ville poreuse
Le poreux comme principe d'articulation des temps et espaces urbains. Le bâti se laisse traverser par les mobilités douces.



Des lieux public, plug-in accessible à tous :
- Silvio d'Ascia - La gare comme Plug-in, espace libre.
- Projet Bikini, Berlin

PASSAGE DE L'UTILISATION D'OUTILS DE MOBILITÉ À L'EXPÉRIENCE DE MOBILITÉ

LA MOBILITÉ TEMPORELLE COMME FLEXIBILITÉ URBAINE

UNE MOBILITÉ QUI S'INSCRIT DANS UNE LOGIQUE D'INTELLIGENCE COLLECTIVE