



Brussels Studies

La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles
/ Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over
Brussel / The Journal of Research on Brussels
Collection générale | 2021

La Smart City à Bruxelles : quand « intelligence » rime avec vidéosurveillance

De Brusselse Smart City: videobewaking als middel om een stad “slim” te maken
The Brussels Smart City: how “intelligence” can be synonymous with video surveillance

Nicolas Bocquet



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/brussels/5655>
DOI : 10.4000/brussels.5655
ISSN : 2031-0293

Éditeur

Université Saint-Louis Bruxelles

Référence électronique

Nicolas Bocquet, « La Smart City à Bruxelles : quand « intelligence » rime avec vidéosurveillance », *Brussels Studies* [En ligne], Collection générale, n° 159, mis en ligne le 29 août 2021, consulté le 31 août 2021. URL : <http://journals.openedition.org/brussels/5655> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.5655>

Ce document a été généré automatiquement le 31 août 2021.



Licence CC BY

La Smart City à Bruxelles : quand « intelligence » rime avec vidéosurveillance

De Brusselse Smart City: videobewaking als middel om een stad “slim” te maken
The Brussels Smart City: how “intelligence” can be synonymous with video surveillance

Nicolas Bocquet

NOTE DE L'ÉDITEUR

Pour voir les figures dans une meilleure résolution, accédez à l'article en ligne et cliquez sur « Original » en-dessous de celles-ci.

Introduction

- 1 En 2014, la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) s'approprie le concept de *Smart City*, devenu désormais incontournable dans le discours des villes. Tandis que ce concept ne fait l'objet d'aucune définition unanimement reconnue¹ [Cavada *et al.*, 2014 ; Albino *et al.*, 2015], le Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB) – l'organisme d'intérêt public chargé de l'informatique et de la Smart City en RBC – estime que « la ville intelligente peut se comprendre à l'aide de 6 mots-clés » : collaborer, économiser, innover, intégrer, participer et simplifier. Le premier implique que « dans la Smart City, les administrations fonctionnent de manière décloisonnée. Elles s'échangent leurs données et partagent leurs projets pour rendre les services plus efficaces et centrés sur les usagers, tout en créant des économies d'échelle »². Ainsi, décloisonner l'action publique en favorisant la réalisation de politiques transversales par le recours aux technologies de l'information et de la communication (TIC) constitue théoriquement un des objectifs prioritaires de la Smart City. Pourtant, force est de constater qu'en

pratique, les politiques visant à faire de Bruxelles une « ville intelligente » restent essentiellement cantonnées aux compétences d'un seul organisme, le CIRB.

- 2 Dans un premier temps, cet article retrace³ le processus de mise à l'agenda⁴ ayant conduit à l'appropriation du concept imprécis de Smart City par la RBC. Dans un second temps, il questionne les choix de politiques publiques visant à faire de Bruxelles une « ville intelligente ». Il tente ainsi de comprendre pourquoi aucune politique transversale en matière de mobilité – secteur habituellement prioritaire pour ce type de projets – n'émerge dans le cadre de la Smart City bruxelloise, tandis qu'une politique sécuritaire s'impose comme son principal chantier. La centralisation de la vidéosurveillance régionale constitue, en effet, l'unique politique du projet Smart City parvenue à dépasser le cloisonnement institutionnel bruxellois. Cet article montre par conséquent comment, à Bruxelles, l'organisation politico-institutionnelle régionale influence les choix de politiques publiques. La conclusion reprend enfin les principaux arguments de ce travail.

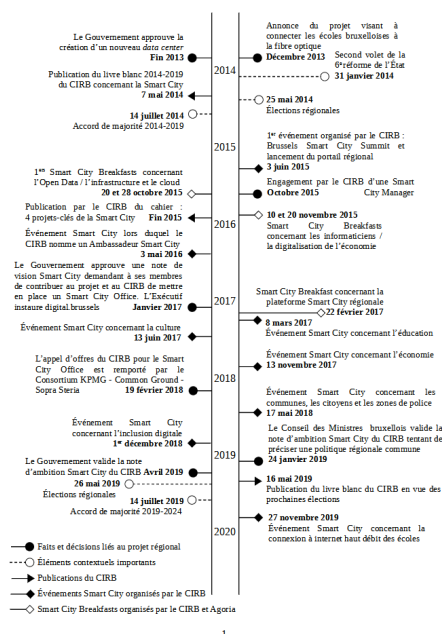
1. La Smart City à la Bruxelloise : brève chronologie d'un projet taillé par et pour le CIRB

- 3 Le 7 mai 2014, en vue de la prochaine législature, le CIRB publie un livre blanc s'interrogeant sur les raisons de l'absence de Bruxelles dans les classements Smart Cities internationaux, alors que certaines politiques régionales « relèvent [déjà] des critères d'une Smart City ». Deux explications sont avancées : le fait que la « Région ne possède pas (encore) de stratégie *smart* en tant que telle » et qu'elle « ne positionne pas sa communication internationale sur ce créneau »⁵. Le problème serait donc autant communicationnel – dans un contexte de concurrence mondiale entre les villes – que lié à un manque de vision concernant l'usage des TIC dans ses politiques. Pour remédier à cette absence, le CIRB se donne alors quatre objectifs : faire de Bruxelles une Région connectée, durable, ouverte et sécurisante.
- 4 Tout juste formé, le Gouvernement régional pour la législature 2014-2019 annonce vouloir faire de Bruxelles une Smart City, une capitale du numérique. À cette fin, il souhaite mettre en place une plateforme favorisant les partenariats entre différents acteurs et demander au CIRB « une stratégie coordonnée commune d'intégration des nouvelles technologies dans tous les champs de la vie collective⁶ ».
- 5 Fort du soutien gouvernemental, le projet du CIRB peut débuter. Ce dernier entame alors une série d'événements, généralement ouverts au public, concernant différents aspects de la Smart City⁷. Pour contribuer à la stratégie régionale, des Smart City Breakfasts réunissant le politique, l'administration et le secteur privé sont coorganisés avec Agoria, la fédération des entreprises technologiques⁸. Une Smart City Manager est aussi engagée. Sa mission : conseiller le Gouvernement et être le « point de contact régional pour tous les projets concrets »⁹.
- 6 Fin 2015, le CIRB publie un cahier¹⁰ répertoriant les quatre chantiers prioritaires du projet : « mutualiser la vidéoprotection » (termes constamment utilisés par le CIRB, aux dépens des termes *centraliser* et *vidéosurveillance* connotés plus négativement), améliorer la vitesse de connexion des écoles, l'intégration des services administratifs ainsi que le *data center* régional. En janvier 2017, le Gouvernement approuve une note de vision Smart City demandant aux membres de l'Exécutif de collaborer au projet et au

CIRB de mettre en place un *Smart City Office*. Il annonce également que les trois plans numériques régionaux, à savoir la stratégie Smart City, le Plan NextTech 2017-2020 ainsi que le Plan Régional pour l'Innovation, sont désormais réunis sous le label digital.brussels et que « la Smart City constitue l'épine dorsale de la nouvelle stratégie numérique bruxelloise¹¹ ».

- 7 En mars 2018, un consortium remporte l'appel d'offres du CIRB, d'une valeur de 500 000 €¹² sur trois ans, pour constituer un Smart City Office chargé de piloter les initiatives régionales¹³. En avril 2019, le Conseil des ministres valide la note d'ambition Smart City du CIRB tentant de préciser une politique commune, dont « le but premier est également d'utiliser les ressources disponibles de la manière la plus efficace possible en favorisant la collaboration et les synergies entre les différentes administrations bruxelloises¹⁴ ». Le 16 juin 2019, dans son nouveau livre blanc publié en vue de la législature suivante, le CIRB tire un bilan 2014-2019 positif de la Smart City ; la plupart des objectifs qu'il s'était fixé étant désormais atteints¹⁵.

Figure 1. Chronologie : le projet Smart City de la Région bruxelloise



- 8 Pour faire de la RBC une Smart City, le CIRB souhaite améliorer la vitesse de connexion des écoles et des clients d'IRISnet (la société issue de son partenariat public-privé avec Orange), étendre le wifi gratuit à certaines stations de métro et aux bibliothèques communales, développer des plateformes de dématérialisation administrative, pratiquer l'*open data*, lancer de nouvelles applications, organiser des événements liés aux technologies mobiles et centraliser la vidéosurveillance. Pour mesurer annuellement le déploiement du projet, sept indicateurs – chacun relié à une ou plusieurs politiques susmentionnées – sont mis en place (tableau 1).
- 9 Puisque les politiques du projet relèvent quasiment toutes exclusivement des compétences du CIRB, ce dernier les associe, plus ou moins logiquement, aux objectifs

initiaux. Par exemple, ses plateformes informatiques administratives sont rattachées à l'objectif de durabilité ; ces dernières devant permettre d'économiser des feuilles de papier et des kilomètres parcourus en automobile aux administrations¹⁶. Certains objectifs chiffrés avancés, comme le wifi régional, sont relativement modestes (et ainsi rapidement atteints et dépassés), voire carrément surprenants : l'indicateur mesurant la contribution du CIRB « à la révolution mobile » comptabilise de la même manière les nouvelles applications mobiles, les mises à jour de celles existantes et l'organisation d'événements, en dépit du fait que ces éléments de nature différente ne nécessitent pas les mêmes moyens.

Tableau 1. Objectifs, indicateurs et politiques publiques de la Smart City bruxelloise (tableau réalisé sur base de l'évolution annuelle des indicateurs du CIRB)

4 objectifs	7 indicateurs	État des indicateurs (%)						Politiques publiques, objectifs et dates butoirs
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	
1) Connectivité	Connexion large bande	14	49	63	75	85	94	Connecter les 388 écoles primaires en large bande (16 à 30 Mbps) d'ici 2018
								Connecter 140 des 165 écoles secondaires et 425 des 850 mandants IRISnet en très large bande (30 Mbps +) d'ici 2018
	Wifi régional gratuit	60	65	124	152	308	340	Étendre le wifi à 8 stations de métro et à une bibliothèque par commune d'ici 2019
2) Durabilité	Admin. sans papier	41	44	72	88	-	96	Économiser 20,6 millions de feuilles par an au sein des administrations grâce aux plateformes informatiques d'ici 2018
	Économie déplacements motorisés admin.	45	57	72	83	93	99	Économiser 105 000 km de déplacements motorisés des administrations/vers les administrations par an grâce aux plateformes informatiques d'ici 2018
3) Ouverture								Avoir 8 organismes qui diffusent des données sous licence open d'ici 2018 (3 en 2013)
	Open Data	50	63	88	116	123	264	

								Dépasser 12 000 téléchargements de la cartographie UrbIS (licence open) d'ici 2018 (7600 en 2013)
	Apps et initiatives mobiles	17	33	33	42	67	100	Lancer 18 applications / nouvelles versions / initiatives (événements, conférences, ateliers) d'ici 2018 (2 en 2013)
4) Sécurité	Mutualisation vidéo-surveillance	0	0	10	54	58	65	Intégrer 2 865 caméras à une plateforme régionale mutualisée avec stockage des données sur le Data Center régional
								Nombre d'autorités/organismes utilisant ces services mutualisés (pas d'objectif clairement donné)

- 10 Si la Smart City renvoie à un imaginaire *techno-futuriste* – que le CIRB mobilise dans le cadre de sa communication (voir figure 2) – force est de constater que les politiques du projet ne sont pas particulièrement novatrices. En effet, lors de la publication du livre blanc en 2014, ces dernières sont majoritairement déjà mises en œuvre, sans que le qualificatif *smart* leur soit pour autant attribué jusqu'ici. Seules trois politiques sont encore au stade embryonnaire : celles visant à connecter les écoles primaires à la large bande et les secondaires à la très large bande, ainsi que celle visant à centraliser la vidéosurveillance régionale. Toutes trois disposent cependant déjà du soutien des autorités. Si, pour les deux premières, une solution technique consensuelle existe et a déjà commencé à être mise en œuvre pour les clients d'IRISnet, la solution récemment adoptée en matière de vidéosurveillance en fait une politique inédite à l'échelle de la RBC.

Figure 2. Gare d'Etterbeek en 2040. Exemple d'illustrations techno-futuristes que le CIRB utilise pour promouvoir la Smart City bruxelloise, sans lien évident toutefois avec les politiques mises en œuvre



Source : CIRB, 2015c. Envie d'imaginer le Bruxelles numérique de demain ?. In : event.smartcity.brussels [en ligne]. 2015. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://event.smartcity.brussels/event2016/?page=home>

2. Opérationnalisation du concept par la RBC, ou pourquoi la Smart City bruxelloise piétine en matière de mobilité, tandis que la centralisation de la vidéosurveillance régionale s'impose comme son principal chantier

2.1. Smart City et mobilité : l'exemple caricatural du cloisonnement institutionnel bruxellois

- 11 La RBC fait face depuis plusieurs années à un important problème de congestion¹⁷. Or, la mobilité constitue justement l'une des priorités de tout projet de Smart City ; l'initiative européenne visant à stimuler le développement et l'utilisation des technologies urbaines intelligentes considère même qu'il s'agit de la première priorité de ce type de projets¹⁸. Pourtant, aucune politique transversale n'impliquant les principales administrations du secteur n'émerge dans le cadre de la Smart City bruxelloise et ce, malgré la volonté affichée initialement par le CIRB et le Gouvernement¹⁹. Dès lors, comment expliquer qu'à Bruxelles, la Smart City ne fasse pas de la mobilité une de ses priorités ? La réponse à cette question est multidimensionnelle.
- 12 Premièrement, comme expliqué ci-dessus, la Smart City bruxelloise est avant tout un projet taillé par et pour le CIRB, sous l'impulsion duquel la Région s'est appropriée ce concept imprécis. S'il est vrai que dans son livre blanc publié en 2014, le CIRB interpelle le secteur de la mobilité pour l'inviter à collaborer dans le cadre du projet Smart City, force est de constater que cette proposition reste vaine. Du côté des principales administrations du secteur, Bruxelles Mobilité et la STIB, on s'étonne en effet de ne pas

avoir été contacté par le CIRB avant cette publication. Dès lors, cet appel à collaborer sonne creux et s'apparente, selon certaines personnes interrogées, davantage à un exercice de communication qu'à une véritable proposition. Plus déterminant encore, d'autres s'interrogent sur la pertinence même d'une potentielle collaboration avec le CIRB, n'hésitant pas à ironiser sur le fait que ce dernier dispose d'un plus petit service informatique que celui de la STIB, rendant par conséquent son expertise et son infrastructure superflues. Autrement dit, le secteur de la mobilité n'est pas demandeur d'une collaboration avec le CIRB, ce que reconnaît ce dernier. Néanmoins, évoquer la mise en place d'une Smart City à Bruxelles sans parler de mobilité intelligente était impossible pour le CIRB²⁰.

- 13 Deuxièmement, sous la législature 2014-2019 (celle sous laquelle les entretiens avec les parties prenantes ont été réalisés), le contexte politique n'est pas favorable à une potentielle collaboration en matière de mobilité, dans le cadre du projet Smart City bruxellois. Sous cette législature, la tutelle politique du CIRB est en effet exercée par la Secrétaire d'État démocrate chrétienne flamande (CD&V) Bianca Debaets. Ainsi, c'est elle qui doit convaincre ses collègues du Gouvernement de réaliser des projets transversaux sous le label Smart City. Or, cette tutelle est relativement faible politiquement, et ce, pour trois raisons au moins. Primo, il s'agit de la première accession de Bianca Debaets au pouvoir exécutif, faisant ainsi d'elle une Secrétaire d'État peu expérimentée. Secundo, son parti – en perte de vitesse constante depuis 1999 – constitue la plus petite force électorale de la coalition. Tertio, la répartition des portefeuilles ministériels ne lui octroie que des compétences relativement restreintes, déléguées notamment par le ministre socialiste flamand de la Mobilité et des Travaux publics, Pascal Smet [Tassin et Colleyn, 2014]. C'est ce dernier qui lui délègue « l'informatique et la transition numérique », la compétence lui faisant obtenir la tutelle politique du CIRB²¹.
- 14 Sachant que les chances de réussite d'un projet de mobilité poussé par sa propre administration seraient nulles, la Secrétaire d'État n'a pas tenté de proposer une collaboration au ministre du secteur ; ce dernier ne lui ayant de toute façon délégué aucune compétence en matière de mobilité. Or, c'est notamment au sein du ministère de Pascal Smet qu'aurait dû être budgétisé un tel projet. Selon les dires de certaines personnes interrogées dans le cadre de cette recherche, les relations peu cordiales unissant ces deux membres du Gouvernement – tous deux néerlandophones et donc en compétition directe pour leur réélection – n'auraient pas arrangé les choses.
- 15 Troisièmement et de manière plus générale, la mobilité constitue habituellement un enjeu conflictuel pour les partis bruxellois, y compris pour ceux des coalitions gauche-centre-droite gouvernant habituellement. Dès lors, les possibilités de collaborations interministérielles dans ce secteur sont relativement limitées. Le travail de Dandoy et Piet [2014a ; 2014b ; 2014c ; 2014d] concernant les priorités programmatiques des partis pour les élections de 2014 démontre que les six partis gouvernementaux de la législature 2014-2019 font tous de la mobilité une des priorités de leur programme. Lorsque l'on s'intéresse au contenu de ces programmes, on s'aperçoit que tous les partis partagent le même constat – la Région est trop embouteillée – mais que face à cette problématique complexe et multifactorielle, chacun y va de ses propres solutions, dans une logique électorale. Ainsi, les propositions, souvent contradictoires, se multiplient. Seule celle consistant à investir davantage dans les transports publics fait consensus – c'est d'ailleurs la principale proposition de l'accord de gouvernement – à

condition de ne pas évoquer la taille des investissements à effectuer ni leur provenance. Autrement dit, la mobilité est un secteur positionnel sur lequel les partis bruxellois, même gouvernementaux, sont en compétition, limitant ainsi la réalisation de politiques transversales ; à plus forte raison encore lorsque les ministres concernés sont en compétition électorale directe, comme c'est le cas sous la législature 2014-2019.

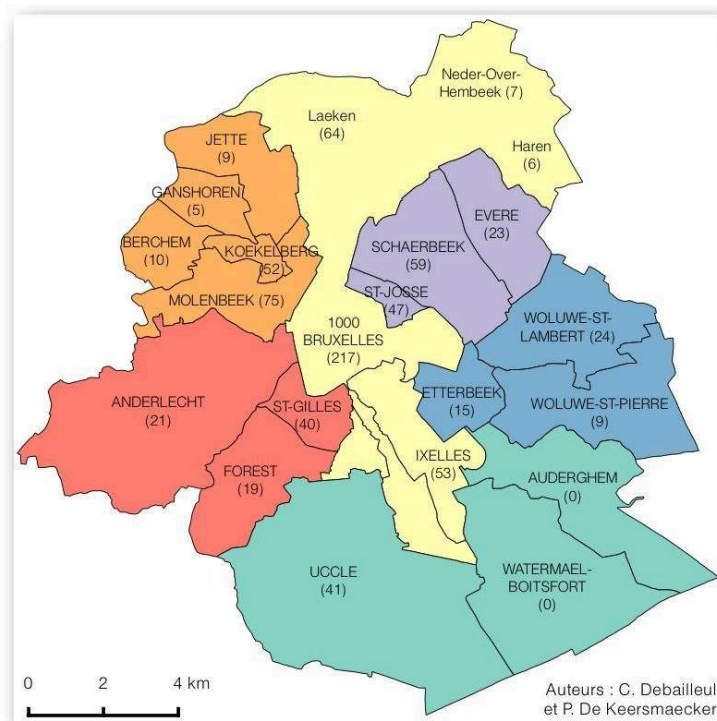
- 16 Enfin, quatrième et dernier élément à prendre en compte : la complexité institutionnelle inhérente au secteur de la mobilité à Bruxelles. En RBC, ce sont en effet déjà une trentaine d'acteurs²² – ne relevant pas tous du même ministère – qui sont compétents en matière de mobilité, ce qui complexifie la gouvernance du secteur. Ainsi, des projets reliant différentes administrations se sont déjà soldés par un échec²³. Dès lors, cette fragmentation institutionnelle est régulièrement pointée du doigt par certain·es qui la considèrent comme responsable, d'une partie au moins, des maux du secteur. C'est notamment le cas du ministre de la Mobilité qui, par conséquent, ne souhaite pas voir les compétences en la matière (surtout les siennes) davantage diluées. Pour cette raison, il n'avait aucun intérêt à laisser le CIRB et sa tutelle politique s'immiscer dans le secteur²⁴.
- 17 En conclusion, si aucune politique de mobilité transversale n'est mise en place pour faire de Bruxelles une « ville intelligente », c'est parce que le secteur de la mobilité n'a pas besoin du CIRB ; que la mobilité est un secteur conflictuel pour les partis des coalitions gauche-centre-droite gouvernant habituellement ; qu'institutionnellement ce secteur est déjà fragmenté ; et enfin que sous la législature 2014-2019 la tutelle du CIRB est relativement faible politiquement. La mise en place de plateformes informatiques censées réduire les déplacements motorisés des administrations devient alors l'unique politique du projet ayant trait à la mobilité. Sous la législature 2014-2019, par ailleurs et indépendamment du projet Smart City, différentes administrations bruxelloises tentent de mettre en place une plateforme commune de gestion de la mobilité régionale (Brussels Smart Mobility), afin de mieux se partager les données en la matière. Mais cette collaboration transversale se voit également rapidement limitée ; l'Exécutif bruxellois refusant de reconnaître cette nouvelle forme d'organisation [Bocquet 2020 : 96].

2.2. Smart City et centralisation de la vidéosurveillance régionale : une politique sécuritaire comme principal chantier visant à faire de Bruxelles une « ville intelligente »

- 18 Depuis l'adoption du concept de Smart City par la Région bruxelloise, une seule politique transversale – impliquant différentes administrations et ministères – est développée afin de faire de Bruxelles une « ville intelligente ». Il s'agit de la centralisation de la vidéosurveillance régionale, une politique adoptée par les autorités en fin de législature 2009-2014. Cette politique sécuritaire s'impose rapidement comme le principal chantier de la Smart City bruxelloise.
- 19 À Bruxelles, outre la police, de nombreuses institutions étatiques disposent de caméras de vidéosurveillance sur la voie publique²⁵. En 2016, la RBC comptabilisait 8 000 caméras et la tendance est à un déploiement toujours plus important²⁶, sur le plan quantitatif (rien que la STIB prévoit de recourir à 15 000 dispositifs en 2025²⁷) et qualitatif (qualité de l'image, mobilité des dispositifs, logiciels analytiques, reconnaissance faciale, etc.²⁸). Or, cet étalement institutionnel constituait un problème de coordination de longue

date pour la police. En effet, une zone de police ne pouvait pas disposer en temps réel des images d'une autre zone ou institution publique. Pour les obtenir postérieurement, elle devait réaliser une procédure complexe, dont la rapidité et l'efficacité dépendaient du bon vouloir, de la taille et des moyens techniques de l'institution détentrice des images.

Figure 3. Caméras de surveillance des communes et des zones de police de la Région de Bruxelles-Capitale en 2015



Source : De Keersmaecker et Debailleul, 2016

Tableau 2. Nombre de caméras par zone de police

Zone de police	Polbru	Mont-gomery	Nord	Midi	Marlow	Ouest	Total RBC
2006	19	4	21	50	6	92	192
2015	347	48	129	80	41	151	796
Nombre prévu	352	65	165	138	43	221	984

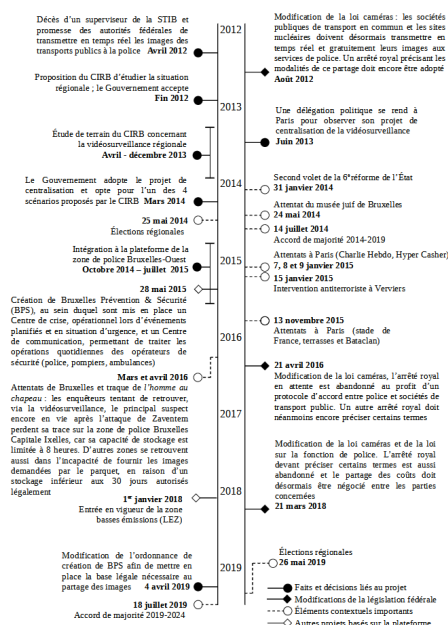
Source : De Keersmaecker & Debailleul, 2016²⁹

- 20 À la suite de l'agression mortelle d'un superviseur de la STIB en avril 2012 et aux jours de grève qui suivirent pour dénoncer les mesures de sécurité en vigueur, le Gouvernement fédéral promet aux syndicats des transports publics de rendre accessibles leurs images en temps réel à la police pour améliorer la sécurité du personnel et des voyageurs³⁰. Bien que ce drame se soit déroulé à l'extérieur du bus

concerné, la STIB généralise alors la vidéosurveillance à l'ensemble de ses véhicules ; des dispositifs supplémentaires sont aussi installés dans et autour de ses stations [Matgen, 2014]. Pour permettre ce partage d'images, la loi caméras est modifiée en août 2012³¹, obligeant désormais les sociétés de transport en commun à transmettre en temps réel et gratuitement leurs images aux polices fédérale et locales. Un arrêté royal précisant les modalités de ce partage doit toutefois encore être adopté. Malgré un contexte sécuritaire *favorable* (attentats), il ne verra jamais le jour, bloquant ainsi le projet fédéral durant plusieurs années. Des problèmes financiers (les sociétés de transport ne veulent pas assumer le coût), politiques (renouvellement de l'Exécutif) et techniques (manque de solution à l'échelle nationale) sont invoqués³².

- 21 À Bruxelles, le CIRB capitalise alors sur ce blocage – lui ouvrant une fenêtre d'opportunité³³ – pour proposer une solution à l'échelle de la RBC. Fin 2012, il propose à l'Exécutif bruxellois d'étudier la situation régionale en matière de vidéosurveillance. Ce dernier accepte en raison, d'une part, des interventions parlementaires qu'il reçoit concernant cette technologie et, de l'autre, de ses réflexions concernant la création d'un Centre de crise disposant des images régionales en temps réel³⁴. Entre avril et décembre 2013, le CIRB effectue son étude de terrain³⁵. Le Gouvernement lui demande ensuite de fournir des propositions. Quatre scénarios comprenant chacun une proposition technique, un budget et un impact opérationnel voient le jour ; l'Exécutif transmet alors un résumé des propositions aux institutions concernées, sans fournir d'informations financières³⁶. En mars 2014, l'Exécutif adopte le projet en optant pour le scénario qui offre à ses yeux le meilleur compromis entre une centralisation des images et une autonomie partielle des acteurs³⁷.
- 22 Le CIRB doit alors acquérir un *Video Management Software* (VMS, un logiciel de gestion vidéo permettant de gérer l'infrastructure et de traiter les images en temps réel), développer une plateforme centralisée et stocker le tout au sein de deux *data centers* offrant une capacité de stockage de trente jours (durée légale maximale) à l'intégralité des images régionales. Les données seront conservées de manière redondante entre les deux sites afin d'assurer leur conservation. Ces derniers seront reliés par la fibre optique noire – garantissant un débit très élevé – et connectés au commissariat central de chaque zone de police via deux fibres optiques classiques empruntant chacune un chemin différent. Le VMS régional récupérera ainsi directement les images à la source, avant de les distribuer aux acteurs selon leurs droits. Seule la STIB – plus grande détentrice régionale de caméras – bénéficie d'un arrangement particulier lui permettant de conserver son système et de transmettre ses images via une passerelle unidirectionnelle, car elle a déjà débuté un processus de renouvellement de ses dispositifs et de son VMS dans le cadre de son projet de métro automatisé³⁸. Tout investissement s'inscrivant dans le cadre de la centralisation de la vidéosurveillance régionale est désormais financé à hauteur de 20 % par le CIRB³⁹.

Figure 4. Chronologie : la centralisation de la vidéosurveillance régionale



- 23 Comment expliquer l'adoption de cette politique sécuritaire visant à centraliser la vidéosurveillance régionale, alors qu'il s'agit à l'origine aussi, comme pour la mobilité, d'une compétence institutionnellement étalée (nombreuses sont les institutions à détenir des dispositifs de vidéosurveillance en RBC) ? La réponse à cette question est multidimensionnelle.
- 24 Premièrement, lorsque le CIRB propose de centraliser la vidéosurveillance régionale, la plupart des institutions concernées par ce projet y sont favorables. En raison du problème de coordination précédemment cité, les six zones de police bruxelloises sont en effet demandeuses de longue date d'une solution leur permettant d'accéder aux images des autres organismes et de les stocker⁴⁰. Si les zones qui ont déjà investi dans une solution interne de centralisation marquent leur opposition au projet régional, c'est uniquement parce qu'elles désapprouvent la solution technique adoptée et non pas parce qu'elles ne souhaitent pas obtenir les images des autres institutions. Leur opposition vise ainsi le pilotage externe de leurs dispositifs, la non-participation du CIRB aux investissements déjà effectués, le fait que leurs images doivent d'abord transiter par le VMS régional avant d'être à leur disposition et, pour certaines, l'obligation de renoncer à leur VMS au profit de celui de la Région (tandis que la STIB peut conserver le sien). À l'opposé, les zones dont le matériel est le plus vétuste et/ou qui ne disposent pas d'une solution interne de centralisation des images sont les plus favorables à la solution adoptée. De leur côté, les sociétés de transport public sont aussi favorables au projet ; ce dernier leur permet d'enfin transmettre leurs images à la police (conformément à la modification de la loi caméras d'août 2012), sans devoir en assumer le coût. Enfin, Bruxelles Mobilité, qui dispose de nombreuses caméras en RBC, soutient également le projet, en espérant pouvoir aussi bénéficier à terme d'un accès aux images des autres institutions⁴¹.

- 25 Deuxièmement, si le projet du CIRB obtient aisément le soutien des autorités bruxelloises en fin de législature 2009-2014, c'est parce que le contexte politique y est favorable, et ce, pour deux raisons au moins. D'une part, sous cette législature, la tutelle politique du CIRB est exercée, non pas par une Secrétaire d'État, mais par une ministre – aussi CD&V – plus expérimentée (troisième législature au sein de l'Exécutif). Brigitte Grouwels détient notamment certains portefeuilles ministériels convoités, impliquant par conséquent d'autres rapports de force au sein de l'Exécutif. D'autre part, le CIRB a bien anticipé la sixième réforme de l'État qui vient d'octroyer de nouvelles compétences aux Régions, notamment en matière de prévention et de sécurité⁴². Dès lors, le Ministre-Président socialiste Rudi Vervoort – souhaitant profiter des nouvelles compétences acquises pour mettre en place un Centre de crise régional sous son autorité – va lui-même porter le projet du CIRB au sein de l'Exécutif. Centraliser la vidéosurveillance régionale constitue ainsi un pas supplémentaire vers la réalisation du projet du Ministre-Président⁴³.
- 26 Troisièmement et contrairement à la mobilité, la sécurité constitue habituellement un enjeu consensuel pour les partis bruxellois, y compris pour ceux des coalitions gauche-centre-droite gouvernant habituellement. Le travail de Dandoy et Piet [2014e ; 2014f] concernant les élections de 2009 démontre que les six partis gouvernementaux de la législature 2009-2014 – sous laquelle la centralisation de la vidéosurveillance régionale est adoptée – font tous de la sécurité une priorité secondaire. Lorsque l'on s'intéresse au contenu de leur programme⁴⁴, on s'aperçoit que les partis bruxellois partagent une vision sensiblement analogue concernant les objectifs de ce secteur et les mesures à y entreprendre. Ceci se confirme ensuite dans l'accord de majorité 2009-2014 qui ne consacre que des mesures sécuritaires consensuelles pour les partis gouvernementaux. Ainsi, à Bruxelles, la sécurité ne constitue pas un secteur positionnel sur lequel les partis entrent véritablement en compétition, facilitant par conséquent la mise en place de politiques transversales comme la centralisation de la vidéosurveillance régionale.
- 27 Par ailleurs, au-delà de l'adhésion au projet, comment expliquer qu'une fois adoptée en fin de législature 2009-2014, la centralisation de la vidéosurveillance régionale s'impose rapidement comme le principal chantier visant à faire de Bruxelles une « ville intelligente » ?
- 28 À la suite des élections de mai 2014, la tutelle politique du CIRB revient à une nouvelle Secrétaire d'État issue du même parti que sa prédécesseure, facilitant ainsi la reprise du dossier⁴⁵. Le nouveau Gouvernement bruxellois – dirigé par le même Ministre-Président – annonce alors qu'il « poursuivra la mise en œuvre d'une plateforme de vidéo-protection⁴⁶ ». Comme l'enjeu sécuritaire bénéficie d'une attention accrue depuis l'attaque du Musée juif de Bruxelles la veille des élections, le projet de centralisation de la vidéosurveillance régionale permet au nouvel Exécutif bruxellois de se montrer immédiatement actif en matière de sécurité. Notons également que les attentats de mars 2016 à Bruxelles, et la polémique entourant la traque de « l'homme au chapeau », contribuent à donner un grand coup d'accélérateur au projet du CIRB, au point qu'il suffirait désormais, selon les dires de certains, « d'ouvrir la bouche avec le mot "caméras" pour recevoir un chèque du politique »⁴⁷. À la suite des attaques, le budget bisannuel pour la centralisation de la vidéosurveillance régionale est d'ailleurs dépensé sur une seule année⁴⁸.
- 29 Si la centralisation de la vidéosurveillance régionale s'impose rapidement comme le principal chantier de la Smart City bruxelloise, ce n'est pas uniquement en raison du

contexte politique *favorable* suite aux différentes attaques, mais également pour quatre autres raisons au moins. Primo, il s'agit de la seule politique du projet Smart City dont la mise en œuvre n'a pas encore débuté au moment de la publication du livre blanc en 2014 et surtout la seule dont la solution technique s'avère totalement inédite à l'échelle de la RBC. Secundo, il s'agit indiscutablement de la politique la plus ambitieuse du projet en termes d'infrastructures – tant au niveau organisationnel que financier – et de loin ; raison pour laquelle sa mise en œuvre est aussi celle qui tarde le plus à débiter et qu'il s'agit toujours de la politique la moins avancée du projet.

- 30 Tertio, il s'agit surtout de l'unique politique transversale du projet Smart City. La centralisation de la vidéosurveillance régionale constitue en effet l'unique politique pour laquelle le CIRB est parvenu à dépasser le cloisonnement institutionnel régional ainsi que les divergences – notamment partisans – au sein de la coalition. Son caractère interministériel et le fait qu'elle implique différentes administrations ne partageant pas toutes la même tutelle politique en font une politique à part.
- 31 Quarto, c'est aussi la seule politique de la Smart City bruxelloise à servir ensuite d'ossature à d'autres projets régionaux. C'est en effet dans son sillage qu'est mis en place Bruxelles Prévention & Sécurité en 2015, un organisme placé sous l'autorité du Ministre-Président devant permettre « une gestion administrative centralisée et transversale de la sécurité »⁴⁹, en recourant notamment à la plateforme de vidéosurveillance centralisée du CIRB. Cette dernière est aussi le fer de lance de la zone de basses émissions (Low Emission Zone, LEZ) mise en place en 2018. Tandis que les 191 caméras ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*) installées pour restreindre l'accès des véhicules les plus polluants au territoire régional – et le cas échéant verbaliser leurs propriétaires – sont intégrées à la plateforme du CIRB pour être à disposition de la police (contrôles de vitesse, recherches de véhicules, etc.)⁵⁰, celles installées dans le cadre du projet ANPR de la police sont également intégrées pour servir à la LEZ⁵¹. Cet exemple démontre la multiplicité des usages pouvant être faits des dispositifs de vidéosurveillance installés sur la voie publique, à l'heure où la plateforme du CIRB recourt déjà à des logiciels analytiques et, dans certains cas, à la reconnaissance faciale, profitant ainsi du flou juridique entourant encore cette pratique⁵².

3. Discussion : l'organisation politico-institutionnelle bruxelloise comme principale limite à la transversalité des politiques publiques

- 32 Des travaux relatifs aux théories du choix rationnel des coalitions gouvernementales ont déjà démontré que la Belgique est un contexte politique au sein duquel les décideur·euses privilégient davantage la conservation de leur mandat (*office seeking*) que des objectifs en matière de politiques publiques en adéquation avec leur idéologie (*policy pursuit*) [Franklin, Mackie, 1983 ; Budge, Laver, 1986 : 502]. Cela se vérifie également en RBC où l'organisation politico-institutionnelle régionale incite les décideur·euses à privilégier d'abord leurs propres intérêts dans une logique électoraliste, que la réalisation de politiques transversales (même conformes à leur idéologie) entre ministères et/ou administrations qui ne dépendent pas de la même tutelle politique. Autrement dit, c'est au cœur de l'organisation politico-institutionnelle régionale que la tendance des institutions bruxelloises à fonctionner en silo trouve son

origine. Les résultats de cette recherche mettent en lumière trois principales caractéristiques de l'organisation politico-institutionnelle bruxelloise. Cette liste n'est bien évidemment pas exhaustive.

- 33 La première particularité de l'organisation politico-institutionnelle bruxelloise réside dans son aspect partitocratique. À Bruxelles, et plus généralement en Belgique, les partis politiques bénéficient en effet d'un pouvoir extrêmement fort en comparaison internationale [De Winter, 1996 ; Deschouwer, 2009]. Ces derniers influencent ainsi considérablement l'agenda politique, à plus forte raison encore lorsqu'ils sont membres de la coalition. Dès lors, certains secteurs de politiques publiques s'avèrent plus ou moins conflictuels pour les partis gouvernementaux (en raison notamment d'enjeux électoraux), ce qui influence directement les possibilités de collaborations entre ministères et/ou administrations ne dépendant pas de la même tutelle politique. Dans le cadre du projet Smart City bruxellois, aucune politique transversale en matière de mobilité ne voit le jour, alors qu'il s'agit d'un secteur hautement conflictuel pour les partis des habituelles coalitions gauche-centre-droite. À l'opposé, la seule politique transversale du projet – sur laquelle le Gouvernement bruxellois parvient effectivement à se mettre d'accord – est une politique sécuritaire, relevant d'un secteur consensuel pour les partis de la majorité gouvernementale.
- 34 La seconde particularité de l'organisation politico-institutionnelle bruxelloise réside dans la composition de l'Exécutif. Ce dernier est en effet toujours constitué d'un Ministre-Président, de quatre ministres – deux francophones et deux néerlandophones – et de trois secrétaires d'État, dont au moins une néerlandophone⁵³. Il n'existe pas de règle formelle concernant la représentation hommes/femmes, mais les gouvernements successifs depuis juillet 2004 sont tous composés d'au moins trois femmes. Par conséquent, l'Exécutif bruxellois est le fruit d'équilibres subtils entre partis politiques, communautés linguistiques et personnalités féminines et masculines devant initialement former une majorité, s'entendre sur un accord de gouvernement et se répartir les portefeuilles ministériels [Dumont et De Winter, 1999 : 14-18]. Ces règles de composition conduisent ainsi à former des gouvernements dont le spectre politique est relativement large et au sein desquels les affinités entre ministres sont parfois minimales, limitant par conséquent les possibilités de collaboration. Ceci est encore renforcé par le fait qu'il n'existe pas de délégation interministérielle au sein des institutions politiques bruxelloises. Dans le cadre du projet Smart City bruxellois, c'est notamment un des éléments qui permet de comprendre pourquoi, sous la législature 2014-2019, aucune politique de mobilité commune ne voit le jour entre les administrations du secteur et le CIRB ; leur tutelle politique respective, certes toutes les deux néerlandophones, étant relativement éloignées idéologiquement.
- 35 Enfin, troisième particularité : la répartition des portefeuilles ministériels en début de législature, qui distribue notamment les tutelles politiques exercées par l'Exécutif sur l'administration et autres acteurs de mise en œuvre des politiques publiques. Cette répartition est toujours sujette à de vives tractations entre partis, chacun souhaitant en obtenir un maximum et notamment les plus *visibles* et les plus prioritaires vis-à-vis de son électorat [Dumont et De Winter, 1999 : 19]. En RBC, les compétences sont en outre réparties par paquets pour éviter qu'une communauté linguistique n'empêche tous les portefeuilles les plus convoités. Or, cette répartition des compétences constitue un mécanisme de premier plan pour comprendre les choix de politiques publiques d'un gouvernement de coalition [Laver et Shepsle, 1994 : 229]. Étudier la position du parti

détenant le portefeuille concerné serait même le meilleur moyen de prédire les décisions d'une coalition gouvernementale, à plus forte raison encore lorsqu'il s'agit d'un système partitocratique comme celui de la RBC [Laver et Shepsle, 1996 : 42]. L'attribution des portefeuilles ministériels – et la délégation de certaines compétences aux Secrétaires d'État – est ainsi un excellent indicateur des rapports de force inhérents à l'Exécutif.

- 36 Si sous la législature 2014-2019 aucune politique transversale ne voit le jour dans le cadre du projet Smart City bruxellois, c'est notamment parce que la tutelle du CIRB est relativement faible politiquement. À l'inverse, lorsque la seule politique transversale de la Smart City bruxelloise – la centralisation de la vidéosurveillance régionale – est adoptée en fin de législature précédente (2009-2014), la tutelle politique du CIRB pèse alors davantage au sein de l'Exécutif. Il est toutefois important de rappeler que l'adoption de cette politique sécuritaire se fait notamment aussi en raison du soutien décisif du Ministre-Président, bien que le projet ne provienne à l'origine pas d'une administration dont il exerce la tutelle. Ainsi, le chef de gouvernement bruxellois peut jouer un rôle déterminant dans l'adoption de politiques transversales au sein de l'Exécutif. Néanmoins, à Bruxelles, le Ministre-Président dispose – en plus de son rôle de coordinateur de la politique gouvernementale – de portefeuilles ministériels qui lui sont propres, ce qui n'est pas le cas du Premier-Ministre belge. Dès lors, il est davantage pris par le jeu politique consistant à favoriser en priorité ses propres intérêts, au détriment de potentielles politiques interministérielles [Bocquet 2020 : 104-105]⁵⁴.

Conclusion

- 37 À Bruxelles, l'appropriation du concept imprécis de Smart City s'est fait en 2014, à l'initiative de l'organisme technique régional, le CIRB. Ce dernier a alors saisi l'opportunité de réunir plusieurs de ses politiques, pour la plupart déjà mises en œuvre, sous ce nouveau label. Tandis qu'un des objectifs théoriques de la Smart City consiste à vouloir décloisonner l'action publique en favorisant la réalisation de politiques transversales par le recours aux technologies, force est de constater que les politiques bruxelloises en la matière restent essentiellement cantonnées aux compétences du CIRB. Ceci s'explique principalement par l'organisation politico-institutionnelle de la Région qui constitue un véritable frein à la réalisation de politiques transversales entre ministères et/ou administrations qui ne dépendent pas de la même tutelle politique. Le cas de la mobilité, habituellement associée au développement de la ville « intelligente », illustre cet effet de blocage.
- 38 Toutefois, le chantier de la centralisation de la vidéosurveillance régionale démontre que malgré cette organisation politico-institutionnelle, certaines politiques transversales peuvent tout de même voir le jour, et ce même lorsqu'il s'agit initialement aussi d'une compétence étalée institutionnellement. Puisque la sécurité est un secteur consensuel pour les partis de l'habituelle coalition gauche-centre-droite, que de nombreuses administrations soutiennent la mise en place d'une solution de partage des images⁵⁵, que la tutelle politique du CIRB est exercée par une ministre expérimentée et enfin – plus déterminant encore –, que le Ministre-Président socialiste porte lui-même le projet au sein de l'Exécutif⁵⁶, la centralisation de la vidéosurveillance régionale est adoptée par les autorités bruxelloises en fin de législature 2009-2014.

- 39 Par la solution inédite qu'elle introduit à l'échelle de la RBC, l'infrastructure et les moyens techniques et financiers qu'elle nécessite, le temps nécessaire à sa mise en œuvre et le fait qu'il s'agisse de l'unique politique à servir ensuite d'ossature à d'autres projets régionaux, la centralisation de la vidéosurveillance régionale est sans commune mesure avec les autres politiques de la Smart City bruxelloise. Surtout, il s'agit de l'unique politique du projet pour laquelle le CIRB est parvenu à dépasser le cloisonnement institutionnel régional ; sa mise en œuvre dépendant de différents ministères et administrations.
- 40 Ainsi, à Bruxelles, la Smart City reflète l'organisation politico-institutionnelle régionale ; un système partitocratique complexe qui incite les décideur·e·s à conserver en priorité leurs propres intérêts et leur « chasse gardée » dans une logique électoraliste, aux dépens d'objectifs en matière de politiques publiques conformes à leur idéologie et/ou de la réalisation de politiques transversales. Cette logique de positionnement conduit bien souvent les ministères, ainsi que les administrations qui ne dépendent pas de la même tutelle politique, à fonctionner en silo, à l'image des politiques de la Smart City bruxelloise qui dépendent quasiment toutes exclusivement des compétences du CIRB.
- 41 Dès lors, dans ce contexte cloisonné où la volonté de collaborer des ministres est faible voire inexistante, les seules politiques transversales qui parviennent tout de même à atteindre l'agenda gouvernemental sont celles qui font consensus pour les partis de la coalition, qui bénéficient d'un soutien large au niveau des administrations et/ou qui sont portées par le Ministre-Président en personne – lorsque ses intérêts coïncident avec l'adoption d'une solution –, à l'instar de la centralisation de la vidéosurveillance régionale.
- 42 En juillet 2019, le Gouvernement nouvellement formé, toujours dirigé par le même Ministre-Président socialiste, publie son accord de majorité 2019-2024. La centralisation de la vidéosurveillance régionale – que l'Exécutif souhaite étendre, désormais aussi à des institutions privées telles que les centres commerciaux – est présentée comme réponse modèle à la fragmentation des compétences. Les autorités développent leur « ambition Smart City » sur deux pages et annoncent qu'elles souhaitent « se doter d'une politique numérique transversale, transcendant les délimitations de compétences⁵⁷ ». La mobilité, en lien avec l'intelligence artificielle et l'*open data*, est à nouveau évoquée ainsi que toute une série d'enjeux liés au numérique. Néanmoins, c'est d'abord le volet économique de la Smart City qui est mis avant ; signe qu'après le recours aux TIC à des fins sécuritaires, l'investissement dans ces outils pour stimuler la croissance économique représente probablement un autre terrain d'entente pour les autorités politiques bruxelloises.

Merci à l'ensemble des personnes interrogées dans le cadre de cette recherche ainsi qu'à mon collègue Corentin Debailleul pour ses précieux conseils.

BIBLIOGRAPHIE

- ALBINO, V., BERARDI, U. et DANGELICO, R. M., 2015. Smart Cities: Definitions, Dimensions, Performance, and Initiatives. In : *Journal of Urban Technology*. 4/02/2015. vol. 22, n°1, pp. 3-21.
- BEACH, D. et PEDERSEN, R. B., 2019. *Process-Tracing Methods. Foundations and Guidelines*. Ann Arbor : University of Michigan Press.
- BOCQUET, N., 2020. Théorie des courants multiples et systèmes politiques consensuels : l'adoption de solutions techniques en Région bruxelloise. In : *Gouvernement et action publique*. vol. 9, n°3, p. 81-111.
- BRANDELEER, C. et ERMANS, T., 2016. Quand gérer des feux de circulation préfigure des choix de mobilité : les enjeux stratégiques d'un outil technique. In : *Brussels Studies*. 19/09/2016. n°103. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/1365>
- BUDGE, I. et LAVER, M., 1986. *Office seeking and policy pursuit in coalition theory*. In : *Legislative Studies Quarterly*. 10/1986. pp. 485-506.
- CARAGLIU, A., DEL BO, C. et NIJKAMP, P., 2011. Smart Cities in Europe. In : *Journal of Urban Technology*. 10/08/2011. vol. 18, n°2, pp. 65-82.
- CAVADA, M., ROGERS, C. et HUNT, D., 2014. Smart Cities: Contradicting Definitions and Unclear Measures. In : *World Sustainability Forum 2014*. 1/10/2014. Conference Proceedings Paper.
- DANDROY, R. et PIET, G., 2014a. Les programmes bruxellois du PS. In : *Blog Élections, made in Brussels*. 7/05/2014. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/05/les-programmes-bruxellois-du-ps.html>
- DANDROY, R. et PIET, G., 2014b. Le programme électoral du cdH pour Bruxelles. In : *Blog Élections, made in Brussels*. 14/05/2014. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/05/le-programme-electoral-du-cdh-pour.html>
- DANDROY, R. et PIET, G., 2014c. Le programme électoral bruxellois d'Ecolo. In : *Blog Élections, made in Brussels*. 21/05/2014. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/05/le-programme-electoral-bruxellois-decolo.html>
- DANDROY, R. et PIET, G., 2014d. Le programme électoral bruxellois des FDF. In : *Blog Élections, made in Brussels*. 21/05/2014. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/05/le-programme-electoral-bruxellois-des.html>
- DANDROY, R. et PIET, G., 2014d. Les programmes électoraux bruxellois des partis flamands. In : *Blog Élections, made in Brussels*. 21/05/2014. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/05/les-programmes-electoraux-bruxellois.html>
- DANDROY, R. et PIET, G., 2014e. Les priorités des partis francophones en 2009 à Bruxelles. In : *Blog Élections, made in Brussels*. 28/02/2014. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/02/les-priorites-des-partis-francophones.html>
- DANDROY, R. et PIET, G., 2014f. Les priorités des partis flamands en 2009 à Bruxelles. In : *Blog Élections, made in Brussels*. 6/03/2014. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://electionsbxl.blogspot.com/2014/03/les-priorites-des-partis-flamands-en.html>
- DE KEERSMAECKER, P. et DEBAILLEUL, C., 2016. Répartition géographique de la vidéosurveillance dans les lieux publics de la Région de Bruxelles-Capitale. In : *Brussels Studies*. 10/10/2016. n°104. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/1422>

- DE WINTER, L., 1996. Party encroachment on the executive and legislative branch in the Belgian polity. In : *Res Publica*. 1996. vol. 38, n°2, pp. 325-352.
- DEAKIN, M., AL WAER, H., 2011. From intelligent to smart cities. In : *Intelligent Buildings International*. 11/08/2011. vol. 3, n°3, pp. 140-152.
- DESCHOUWER, K., 2009. *The Politics of Belgium*. London : Palgrave Macmillan.
- DUMONT, P. et DE WINTER, L., 1999. La formation et le maintien des gouvernements (1946-1999). In : *Courrier hebdomadaire du CRISP*. 1999. n°39, pp. 1-59.
- FRANKLIN, M. N. et MACKIE, T. T., 1983. *Familiarity and inertia in the formation of governing coalitions in parliamentary democracies*. In : *British Journal of Political Science*. 07/1983. vol. 13, n°3, pp. 275-298.
- GARRAUD, P., 1990. Politiques nationales : élaboration de l'agenda. In : *L'Année sociologique*. 01/1990. vol. 40, pp. 17-41.
- HASSENTEUFEUL, P., 2010. Les processus de mise sur agenda : sélection et construction des problèmes publics. In : *Informations sociales*. 01/2010. n°157, pp. 50-58.
- HOLLANDS, R., 2008. Will the real smart city please stand up?. In : *City*. 26/11/2008. vol. 12, n°3, pp. 303-320.
- KINGDON, J. W., 1995. *Agendas, Alternatives, and Public Policies (Second Edition)*. New York : HarperCollins.
- KOMINOS, N., 2013. *Intelligent Cities : Innovation, Knowledge Systems and Digital Spaces*. Abingdon-on-Thames : Routledge.
- LAVER, M. et SHEPSLE, K. A. (eds), 1994. *Cabinet ministers and parliamentary government*. Cambridge : Cambridge University Press.
- LAVER, M., SHEPSLE, K. A., 1996. *Making and breaking governments: Cabinets and legislatures in parliamentary democracies*. Cambridge : Cambridge University Press.
- MATGEN, J.-C., 2014. Bruxelles : il avait tué un agent de la Stib. In : *La Libre* [en ligne]. 20/01/2014. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.lalibre.be/actu/belgique/bruxelles-il-avait-tue-un-agent-de-la-stib-52dca8433570ba3e183e5759>
- NAM, T. et PARDO, T., 2011. Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people, and institutions. In : *Proceedings of the 12th annual international digital government research conference: digital government innovation in challenging times*, pp. 282-291.
- PODZOG, L., 2016. A Bruxelles, ville intelligente rime surtout avec caméras intelligentes, Bruxelles en mouvements, n° 281, novembre 2016. Disponible à l'adresse: <https://www.ieb.be/A-Bruxelles-ville-intelligente-rime-surtout-avec-cameras-intelligentes>
- TASSIN, S. et COLLEYN, M., 2014. Ces ministres qui ne seront jamais débordés. In : *La Libre* [en ligne]. 14/11/2014. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.lalibre.be/belgique/politique-belge/ces-ministres-qui-ne-seront-jamais-debordes-5464ea263570a5ad0ee2fdc2>
- TECHNOPOLICE.BE, 2021. Carte du contrôle social à Bruxelles. In : *Technopolice.be* [en ligne]. 2021. [Consulté le 1/06/2021]. Disponible à l'adresse : <https://carto.technopolice.be/>

ANNEXES

Tableau 3. Liste des entretiens de type semi-directif réalisés auprès des institutions bruxelloises

		Personne interrogée et fonction	Date de l'entretien
INSTITUTIONS	Gouvernement bruxellois	Didier Gosuin (DéfD), ministre de l'Économie, de l'Emploi, de la Formation, de la Santé, du Budget et de la Fonction publique	06/11/2017
		Dimitri Strobbe, Attaché mobilité & travaux publics au sein du cabinet du ministre de la Mobilité et des Travaux publics Pascal Smet (sp.a)	06/11/2017
		Tanguy De Lestré, Conseiller Informatique, Transition numérique et Smart City au sein du cabinet de la Secrétaire d'État Bianca Debaets (CD&V)	31/08/2017
	CIRB	Céline Vanderborgh, Smart City Manager	01/08/2017
		François Lambert, Rédacteur du livre blanc 2014-2019 « smartcity.brussels »	04/08/2017
		Christian Banken, Coordinateur pour la politique de sécurité	03/11/2017 + échange de courriels en avril 2019
	STIB	Eric Anquière, Expert chargé de l'innovation et de la gestion des données à la Direction Générale	30/08/2017
	Bruxelles Mobilité	Jean-Paul Gailly, Directeur Général	27/10/2017
		Karl Determe, Ingénieur à la Direction Stratégie	05/09/2017
	Agoria	Ingrid Reynaert, Directrice chargée de la Smart City	29.08.2017
	Zones de Police	Koenraad De Brandt, Commissaire de police à la zone Bruxelles-Nord	31/10/2017
		Christian Pauwels, Commissaire de police à la zone Bruxelles-Nord	31/10/2017

NOTES

1. Pour les nombreuses définitions de ce concept, voir Caragliu *et al.*, 2011 ; Deakin et Al Waer, 2011 ; Nam et Pardo, 2011 ; Kominos, 2013. Certains estiment que ce concept recouvre même une dimension normative – voire idéologique – jugeant ce qu'un espace urbain devrait être et offrir à ses habitants et visiteurs [Hollands, 2008 : 304].
2. CIRB, 2020a. Définition. Qu'est-ce qu'une smart city ? In : *smartcity.brussels* [en ligne]. 2020. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://smartcity.brussels/a-propos>
3. Méthodologiquement, cette recherche s'appuie sur du *process tracing* et une triangulation des sources, ayant notamment conduit à réaliser une douzaine d'entretiens avec les parties prenantes [Beach et Pedersen, 2019].
4. Tandis que la notion d'*agenda* se définit comme « l'ensemble des problèmes faisant l'objet d'un traitement, sous quelque forme que ce soit, de la part des autorités publiques et donc susceptibles de faire l'objet d'une ou plusieurs décisions » [Garraud, 1990 : 27], la *mise à l'agenda* renvoie au processus de sélection sous-jacent [Hassenteufel, 2010 : 50].
5. CIRB, 2014. Livre blanc 2014-2019. *smartcity.brussels*. In : *cirb.brussels* [en ligne]. 7/05/2014. p. 17. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://cirb.brussels/.fr/quoi-de-neuf/publications/livres-blancs/livre-blanc-2014-2019>
6. GOUVERNEMENT BRUXELLOIS, 2014. Projet d'accord de majorité 2014-2019. In : *be.brussels* [en ligne]. 14/07/2014. p. 25. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://be.brussels/files-fr/a-propos-de-la-region/competences-regionales/accord-de-gouvernement-2014-2019>

7. CIRB, 2020b. Smartcity.brussels : Nos événements. In : *event.smartcity.brussels* [en ligne]. 2020. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://event.smartcity.brussels/accueil>
8. CIRB, 2015b. The Secretary of State listens to public and private sectors. In : *cirb.brussels* [en ligne]. 21/10/2015. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : https://bric.brussels/en/news_publications/news/the-secretary-of-state-listens-to-public-and-private-sectors
9. CIRB, 2016. Une smart city manager pour la Région de Bruxelles-Capitale. In : *cirb.brussels* [en ligne]. 8/02/2016. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://smartcity.brussels/news-106-une-smart-city-manager-pour-la-region-de-bruxelles-capitale>
- CIRB, 2020c. Un ambassadeur et un manager pour Brussels Smart City. In : *smartcity.brussels* [en ligne]. 2020. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://cirb.portal.creaxial.be/le-projet-brussels-smart-city-manager-ambassador>
10. CIRB, 2015a. Cahier 35. 4 projets-clés de smartcity.brussels. In : *cirb.brussels* [en ligne]. 2015. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://cirb.brussels/fr/quoi-de-neuf/publications/cahiers/nr-35-4-projets-cles-de-smartcity-brussels>
11. GOUVERNEMENT BRUXELLOIS, 2017. Digital.Brussels, une nouvelle stratégie numérique unifiée pour la Région bruxelloise (Communiqué de presse). In : *cirb.brussels* [en ligne]. 31/01/2017. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://cirb.brussels/fr/quoi-de-neuf/publications/communiques-de-presse/2017/31-01-2017-digital-brussels-une-nouvelle-strategie-numerique-unifiee-pour-la-region-bruxelloise>
12. CIRB, 2018a. Document réunissant différents appels d'offres du CIRB. In : *weblex.brussels* [en ligne]. 2018. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <http://weblex.brussels/data/crb/bqrann/2017-18/140408/images-n.pdf>
13. CIRB, 2018b. Création d'un Smart City Office. In : *cirb.brussels* [en ligne]. 9/03/2018. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://cirb.brussels/fr/quoi-de-neuf/actualites/creation-d2019un-smart-city-office>
- CIRB, 2020d. La stratégie Brussels Smart City. In : *smartcity.brussels* [en ligne]. 2020. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://smartcity.brussels/a-propos-4-strategie>
14. CIRB, 2019a. Cahier 39. Note d'ambition Smart City. In : *cirb.brussels* [en ligne]. 2/04/2019. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://cirb.brussels/fr/quoi-de-neuf/publications/cahiers/ndeg39-la-note-d2019ambition-smart-city>
15. CIRB, 2019b. Livre blanc 2019-2024. Les enjeux de la transition numérique au service des citoyens. In : *cirb.brussels* [en ligne]. 2019. p. 47. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://cirb.brussels/fr/quoi-de-neuf/publications/livres-blancs/livre-blanc-2019-2024-les-enjeux-de-la-transformation-numerique-au-service-des-citoyens>
16. CIRB, 2014. Livre blanc 2014-2019. smartcity.brussels. In : *cirb.brussels* [en ligne]. 7/05/2014. pp. 31-32. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://cirb.brussels/.fr/quoi-de-neuf/publications/livres-blancs/livre-blanc-2014-2019>
17. BRUXELLES MOBILITÉ, 2017. Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise. In : *Bruxelles Mobilité* [en ligne]. 10/2017. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : https://goodmove.brussels/?media_dl=5443
18. COMMISSION EUROPEENNE, 2020. What are smart cities?. In : *Site web de la Commission européenne* [en ligne]. 2020. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/city-initiatives/smart-cities_en
19. CIRB, 2014. Livre blanc 2014-2019. smartcity.brussels. In : *cirb.brussels* [en ligne]. 7/05/2014. pp. 51-52. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://cirb.brussels/.fr/quoi-de-neuf/publications/livres-blancs/livre-blanc-2014-2019>
20. Entretiens avec Eric Auquière (STIB), 2017 ; Karl Determe (Bruxelles Mobilité), 2017 ; Jean-Paul Gailly (Bruxelles Mobilité), 2017 ; François Lambert (CIRB), 2017 ; Dimitri Strobbe (Cabinet du Ministre de la Mobilité Pascal Smet), 2017 ; Céline Vanderborgh (CIRB), 2017.

21. MONITEUR BELGE, 2014. *Arrêté ministériel fixant les compétences de la Secrétaire d'État adjointe au Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Travaux publics et des Transports*. 20/07/2014.

MONITEUR BELGE, 2014. *Arrêté ministériel fixant les compétences de la Secrétaire d'État adjointe au Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Finances, du Budget, des Relations extérieures et de la Coopération au Développement*. 20/07/2014.

22. Le Gouvernement régional, principalement le Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics, mais également le Ministre-Président qui donne aussi son avis, les opérateurs de transports publics, la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) en tête mais également la Société flamande de transport (De Lijn), la Société régionale wallonne du transport (TEC), ainsi que la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB), Bruxelles Mobilité, l'administration en charge des équipements, des infrastructures et des déplacements, les dix-neuf communes de la Région ainsi que les six zones de police, pour ne citer que les plus importants.

23. Voir par exemple Brandeleer et Ermans, 2016 concernant le système de télécommande des feux de circulation.

24. Entretien avec Dimitri Strobbe (Cabinet du Ministre de la Mobilité Pascal Smet), 2017.

25. Notamment la STIB, la SNCB, Bruxelles Mobilité, le Port de Bruxelles, le Service d'Incendie et d'Aide Médicale Urgente (SIAMU) ou encore De Lijn ou le TEC.

26. GOUVERNEMENT BRUXELLOIS, 2016. La plateforme bruxelloise de vidéosurveillance opérationnelle de façon accélérée (Communiqué de presse). In : *cirb.brussels* [en ligne]. 28/04/2016. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://cirb.brussels/fr/quoi-de-neuf/publications/communiques-de-presse/2016/28-04-2016-la-plateforme-bruxelloise-de-videosurveillance-operationnelle-de-facon-acceleree>

27. LA DERNIÈRE HEURE, 2015. Stib : les images des caméras partagées avec la police locale. In : *La Dernière Heure* [en ligne]. 7/12/2015. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/stib-les-images-des-cameras-partagees-avec-la-police-locale-5665f66b357004acd0fab907>

28. GENETEC INC., 2018. La Région Bruxelloise renforce la sécurité de son territoire. In : *Genetec* [en ligne]. 2018. [Consulté le 1/06/2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.genetec.com/documents/FR/CaseStudies/FR-Genetec-City-of-Brussels-Case-Study.pdf>

BRIEFCAM, 2021. Briefcam empowers the BRIC with video intelligence. In : *BriefCam* [en ligne] 2021. [Consulté le 1/06/2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.briefcam.com/resources/case-studies/briefcam-empowers-the-bric-with-video-intelligence/>

VRT, 2021. Privacy en ik: documentaire van Tim Verheyden. In : *VRT* [en ligne]. 2021. [Consulté le 1/06/2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.vrt.be/nl/over-de-vrt/nieuws/2021/03/11/privacy-ik-documentaire-van-tim-verheyden/>

29. Aucun décompte précis du nombre de caméras appartenant à chacune des zones de police n'a été réalisé depuis cette étude qui renseignait, entre autres, sur le nombre de dispositifs prévus par chacune des zones à différentes échéances. Néanmoins, le collectif Technopolice.be, qui vise à cartographier les dispositifs de contrôle social à Bruxelles, fournit une carte régulièrement mise à jour qui indique notamment l'emplacement des caméras publiques et privées dans l'espace public bruxellois [Technopolice.be, 2021].

30. RTBF AVEC BELGA, 2012. STIB : un employé tué lors d'une agression, le réseau à l'arrêt au moins jusqu'à mardi. In : *RTBF* [en ligne]. 7/04/2012. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : https://www.rtbf.be/info/regions/detail_stib-un-employe-tue-lors-d-une-agression-le-reseau-a-l-arret-au-moins-jusqu-a-mardi?id=7744222

LA DERNIÈRE HEURE, 2012. STIB : Une marche silencieuse en hommage à la victime. In : *La Dernière Heure* [en ligne]. 8/04/2012. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/stib-une-marche-silencieuse-en-hommage-a-la-victime-5665f66b357004acd0fab907>

www.dhnet.be/actu/faits/stib-une-marche-silencieuse-en-hommage-a-la-victime-51b760b6e4b0de6db97adee9

SUD PRESSE, 2012. Stib : les images des caméras de vidéosurveillance accessibles librement pour la police. In : *Sudinfo* [en ligne]. 18/07/2012. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.sudinfo.be/art/463814/article/regions/bruxelles/2012-07-18/stib-les-images-des-cameras-de-videosurveillance-accessibles-librement-pour-la-p>

31. MONITEUR BELGE, 2012. *Loi modifiant la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance en vue de renforcer la sécurité dans les transports en commun et les sites nucléaires*. 3/08/2012.

32. Entretien avec Christian Banken (CIRB), 2017.

33. Le concept de *fenêtre d'opportunité* renvoie aux brefs moments critiques lors desquels les défenseurs d'une solution peuvent tenter de coupler trois courants indépendants qui déterminent l'agenda (celui des problèmes, celui des politiques publiques et celui du politique), afin de faire adopter leur solution [Kingdon, 1995 : 165]. Une fenêtre peut s'ouvrir à la suite d'un changement dans le courant des problèmes ou dans celui du politique [*Ibid.* : 174]. Dans le cas d'espèce, c'est la mort d'un superviseur de la STIB (courant des problèmes), couplée à l'absence de solution dans le courant des politiques publiques au niveau fédéral, qui ouvre une fenêtre d'opportunité régionale pour le CIRB.

34. Entretien avec Christian Banken (CIRB), 2017.

35. BELGA, 2013. Bruxelles sous (video)surveillance. In : *La Libre* [en ligne]. 19/04/2013. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/bruxelles-sous-videosurveillance-51b8fbdfe4b0de6db9ca4eb0>

36. Entretiens avec Christian Banken (CIRB), 2017 ; Koenraad De Brandt & Christian Pauwels (Zone de police Bruxelles-Nord), 2017.

37. BELGA, 2014. Bruxelles : gestion centralisée des 3000 caméras de surveillance. In : *RTBF* [en ligne]. 28/03/2014. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : https://www.rtb.be/info/regions/detail_bxl-une-plate-forme-pour-gerer-les-images-des-3000-cameras-de-surveillance?id=8233734

38. Entretiens avec Eric Auquière (STIB), 2017 ; Christian Banken (CIRB), 2017.

39. Entretien avec Christian Banken (CIRB), 2017.

40. Entretiens avec Christian Banken (CIRB), 2017 ; Koenraad De Brandt et Christian Pauwels (Zone de police Bruxelles-Nord), 2017 ; Céline Vanderborght (CIRB), 2017.

41. Entretien avec Karl Determe (Bruxelles Mobilité), 2017.

42. RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2020. Bruxelles Prévention & Sécurité (BPS). In : *be.brussels* [en ligne]. 2020. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : https://be.brussels/a-propos-de-la-region/les-organismes-regionaux/bruxelles-prevention-et-securite?set_language=fr

SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL, 2020. La sixième réforme de l'État. In : *belgium.be* [en ligne]. 2019. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : https://www.belgium.be/fr/la_belgique/connaitre_le_pays/histoire/la_belgique_a_partir_de_1830/constitution_de_l_etat_federal/sixieme_reforme_etat

43. Entretiens avec Christian Banken (CIRB), 2017 ; Jean-Paul Gailly (Bruxelles Mobilité), 2017 ; Didier Gosuin (Ministre de l'Économie, de l'Emploi, de la Formation, de la Santé, du Budget et de la Fonction publique), 2017 ; Ingrid Reynaert (Agoria), 2017.

44. Certains programmes politiques réalisés pour les élections de mai 2009 ne sont plus accessibles. Nous avons donc fait le choix d'analyser le contenu des programmes réalisés, par les partis gouvernementaux de la législature 2009-2014, pour les élections régionales de mai 2014. Si la majorité de ces partis accorde légèrement plus d'intérêt à la thématique sécuritaire en 2014 par rapport à 2009, cette dernière reste toutefois pour eux une thématique secondaire sous ces deux législatures [dépouillements de l'auteur ; Dandoy, Piet, 2014a ; 2014b ; 2014c ; 2014d]. Cette

légère augmentation d'intérêt pour la question sécuritaire entre 2014 et 2009 s'explique notamment par la peur croissante du retour des djihadistes partis se battre en Syrie.

45. Entretiens avec Christian Banken (CIRB), 2017 ; Tanguy De Lestré (Cabinet de la Secrétaire d'État Bianca Debaets), 2017.

46. *Projet d'accord de majorité 2014-2019*, 2014 : 62.

47. Extrait anonymisé d'un entretien, 2017.

48. Entretiens avec Koenraad De Brandt & Christian Pauwels (Zone de police Bruxelles-Nord), 2017 ; Tanguy De Lestré (Cabinet de la Secrétaire d'État Bianca Debaets), 2017 ; Karl Determe (Bruxelles Mobilité), 2017, Jean-Paul Gailly (Bruxelles Mobilité), 2017 ; Didier Gosuin (Ministre de l'Économie, de l'Emploi, de la Formation, de la Santé, du Budget et de la Fonction publique), 2017 ; François Lambert (CIRB), 2017 ; Ingrid Reynaert (Agoria), 2017 ; Dimitri Strobbe (Cabinet du Ministre de la Mobilité Pascal Smet), 2017 ; Céline Vanderborght (CIRB), 2017.

49. MONITEUR BELGE, 2015. *Ordonnance créant un organisme d'intérêt public centralisant la gestion de la politique de prévention et de sécurité en Région de Bruxelles-Capitale*. 28/05/2015.

50. LOW EMISSION ZONE, 2020. Contrôle. In : *lez.brussels* [en ligne]. 2020. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.lez.brussels/fr/content/contr%C3%B4le>

51. CIRB, 2017. LEZ : Entrée en vigueur ce 1er janvier 2018. In : *cirb.brussels* [en ligne]. 22/12/2017. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://cirb.brussels/fr/quoi-de-neuf/actualites/lez-entree-en-vigueur-ce-1er-janvier-2018>

52. GENETEC INC., 2018. La Région Bruxelloise renforce la sécurité de son territoire. In : *Genetec* [en ligne]. 2018. [Consulté le 1/06/2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.genetec.com/documents/FR/CaseStudies/FR-Genetec-City-of-Brussels-Case-Study.pdf>

BRIEFCAM, 2021. Briefcam empowers the BRIC with video intelligence. In : *BriefCam* [en ligne] 2021. [Consulté le 1/06/2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.briefcam.com/resources/case-studies/briefcam-empowers-the-bric-with-video-intelligence/>

VRT, 2021. Privacy en ik: documentaire van Tim Verheyden. In : *VRT* [en ligne]. 2021. [Consulté le 1/06/2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.vrt.be/nl/over-de-vrt/nieuws/2021/03/11/privacy-ik-documentaire-van-tim-verheyden/>

53. MONITEUR BELGE, 1989. *Loi spéciale relative aux Institutions bruxelloises*. 12/01/1989.

54. Voir Bocquet [2020 : 104-105] pour plus d'informations concernant la capacité d'un chef de gouvernement à insuffler des logiques collectives au sein de l'Exécutif.

55. Notamment depuis la modification de la loi caméras d'août 2012 et le blocage qui suivit au niveau fédéral.

56. En raison de sa volonté d'utiliser les nouvelles compétences acquises avec la sixième réforme de l'État pour mettre en place un Centre de crise régional sous son autorité.

57. GOUVERNEMENT BRUXELLOIS, 2019. *Projet d'accord de majorité 2019-2024*. In : *be.brussels* [en ligne]. 18/07/2014. p. 61. [Consulté le 2/06/2020]. Disponible à l'adresse : <https://be.brussels/files-fr/a-propos-de-la-region/competences-regionales/declaration-de-politique-generale-commune-au-gouvernement-de-la-region-de-bruxelles-capitale-et-au-college-reuni-de-la-commission-communautaire-commune>

RÉSUMÉS

En retraçant le processus de mise à l'agenda ayant conduit à l'appropriation du concept de Smart City par la Région bruxelloise en 2014, cet article interroge les choix de politiques publiques visant à faire de Bruxelles une « ville intelligente ». Tandis qu'un des objectifs théoriques de la Smart City consiste à vouloir décloisonner l'action publique en favorisant la réalisation de politiques transversales par le recours aux technologies, force est de constater que les politiques bruxelloises en la matière restent essentiellement cantonnées aux compétences de l'organisme technique régional. Cet article tente ainsi de comprendre pourquoi aucune politique transversale en matière de mobilité – secteur habituellement prioritaire pour ce type de projets – n'émerge dans le cadre de la Smart City bruxelloise, tandis qu'une politique sécuritaire s'impose comme son principal chantier. La centralisation de la vidéosurveillance régionale constitue l'unique politique du projet Smart City bruxellois parvenue à dépasser le cloisonnement institutionnel régional. Cet article démontre par conséquent comment, à Bruxelles, l'organisation politico-institutionnelle régionale influence les choix de politiques publiques.

Door het proces van agendasetting dat leidde tot de toe-eigening van het concept Smart City door het Brussels Gewest in 2014 te traceren, onderzoekt dit artikel de beleidskeuzes om van Brussel een “slimme stad” te maken. Een van de theoretische doelstellingen van de Smart City bestaat erin om het overheidsoptreden te ontzuilen door met behulp van technologieën de uitvoering van een transversaal beleid te bevorderen. Toch moeten we vaststellen dat de Brusselse beleidsmaatregelen op dit vlak hoofdzakelijk beperkt blijven tot de bevoegdheden van de gewestelijke technische instelling. Dit artikel tracht te begrijpen waarom er geen transversaal beleid inzake mobiliteit – een sector die gewoonlijk prioritair is bij dergelijke projecten – wordt gevoerd in het kader van de Brusselse Smart City, maar een veiligheidsbeleid het voornaamste werkterrein blijkt te zijn. De centralisering van de gewestelijke videobewaking is de enige beleidslijn van het Brusselse Smart City-project, waarbij men erin slaagt om de gewestelijke institutionele verzuiling te doorbreken. Dit artikel toont dan ook aan hoe de gewestelijke politiek-institutionele organisatie de beleidskeuzes beïnvloedt in Brussel.

This article reviews the agenda-setting process which led to the approval of the Smart City concept by the Brussels Region in 2014 and questions the public policy choices aimed at making Brussels a “Smart City”. While one of the theoretical objectives of the Smart City is to decompartmentalise public action by promoting the implementation of cross-cutting policies through the use of technology, it is clear that the policies of Brussels in this area remain essentially limited to the competences of the regional technical body. This article attempts to understand why a cross-cutting policy in the area of mobility – a sector which is normally a priority for this type of project – has not emerged in the framework of the Brussels Smart City, while a security policy has gained a foothold as its main focus. The centralisation of regional video surveillance is the only policy of the Brussels Smart City project which has managed to overcome regional institutional compartmentalisation. This article therefore demonstrates how the regional political and institutional organisation in Brussels influences public policy choices.

INDEX

Keywords : public action, public space, innovation, institutions, mobility, security

Trefwoorden overheidsoptreden, openbare ruimte, innovatie, instellingen, mobiliteit, veiligheid

Mots-clés : action publique, espace public, innovation, institutions, mobilité, sécurité

Thèmes : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité

AUTEUR

NICOLAS BOCQUET

Nicolas Bocquet est boursier FRESH – F.R.S.-FNRS et doctorant en science politique à l'UCLouvain et à l'Université de Genève. Il est aussi chercheur invité à l'Université de Montréal. Sa recherche doctorale porte sur l'évolution de la régulation en matière de vie privée à l'ère numérique. Il a récemment publié un article concernant la mise à l'agenda de solutions techniques en Région bruxelloise dans la revue *Gouvernement et action publique*.