

Sommaire

Introduction : Être à la hauteur des promesses de la modernité et de l'économie de partage	13
Chapitre I : La métropolisation de la planète, une tendance irréversible	19
Chapitre II : La digitalisation à l'heure des métropoles-mondes, entre promesses et dérives	37
Chapitre III : L'État au service de la Cité, éloge de la puissance publique	57
Chapitre IV : Les « Barbares » attaquent vraiment. Faisons le choix de la recivilisation !	77
Chapitre V : De l'économie de partage à « l'économie du partage ». Vers une juste distribution des bénéfices	97
Chapitre VI : Citoyen, salarié et consommateur, une identité heureuse et partagée	119
Chapitre VII : La mobilité sera digitale ou ne sera point ! Libérer les flux pour résorber les fractures	139
Chapitre VIII : « <i>Friendly City</i> », une cité apaisée, dynamique et conviviale	157
Chapitre IX : Pour une écologie <i>friendly</i>. Bâtir d'authentiques <i>Green Cities</i>	177
Conclusion : Plaidoyer pour une régulation internationale et positive	193

Introduction

Être à la hauteur des promesses de la modernité et de l'économie de partage

« On voulait des voitures volantes, et à la place, on a eu 140 caractères. » Derrière cette formule humoristique du fondateur de PayPal Peter Thiel au sujet du bond technologique des dernières décennies et de l'avènement de Twitter se cache une implacable réalité : nous avons de plus en plus de mal à imaginer ce que sera notre vie dans 10 ans, dans 20 ans et *a fortiori* au-delà. Son affirmation, qui a le mérite de souligner le caractère imprévisible du processus d'innovation, nous rappelle en outre qu'au début du xx^e siècle, beaucoup se représentaient la ville des années 2000 comme un décor digne des romans de science-fiction. Or la civilisation numérique dans laquelle nous sommes entrés a déjoué les pronostics et les conjectures de nos ancêtres. Dans les décennies à venir, elle continuera certainement de le faire. Car c'est notre rapport au monde et nos modes de vie urbains qui ont été bouleversés au cours des dernières années à la faveur de ce qu'on appelle désormais la digitalisation de l'économie.

Partant de ce constat, j'ai souhaité interroger le sens et la portée de cette révolution à la fois planétaire et inédite dans l'histoire des sociétés humaines. En effet, au regard des mutations que le digital impose dans le domaine des transports, et plus généralement dans l'ensemble de la sphère des services, tout laisse penser que les métropoles de demain seront radicalement différentes de celles que nous connaissons aujourd'hui : les citoyens auront accès à une foule d'applications et de prestations qui répondront au mieux à leurs attentes et à leurs besoins quotidiens. Pour autant, les villes du xxi^e siècle seront-elles d'authentiques espaces de « partage » ? Parviendront-elles à résoudre les grands défis de la métropolisation à venir⁽¹⁾, au premier rang desquels figure la nécessité de concilier croissance économique, exigence de performance, amélioration du bien-être individuel, réduction des inégalités et respect de l'environnement ?

En somme, les générations futures auront-elles la chance de vivre dans des cités que je qualifierai de « *Friendly Cities* » ? Derrière ce concept, j'ai d'abord voulu donner un horizon à la ville de demain, en espérant qu'elle se transforme en un espace de coexistence harmonieuse et fructueuse entre les différents acteurs (pouvoirs publics, entreprises et citoyens) grâce aux apports des objets connectés, du *Big Data* et de l'intelligence artificielle : une ville où le « partage » ne soit pas un vain mot mais traduise une convergence entre progrès technologique et progrès humain.

(1) Au moins 70 % de la population du globe vivra dans des villes à l'horizon 2050, contre un peu plus de 50 % en 2015. Cf. chapitre I.

Introduction

Cette réflexion me semble d'autant plus nécessaire que les évolutions en cours, si positives soient-elles, suscitent également quelques interrogations. Pris dans le tumulte d'une époque charnière où le culte de l'immédiateté et l'emballement émotionnel tendent à prendre le pas sur la rationalité et le devoir d'analyse, nous avons parfois du mal à discerner le sens et la nature des bouleversements à l'œuvre. Soyons conscients de cette réalité. Alors que la « troisième révolution industrielle » décrite par l'économiste Jeremy Rifkin n'en est qu'à ses prémices et ouvre une nouvelle ère dans l'histoire de l'humanité, j'ai le sentiment que nous manquons pour l'instant d'une feuille de route afin de tirer le meilleur de la civilisation digitale et de la modernité. Il n'existe pas encore de cadre conceptuel pour appréhender sereinement les enjeux d'un monde où le numérique, la robotisation et les technologies NBIC (nanotechnologies, biotechnologies, informatique, sciences cognitives) redessinent le fonctionnement de l'économie et des interactions entre individus.

Cette situation n'est pas totalement inédite. Toutes les périodes de transition, caractérisées par une révolution des techniques et des modes de production, ont connu des phases de questionnements. Les sociétés humaines ont toujours recherché des solutions viables et des théories structurantes pour tirer profit de ces changements majeurs. Elles ont vécu à tâtons, en quête d'un équilibre entre l'essor du capitalisme et les aspirations des individus, qui sont à la fois des consommateurs, des citoyens et des salariés. Bien que je ne souscrive pas aux théories marxistes et aux postulats égalitaristes, force est de reconnaître que la pensée du

philosophe allemand a contribué à corriger les excès de la première révolution industrielle ; la condition sociale des ouvriers s'est améliorée à partir du moment où l'on a compris que certains abus étaient intolérables. De la même façon, les analyses de John Maynard Keynes ont permis de sortir de l'impasse après la crise de 1929 ; elles ont également inspiré les politiques des Trente Glorieuses et façonné leur réussite. Quant aux travaux de l'économiste Joseph Schumpeter, ils ont apporté un éclairage déterminant sur la « destruction créatrice » et les mécanismes d'innovation.

À leur manière, tous ces penseurs ont rendu le capitalisme plus efficace et plus vertueux. Leurs enseignements restent utiles pour comprendre le monde d'aujourd'hui. En fait, si l'on observe le déroulement des précédentes révolutions industrielles, on s'aperçoit que leur succès repose sur un certain nombre de facteurs clés : une meilleure protection sociale des salariés, la capacité à créer des consommateurs solvables par l'augmentation des salaires et l'apparition de règles minimales pour limiter les dérives du « laisser-faire » absolu. Or ces préoccupations-là demeurent d'une brûlante actualité pour les décennies à venir, dans un contexte où l'économie de partage et les innovations de rupture ouvrent de nouvelles problématiques.

L'économie numérique et collaborative créera-t-elle autant d'emplois que l'industrie automobile ? Coïncidera-t-elle avec la conquête de nouveaux droits sociaux ? Permettra-t-elle de relancer la croissance à court et à moyen termes ? Nous aidera-t-elle à surmonter les grands défis du ^{xxi}e siècle, à commencer par la question du réchauffement climatique,

phénomène dont nous sommes à la fois les témoins et les acteurs ? En somme, parviendra-t-on à l'utiliser comme un levier de développement humain et de progrès durable ? La réponse à ces questions – trop souvent évacuées du débat public – est la clef pour interpréter les transformations actuelles et en tirer le maximum de bénéfices sur le plan économique et sociétal. C'est pourquoi j'ai voulu donner une perspective et un horizon à ces débats qui ne cesseront de se poser dans les années qui viennent. Plus que l'optique du dirigeant d'entreprise, cet essai défend les convictions d'un citoyen engagé dans la vie de la Cité et persuadé que la liberté d'entreprendre n'exonère pas les acteurs privés de leurs responsabilités vis-à-vis de la société.

Je suis certain que l'économie de partage et la culture dite « disruptive » nous permettront d'imaginer des services innovants, favorables au mieux-être collectif et à une réinvention positive des modes de vie urbains. Mais pour que cette promesse devienne réalité, nous avons besoin de quelques cadres, de lignes claires et de règles partagées par tous les acteurs. À l'heure où ceux qui s'autoproclament « Barbares » se posent en défenseurs du consommateur tout-puissant, j'ai souhaité offrir une autre vision du monde et de la ville de demain. Au travers du concept de « *Friendly City* », il s'agit pour moi de dessiner les contours d'un modèle qui promeuve un intérêt partagé entre pouvoirs publics, entreprises et citoyens.