



Par Laurent Ottavi • 13/07/2025 • Démocratie

« Les géants de la tech veulent gérer nos villes » - Jean Haëntjens

Les élus locaux tentent de résister face aux convoitises des mastodontes du numérique. Dans *Les villes face aux géants de la tech* (Rue de l'échiquier), un livre initialement paru sous le titre *Comment les géants du numérique veulent gouverner nos villes*, l'économiste et urbaniste Jean Haëntjens, conseiller scientifique de Futuribles International, estime que l'avenir des villes se structure autour de l'affrontement entre deux visions, celle de la cité politique et celle de la ville service numérisée.

Laurent Ottavi (Élucid) : En 2017, Google obtient la responsabilité du premier projet urbain d'Amérique du Nord. Pour la première fois, un géant du numérique est donc reconnu officiellement comme un maître d'ouvrage. Dans quel contexte cette rupture est-elle survenue et que révèle-t-elle de l'enthousiasme pour la « *smart city* » qui régnait alors ?

Jean Haëntjens : Il faut resituer le déploiement de la *smart city* dans son contexte historique. Au cours des années 2000, on a vu apparaître, en appui des gouvernements locaux, une première génération d'opérateurs numériques qui étaient des techniciens, issus du monde de l'électronique, comme IBM ou CISCO, et qui s'intéressaient principalement aux fonctions techniques des villes : éclairage, gestion des réseaux, circulation, surveillance... À partir de 2010, une nouvelle génération d'opérateurs venant du monde du logiciel a émergé, avec des acteurs comme Airbnb, qui a pris pied sur les marchés du logement et de l'hôtellerie – Uber qui s'est

installé dans le domaine des transports, et Amazon qui a concurrencé les commerces de proximité.

C'est un peu plus tard, vers les années 2013-2015, que les milieux de l'urbanisme en France et en Europe ont commencé à s'enthousiasmer pour les concepts de « smart city » ou de ville intelligente. Des villes qui seraient pilotées avec les algorithmes pour réguler les flux de transport, les réseaux d'eau et qui marqueraient une avancée majeure par rapport aux supposées « villes stupides » des siècles précédents. Dans notre France, qui a une forte culture d'ingénieurs, l'administration s'est montrée particulièrement enthousiaste pour le thème de la « ville intelligente ». Étant à la fois urbaniste et auteur d'un livre sur la société numérique, j'ai alors été invité dans de nombreux colloques sur le thème de la ville intelligente. Pour beaucoup d'intervenants, il n'y avait alors pas d'autre salut pour une ville que de devenir « smart ».

Le point d'orgue a été atteint en 2007, quand la ville de Toronto a lancé un appel d'offres pour aménager un quartier sur une magnifique friche industrielle de 400 hectares située au bord du lac Ontario. À la grande surprise des urbanistes professionnels (les plus grands cabinets d'architectes du monde étaient consultés), c'est Sidewalk, une filiale de Google-Alphabet qui a remporté l'appel d'offres. Le contrat entre la ville de Toronto et Google a été signé avec l'appui du Premier ministre canadien et du Président de la région de l'Ontario, dans un grand élan d'enthousiasme.

À mesure que le projet se précisait, les habitants ont commencé à se poser des questions puis entrevu que le modèle économique de la future *smart city* fonctionnerait en partie sur la vente de leurs données personnelles. En 2020, la crise du Covid a accéléré la prise de conscience sur les limites du projet. Les élus, interrogés par les habitants, ont rétrogradé et, au final, Google a décidé d'arrêter le projet. Cet épisode a signé la fin d'un enthousiasme inconditionnel pour la ville numérique.

« Certains dirigeants de la Silicon Valley, comme Elon Musk ou Peter Thiel, ne cachent pas leur mépris pour la démocratie. Ils souhaitent se passer d'élus locaux qu'ils considèrent comme incompetents. »

Élucid : Quelles ont été les conséquences de ce revirement de Google ?

Jean Haëntjens : En Europe, les élus locaux ont progressivement compris que la gestion des grandes fonctions urbaines allait leur échapper, jusqu'à la fonction de maire. Ils ont vu aussi que les réseaux sociaux pouvaient se substituer aux consultations électorales et manipuler les opinions. Certaines villes étaient même allées jusqu'à employer des cabinets de consultants pour qu'ils observent, après l'annonce dans la presse d'un projet urbain, les réactions des habitants sur les réseaux sociaux. Autrement dit, Facebook devenait alors le véritable lieu d'exercice de la démocratie !

Ce mouvement de colonisation des fonctions locales par les acteurs du numérique a connu un coup d'arrêt à partir des années 2020. En Europe, les pouvoirs locaux ont progressivement repris la main. Certaines municipalités, comme Londres, ont interdit Uber. D'autres, comme Paris, ont encadré les locations de courtes durées (Airbnb), ou interdit les trottinettes en *free floating* qui encombraient les trottoirs. Le temps de l'open-bar numérique était révolu.

L'histoire, pour autant, n'est pas finie. La question se situe désormais à un autre niveau. En 2015, les géants du net visaient en premier lieu un objectif économique qui consistait à prendre des « marges d'intermédiation » sur des fonctions urbaines comme l'hôtellerie, le logement, le transport, la distribution, les activités culturelles ou les fonctions sociales.

Avec le temps, ils en sont venus à modifier la forme prise par ces fonctions, puis le fonctionnement de l'espace urbain. Ainsi, certains commerces de proximité ont été remplacés par des *dark stores*, des magasins aveugles qui servent désormais d'entrepôts pour la livraison des marchandises commandées sur Internet. L'objectif devient alors d'installer progressivement un basculement complet du modèle urbain, en déplaçant dans l'espace virtuel les fonctions qui étaient jusqu'alors exercées dans l'espace réel. Dans ce nouveau paradigme, les amis réels croisés dans l'espace public sont amenés à s'effacer pour les « amis » virtuels rencontrés sur les réseaux sociaux.

Aujourd'hui, l'enjeu n'est plus seulement économique, il est civilisationnel. Certains dirigeants de la Silicon Valley, comme Elon Musk ou Peter Thiel, ne cachent pas leur mépris pour la démocratie. Ils souhaitent se passer d'élus locaux qu'ils considèrent comme incompetents, et éventuellement corrompus. Face à ce mouvement, l'Europe doit à mon sens mener le combat qui consiste à défendre la démocratie là où elle est née et reste le mieux ancrée : dans les villes. Le maire reste aujourd'hui, parmi les représentants du peuple, l' élu le plus crédible.

Est-ce un projet politique que portent Elon Musk et une partie de la Silicon Valley ?

C'était au départ un projet « apolitique » qui visait à sortir de l'État-providence et à réduire l'influence des pouvoirs locaux. En 2016, Philippe Vion-Dury a écrit un très bon livre sur ce sujet, *La nouvelle servitude volontaire, le projet politique de la Silicon Valley*, qui est toujours d'actualité. Il y expliquait que [la philosophie libertarienne](#), qui a fortement inspiré les leaders de la Tech, valorise, dans une perspective darwinienne, la loi des plus forts. Les libertariens ne souhaitent pas s'encombrer de systèmes redistributifs coûteux, tels que le logement social, les transports publics ou l'aide sociale. Leur projet est de faire gérer la société par des algorithmes et ceux qui les contrôlent.

Avec Elon Musk, ce projet politique a pris une autre dimension, puisqu'il a prétendu choisir, avec l'appui de son réseau social X, les dirigeants de la Roumanie, de la Pologne ou de l'Allemagne. Il a aussi revendiqué le « mérite » d'avoir placé Donald Trump à la présidence des États-Unis. Mais il constitue une exception dans la Silicon Valley, où le mot d'ordre est plutôt « *business first* ».

[Les libertariens souhaitent limiter au minimum le rôle de l'État et des collectivités](#), avec le double objectif de réduire les impôts et de privatiser les services aujourd'hui gérés par les collectivités locales. Uber a ainsi proposé à plusieurs villes nord-américaines de remplacer une partie de

leurs transports publics par des services de taxi à la demande. Rappelons que les dépenses liées au fonctionnement des villes (logement, transports, énergie, services publics...) représentent, dans les pays développés, environ un tiers du budget des ménages. Prélever une part, même minime, de ces flux financiers, représente donc un enjeu économique colossal, que les géants du Net ont fort bien mesuré.

À la fin des fins, leur projet serait de se faire confier par les municipalités la gestion des principales fonctions urbaines : logistique, commerce, sécurité, culture, santé...

« Avec la smart city, les ingénieurs de l'urbain ont pu voir l'opportunité de revenir au sommet dans un jeu dont ils avaient été en partie exclus. »

Quels sont les deux « fatalismes idéologiques » que vous opposez dans le livre et contre lesquels vous vous inscrivez ?

J'opposais effectivement deux fatalismes : l'optimisme quasi messianique porté par la conviction que la technologie peut tout résoudre, et le pessimisme décliniste, prophétisant la surveillance généralisée de l'humanité par les Big Brothers de la Silicon Valley. Le premier était plutôt porté par le monde des ingénieurs et le second par celui des sciences sociales et de l'urbanisme.

Depuis 2018, beaucoup d'ingénieurs de l'urbain sont revenus de leur enthousiasme, en même temps qu'ils ont perdu un peu de leur crédit. Il faut rappeler, à ce propos, que la conception des villes s'est depuis longtemps partagée entre plusieurs professions et écoles de pensées ; les ingénieurs, les sciences sociales, les architectes, les paysagistes, les écologues (autrefois appelés hygiénistes). Il y a des cycles.

Ainsi, la modernisation de Paris par le baron Haussmann a été pilotée par des ingénieurs saint-simoniens, des paysagistes et des « hygiénistes ». D'autres époques ont donné plus de place aux architectes, aux économistes, ou aux spécialistes des sciences sociales. La période de la reconstruction a redonné le primat aux ingénieurs qui ont dessiné la Défense, les grands ensembles et les villes nouvelles, et produit un urbanisme « fonctionnel » considéré aujourd'hui comme peu désirable. Depuis le tournant des années 1980, les architectes, les sociologues, les « cultureux » et les paysagistes ont repris l'ascendant.

Ajoutons qu'en France, la formation technique des architectes est plutôt limitée. Ils se considèrent volontiers comme des artistes, des créatifs, qui survolent les aspects techniques ou les sous-traitent à des bureaux d'études. Tout cela pour dire qu'avec la *smart city*, les ingénieurs de l'urbain ont pu voir l'opportunité de revenir au sommet dans un jeu dont ils avaient été en partie exclus.

Pouvez-vous rappeler ce qu'est le technosolutionnisme, qui est le fatalisme idéologique des ingénieurs, même si vous soulignez que beaucoup en sont revenus ?

C'est l'idée que tout problème peut trouver une solution technique. Cette approche conduit à oublier ce qu'on appelle l'effet rebond, c'est-à-dire le fait que, quand on améliore une technologie, les comportements peuvent se modifier et de nouveaux problèmes peuvent apparaître. Prenons l'exemple de la voiture autonome : les ingénieurs se sont dit que remplacer les conducteurs humains par des pilotes numériques permettrait de mieux gérer les flux d'automobiles. De fait, un conducteur humain n'est pas toujours bien dans sa peau, il peut boire de l'alcool ou fumer des substances illicites.

Or, à partir du moment où vous améliorez la fluidité de la circulation, vous créez des demandes nouvelles, qui vont encore engorger les villes. La voiture autonome rendra par ailleurs acceptables des trajets plus longs, puisque les automobilistes pourront travailler ou regarder la télévision au lieu de conduire. Et à l'arrivée, le nombre de véhicules convergeant vers la ville centre sera encore accru. Voilà un bel exemple des effets pervers d'un raisonnement uniquement technologique et oublieux des facteurs sociétaux, urbanistiques ou écologiques qui interviennent dans le fonctionnement des systèmes urbains.

Pour prendre en compte ces facteurs, il faut s'intéresser aux comportements, aux désirs d'habiter et aux contraintes financières des ménages. La prise en compte de ces facteurs conduit à se demander si l'une des solutions à l'engorgement des métropoles ne se trouve pas plutôt dans le développement des villes moyennes, et dans l'évolution de systèmes urbains très monocentriques, particulièrement en France, vers des systèmes plus polycentriques. La solution technique n'est alors plus la voiture autonome, mais le maillage du territoire par des liaisons ferroviaires, éventuellement autonomes.

Ajoutons le facteur climatique. On observe aujourd'hui, pendant les périodes de canicules, des écarts de près de 4 degrés entre le centre de Paris et la troisième couronne. Dans ces conditions, est-il raisonnable de continuer à densifier la région parisienne ?

« La ville service numérisée se moque du passé. Elle est un ensemble de fonctions logistiques, un supermarché virtuel. »

Vous prônez le modèle de la cité politique contre celui de la ville service numérisée. Quelles sont les caractéristiques des deux et pourquoi s'agit-il pour vous du grand choix qui va décider de l'avenir de la ville ?

En Europe, la démocratie est née dans les villes. C'est vrai si l'on remonte à la Grèce antique. C'est vrai, aussi, si l'on remonte au Moyen-Âge. À partir du XII^e siècle, un développement significatif des villes a été rendu possible grâce à l'amélioration de la productivité agricole. L'historien Fernand Braudel a parlé à ce propos de « *flamboient urbain* ». Les pouvoirs locaux se sont affirmés, souvent en opposition par rapport aux aristocraties terriennes et religieuses. Ils se sont développés grâce au commerce et à l'artisanat et leur enrichissement a permis d'établir un rapport de force avec les pouvoirs féodaux et d'obtenir leur autonomie, des privilèges ou, à

minima, une relative indépendance par rapport au pouvoir royal.

Braudel dit bien que l'Europe est le continent des villes. Ce sont elles qui ont animé une économie marchande qui a permis à l'Europe de décoller sur le plan économique. C'est là qu'est née la cité politique dirigée par un maire, élu par des citoyens, et qui se fixe comme objectif le très long terme. À cette époque, on mettait plusieurs décennies à construire une cathédrale !

Cette pratique du temps long est toujours en vigueur à l'échelle des collectivités locales. Un grand projet urbain comme celui de l'île de Nantes se pense sur vingt ans. Le temps long fait donc partie de la culture d'un maire. Il en est imprégné, car il doit sans cesse composer avec les engagements de long terme pris par ses prédécesseurs.

La ville service numérisée se moque du passé. Elle n'est qu'un ensemble de fonctions logistiques, un supermarché virtuel. Tout ce que la cité politique pouvait incarner comme histoire, récit de longue portée ou culture collective est remplacé par le storytelling. Chaque jour, il doit y avoir une nouvelle histoire. La ville service numérisée fonctionne comme une série télévisée où il faut sans cesse changer de saison et d'épisode.

L'idéal urbain des geeks de la Silicon Valley, c'est la cité éphémère du festival *Burning Man*. Chaque année, cette cité éphémère est reconstruite dans le désert du Nevada, fréquentée pendant une semaine par plusieurs centaines de milliers de personnes, puis démontée pour être reconstruite, sous une forme différente, l'année suivante. Cet exemple illustre à merveille le rapport au temps et à l'espace urbain des ingénieurs de la Silicon Valley. Or, une vraie ville est au contraire profondément inscrite dans un passé, et dessinée par lui. Le point de croisement des lignes RER qui structurent le grand Paris, c'est-à-dire Les Halles, se situe à quelques centaines de mètres du point de croisement des voies romaines qui desservaient l'antique Lutèce.

« Pour un idéologue comme Peter Thiel, la démocratie est une entrave inventée par les pauvres, catégorie sociale la plus nombreuse, pour limiter les libertés des plus riches. »

La confrontation entre les gouvernements locaux et les géants du numérique participe aujourd'hui, écrivez-vous, d'un affrontement de bien plus grande envergure : celui qui oppose les démocraties aux régimes autoritaires ou illibéraux et les politiques pro-écologie aux populistes climatosceptiques. Pouvez-vous en donner des exemples ?

Pour quelqu'un comme Elon Musk, une ville n'est rien d'autre qu'une zone d'activité. Quand il en a eu assez de la Silicon Valley, il a transféré le siège social de Tesla à Austin. Les libertariens sont des post-nomades, affranchis de toute attache territoriale. Si demain la terre est trop polluée, ils déménageront sur Mars. Pour un idéologue comme Peter Thiel, la démocratie est une

entrave inventée par les pauvres, catégorie sociale la plus nombreuse, pour limiter les libertés des plus riches.

Or, le point d'ancrage le plus solide de la démocratie, aujourd'hui, ce sont les villes. D'où l'aversion profonde de l'actuelle administration américaine pour les pouvoirs locaux. Prenons comme exemple la question du climat : alors que Donald Trump a rompu deux fois les accords de Paris, beaucoup de villes américaines continuent de les respecter, car elles sont conscientes des défis climatiques et parce qu'elles y sont directement confrontées.

Des personnages comme Donald Trump ou Elon Musk sont des adeptes de la rupture, qui détestent les continuités. Leur mode de fonctionnement préféré, c'est celui du « *reset* ». On « *reset* » tout ce qu'il est possible de « *reseter* » et c'est pourquoi le premier a engagé le second pour licencier la moitié des fonctionnaires de l'administration américaine. Le plus étonnant est qu'une alliance objective ait pu se tisser entre ces personnalités qui vivent « hors passé » et des ultraconservateurs qui rêvent au contraire d'un passé révolu et mythifié.

Les gens normaux, eux, se situent à peu près au milieu : ils sont attachés à leur histoire, en tiennent compte, mais ils veulent aussi se projeter vers l'avenir. Ce sont eux qui dirigent aujourd'hui les villes. Ils se situent dans un temps long qui mène du passé à l'avenir.

Vous avez insisté sur le fait que la civilisation européenne était née dans les villes. Y aurait-il un génie du gouvernement local et en quoi cela constitue-t-il un atout considérable par rapport aux défis actuels ?

Toutes les civilisations n'ont pas été fondées dans les villes. Certaines sont nées dans les steppes, ou se sont construites par rapport à la menace que constituaient pour elles les hordes de cavaliers venant des steppes d'Asie Centrale.

En Europe, les villes ont joué un rôle particulièrement important, et ce depuis les cités grecques de l'antiquité ; c'est dans les villes européennes que s'est inventé, à partir du XII^e siècle, ce que Norbert Elias a appelé « *la civilisation des mœurs* », c'est-à-dire le fait de gérer des conflits à l'amiable plutôt qu'avec une arme. Et ce n'est pas un hasard si les mots de « cité » et de « civilisation » sont issus de la même racine latine, *civitas*, qui désigne la cité politique.

Si vous visitez l'hôtel de ville de Brême, en Allemagne, vous verrez dans la salle du conseil une coupe où les élus qui se laissaient aller à des propos injurieux devaient verser une très forte amende. Et lorsque deux élus avaient un lourd contentieux à régler, leurs collègues les conduisaient à la brasserie, située au sous-sol de l'Hôtel de Ville. Ils étaient alors enfermés dans un box avec force nourriture et boissons, jusqu'à ce qu'ils tombent d'accord. De plus, les villes étaient des lieux d'échange. Elles ont souvent été ouvertes aux influences extérieures. Ce sont souvent par les villes que sont entrés de nouveaux usages, de nouvelles techniques, de nouveaux vêtements, de nouveaux légumes.

Les villes européennes conservent aujourd'hui cet ADN. Leur liberté de mouvement autorise une créativité qui est difficilement imaginable à plus grande échelle. En 2010, Georges Amar, alors directeur de la prospective à la RATP, expliquait que les villes fonctionnaient principalement avec

quatre modes de transport – le vélo, la marche à pied, les transports en commun et la voiture – et qu’elles en accueilleraient bientôt une quinzaine ou une vingtaine, publics, privés ou partagés. Nous y sommes, avec des vélos en libre-service, des trottinettes, des skates, des téléphériques urbains, des tuk-tuk, des motos-taxis ou des navettes fluviales.

Le numérique a favorisé cette créativité. Il a notamment joué un rôle important dans le développement des vélos en libre-service. Un système de vélo en libre-service avait déjà été déployé en France à La Rochelle, au cours des années 1970, mais il reposait en partie sur un bénévolat militant et il n’a tenu que quelques années. Il a fallu le mariage entre le libre-service et la technologie numérique pour que la formule fonctionne, d’abord à Lyon puis à Paris, avant de se déployer dans plusieurs centaines de villes dans le monde.

En fait, la technologie numérique est neutre ; elle peut s’appliquer aussi bien à la voiture autonome qu’au vélo en libre-service. Toute la question est celle du rapport de force qui s’installe et va s’installer entre les acteurs économiques qui la maîtrisent et les acteurs politiques qui ont la responsabilité de gérer l’espace urbain. C’est ce rapport de force, ses modalités, et son évolution dans le temps que j’ai souhaité étudier avec ce livre.

Propos recueillis par Laurent Ottavi.

Photo d'ouverture : jamesteohart - @Shutterstock