

focus



Les automobiles autonomes seront connectées, hétérogènes, intelligentes et personnalisées. Photo Alain Jocard/AFP

L'intelligence artificielle et les révolutions de la mobilité vont jouer un rôle majeur. Deux essais en anglais cherchent à leur redonner du sens.

L'intelligence collective au service de l'humanité

LIVRES

Par Julien Damon

Révolution numérique, intelligence artificielle et références omniprésentes au « smart » en tout genre nourrissent des discours dithyrambiques ou des chroniques inquiètes. Deux récents ouvrages en anglais valent le détour, en proposant hauteur de vues et panorama critique sur les évolutions à l'œuvre.

Le premier est dû à Geoff Mulgan, spécialiste d'innovation sociale et d'intelligence collective. Loin des concerts de pipeau qui résonnent souvent autour de ces questions, il propose un traité sur les perspectives possibles des organisations contemporaines. Comment, avec toutes les intelligences d'individus hyperconnectés et avec l'omniprésence d'ordinateurs hyperpuissants, faire mieux ? Pour Mulgan, trop d'intelligence passe dans la compétition, ce qui produit des géants économiques et des fortunes considérables. Selon l'auteur de « Big Mind », qui n'a rien d'un doux rêveur décroissant, il faut rééquilibrer cette « mauvaise allocation des cerveaux » vers la coopération.

Redonner du sens à l'intelligence

Un ancien responsable des données chez Facebook, Jeff Hammerbacher, déplorait – à juste titre – que les meilleurs esprits de sa génération ne pensent qu'à pousser les gens à cliquer sur des annonces publicitaires. On doit pouvoir les employer à des desseins plus utiles. Le monde de demain, écrit Mulgan, sera inévitablement fait de pornographie en réalité virtuelle et de missiles très intelligents. Mais on peut aussi viser davantage de sagesse, pour fournir des réponses collectives aux grands problèmes collectifs : pandémies, menaces climatiques, pauvreté.

L'intelligence collective, qui n'est pas la somme des intelligences individuelles, consiste concrètement en l'accroissement des qualités de tout ce



ESSAI
Big Mind.
How Collective Intelligence Can Save Our World
Geoff Mulgan,
Princeton University Press, 272 pages.



ESSAI
Faster, Smarter, Greener.
The Future of the Car and Urban Mobility
Venkat Sumantran,
Charles Fine et David Gonsalves, MIT Press, 326 pages.

qui est observation, mémoire et jugement. Métaphoriquement, son extension accompagne une humanité qui devient un grand cerveau commun. Mulgan en liste les principaux ingrédients, sans qu'ils fassent obligatoirement recette : de l'attention (et pas de la distraction), de la coordination (sans la subordination, qui bride la créativité), de l'empathie (consistant en compréhension des autres et non en sympathie béate).

Un point capital est de ne pas courir après les solutions, mais de bien décoriquer, au préalable, les problèmes. A l'aise avec Descartes et Heidegger, comme avec la data, Mulgan explique, par exemple, comment en finir avec les SDF dans les rues ou avec la liturgie contre-productive des réunions dans les entreprises ou les administrations. Un texte important, aux accents originaux.

Dans un beau livre, comme savent en faire les presses du Massachusetts Institute of Technology (MIT), trois experts analysent les révolutions en cours en matière de mobilité. Ils épluchent les

mutations technologiques, qui font que ce qui était de l'ordre de la science-fiction il y a peu devient un horizon atteignable. Il en va ainsi de la voiture autonome. Ils étudient aussi les nouvelles pressions et aspirations urbaines. Dans ce domaine, les habitants demandent moins de déplacements contraints tout en souhaitant plus de mobilité choisie et libérée de la congestion, le tout avec des modes de transport moins polluants et moins dangereux. Quadrature du cercle ? En tout cas, la passion pour l'automobile bascule vers la passion pour le smartphone et le fait de posséder une voiture importe moins que de pouvoir emprunter divers modes de transport. Alors que les véhicules étaient standardisés, la production et le marketing soutiennent une personnalisation de masse.

« Nouvelle architecture des mobilités »

Une vague, probablement sans précédent, d'innovations redéfinit les mobilités et les connexions. Elles permettent d'envisager raisonnablement des véhicules à zéro émission de carbone et zéro mort en cas d'accident. La ville moderne en ressort bouleversée. On dit souvent qu'elle a été aménagée pour la voiture. Elle se remodèle en faveur de ses habitants et de leurs divers modes de déplacement. Dans un contexte où toute l'industrie automobile se remet en ordre de marche, les auteurs imaginent une « nouvelle architecture des mobilités ». Celles-ci seront connectées, hétérogènes, intelligentes et personnalisées, ce qui donne l'acronyme « CHIP » (un clin d'œil à la série télévisée des années 1980 avec deux motards californiens ?).

De fait la mobilité, comme d'autres pans de la vie quotidienne, passera davantage par des canaux différenciés, mobilisant l'intelligence technique (avec le smartphone dans notre poche) et l'intelligence humaine (par la coopération et l'information réciproque). Avec cet ouvrage, apprécié notamment par Carlos Ghosn, on perçoit l'importance des métamorphoses pour « une humanité qui poursuit son voyage vers une meilleure qualité de vie ». ■

BONNES FEUILLES

Par Daniel Fortin

SNCF, la chute d'une icône publique

Pannes, désorganisation, grèves : le lien entre les Français et la SNCF s'est distendu. Julie Pichot et Frédéric Brillet analysent les causes d'un désamour.

La SNCF, encore elle. Depuis près d'un an, les pannes à répétition dans les gares parisiennes puis la grève démarrée en avril contre la réforme ferroviaire ont transformé l'icône du service public en triste héroïne d'un feuilleton quasi quotidien. Chacun s'efforce de déceler dans les rouages d'une entreprise tentaculaire ce qui a précipité la crise qu'elle traverse, en particulier – ce qui est nouveau – la défiance qu'elle inspire auprès d'usagers qui, jusqu'ici, lui conservaient une étrange indulgence. Dans ce livre, Julie Pichot et Frédéric Brillet reviennent sur les causes de cette chute. Au-delà de l'écume d'un conflit dont ils retracent la genèse, ils mettent en lumière des maux internes, peu abordés dans la période que nous venons de vivre. Extraits.

SÉCURITÉ PERDUE « A force d'espacer les opérations d'entretien des voies et de décaler à demain des travaux [...], la sécurité se dégraderait donc dans plusieurs régions de France. En 2014, un rapport Asno [audit de sécurité national opérationnel] révélait que l'une des zones les plus touchées était la région Provence-Alpes-Côte d'Azur : les experts de la SNCF eux-mêmes évoquaient déjà des "risques de déraillement et de collision". »

CANCER DE LA FRAUDE « Première victime de la fraude dans les transports, la SNCF devrait être le premier bénéficiaire de la loi Savary. Adoptée en mars 2016, le texte a durci les sanctions à l'encontre des resquilleurs récidivistes. Surtout, il prévoyait que la SNCF et la RATP puissent accéder aux fichiers des services



ESSAI
SNCF : un scandale peut en cacher un autre
Par Julie Pichot et Frédéric Brillet,
Editions de l'Observatoire, 288 pages, 18 euros.

du fisc et de la Sécurité sociale afin de vérifier les informations données par les fraudeurs : trop souvent, jusqu'ici, les contrevenants fournissaient une fausse identité ou une fausse adresse aux agents qui les verbalisaient. Le dispositif devait permettre [...] le recouvrement des amendes. Mais, au printemps 2018, le décret d'application de cette mesure phare n'était toujours pas publié. »

CONCURRENCE INTERNE « Geodis et SNCF-Fret cohabitent au sein de la branche logistique du groupe public. Avec ses 39.500 salariés et environ 7 milliards d'euros de chiffre d'affaires, Geodis est un géant du transport routier en Europe... et le premier transporteur de marchandises à la SNCF... Geodis s'est-il développé au détriment du fret ?... Quand la SNCF a supprimé les lignes les moins rentables, beaucoup de clients du fret sont passés à la route, un mode de transport jugé plus flexible que le ferroviaire et jamais en grève. Il y a eu des transferts. Mais aucune synergie entre les deux entreprises. La barrière culturelle était trop forte. » ■

Livres en bref

L'homme, cet inventeur

● La saisissante séquence d'ouverture du film de Stanley Kubrick « 2001, l'Odyssée de l'espace », avec cet éclat d'os qui s'élève dans les airs et laisse soudain place à un vaisseau évoluant dans l'espace, pourrait constituer un bon résumé du remarquable livre d'Elisabeth Dufourcq. Celle qui fut secrétaire d'Etat à la Recherche y explore les fulgurants progrès techniques de l'humanité, depuis l'invention de l'outil et la maîtrise du feu jusqu'à la



L'Esprit d'invention
Elisabeth Dufourcq
Editions Odile Jacob
366 pages

s'efforce de répondre à cette question en politique – et en philosophe – autant qu'en historienne, et elle le fait avec une érudition et une finesse d'analyse remarquables. Un magnifique panorama du génie humain. — Yann Verdo

Pour apprendre à prendre la parole

● Il a fait monter sur la scène de TEDx Paris des personnalités aussi diverses que le physicien Etienne Klein, l'astronaute Thomas Pesquet, le pianiste Yaron Herman, l'étudiante d'origine indienne Anjali Pandit et des dizaines d'autres, connus ou inconnus. Certains étaient persuadés de savoir parler en public, d'autres ne l'avaient jamais fait de leur vie. Ingénieur de formation, Michel Lévy-Provençal, qui a importé en France à partir de 2009 ces



Les Secrets des meilleurs orateurs
par Michel Lévy-Provençal,
Editions Larousse,
180 pages, 18 euros.

conférences américaines, a développé une méthode pour savoir s'adresser à une audience et transmettre ses idées avec éloquence. Cofondateur de l'agence Brightness (et chroniqueur régulier des « Echos »), il donne dans un livre ses principaux conseils, appuyés par les exemples et témoignages de nombreux intervenants. A lire pour ne plus avoir peur de s'exprimer en public. — B. G.