

VU D'AILLEURS | CHRONIQUE

PAR SIMON JOHNSON

Donald le destructeur

Probable futur candidat du Parti républicain à la présidentielle américaine de novembre, Donald Trump n'a rien du républicain habituel. Les cadres et les élus du parti n'ont eu de cesse de le combattre pendant sa campagne, et sont encore nombreux à refuser de le soutenir. Et bien que M. Trump consente désormais à aligner certaines de ses propositions sur les idées républicaines traditionnelles, il a clairement l'intention de conserver cette identité qui fait de lui un être à part.

Le mélange idéologique qui en résulte présente trois axes : hostilité profonde à l'égard des immigrants, discours simpliste d'opposition au libre-échange et extrême défiance vis-à-vis du gouvernement. Considéré isolément, chacun de ces aspects représente déjà un risque important. Cumulés, ils risquent de porter un coup très violent à la prospérité américaine et mondiale, et d'affaiblir la sécurité nationale et internationale.

M. Trump est incontestablement l'aspirant président le plus hostile aux immigrants que l'Amérique ait jamais connu à l'époque moderne. Sa princi-

male idée est de « bâtir un mur » le long de la frontière sud, afin de tenir à l'écart les immigrants mexicains et latino-américains. Il entend aussi expulser 11 millions d'immigrés et fermer la porte aux musulmans.

C'est la recette du parfait Etat policier – contrôles d'identité, incursions policières chez l'habitant, incitations à la délation. Une recette fondamentalement contraire à l'esprit de l'Amérique, car elle vient anéantir tout ce que le pays a accompli jusqu'à nos jours. Les Etats-Unis sont une nation d'immigrés – la meilleure au monde en termes d'intégration des nouveaux arrivants. Il suffit qu'une seule génération ait vécu dans le pays pour que plus personne ne s'interroge sur les origines de votre famille.

C'est ce que sont prêts à jeter par la fenêtre Donald Trump et ceux qui souhaitent le voir élu. L'agitation sociale provoquée par leur victoire engendrerait non seulement un ralentissement économique, mais encore une régression durable du produit intérieur brut (PIB) et des revenus.

La posture anti-libre-échange mise en avant par M. Trump est tout aussi

choquante, notamment pour la communauté des affaires. Il est prêt à mener une guerre économique contre la Chine et plusieurs autres pays, sans se soucier des conséquences pour les Etats-Unis, dont les exportations constituent 14 % de l'activité.

RISQUE DE GRANDE DÉPRESSION

L'Amérique a consacré les soixante-dix dernières années à la construction d'un système mondial qui, en dépit de certaines défaillances, permet dans l'ensemble aux Etats de commercer paisiblement sur de longues distances. En finir avec ces règles pourrait engendrer une nouvelle Grande Dépression, un chômage de masse et l'incapacité pour des millions de personnes de rembourser leurs dettes.

M. Trump intègre certes à son programme plusieurs thèmes républicains traditionnels, mais en y ajoutant sa propre sauce. Il est question d'abroger la réforme de la régulation financière. Les Etats-Unis renoueraient alors avec la situation qui fut à l'origine du quasi-effondrement du système financier mondial en 2008, et qui a fait perdre au pays plus de

20 000 milliards de dollars (plus d'une année de PIB).

Le candidat préconise par ailleurs des réductions d'impôt considérables, qui creuseraient le déficit budgétaire fédéral et feraient s'envoler la dette publique. M. Trump se fonde sur la conception républicaine habituelle selon laquelle les réductions d'impôt s'auto-financeraient, dans la mesure où elles généreraient une croissance rapide. Or, ces affirmations ont été démenties par la réalité.

Dans notre ouvrage intitulé *White House Burning* (Random House, 2013), James Kwak et moi-même soulignons combien la viabilité budgétaire est essentielle non seulement pour la prospérité économique, mais aussi pour la sécurité nationale. La promesse de Donald Trump de « rendre à l'Amérique sa grandeur » n'est qu'une escroquerie.

Si M. Trump gagnait les élections, les Américains pourraient connaître le même type de cycle économique que l'Argentine au siècle dernier. Les inégalités s'accroîtraient, une minorité concentrant d'immenses richesses et la majorité ne percevant que de faibles salaires, la classe

moyenne se retrouverait prisonnière de la précarité, et le filet de protection sociale volerait en éclats.

Ce populisme autoritaire défie les démocraties au moins depuis l'effondrement de la République romaine. Les partisans de l'autoritarisme ont de tout temps malmené leurs opposants – physiquement, devant les tribunaux, et aujourd'hui sur Twitter – afin de les réduire au silence. Il ne faut pas que les opposants à Donald Trump se laissent intimider, tant sa montée en puissance est une menace pour la démocratie américaine, la plus sérieuse depuis l'invasion de la Pologne en 1939. La défaite de Trump est aussi nécessaire à la sécurité de l'Amérique qu'à celle du monde. ■

Traduit de l'anglais

par Martin Morel

© Project Syndicate, 2016.

Project-syndicate.org

Simon Johnson est professeur à la Sloan School of Management du Massachusetts Institute of Technology

Grand Paris : non à la logique financière

Le projet EuropaCity, qui propose d'urbaniser plusieurs centaines d'hectares du Triangle de Gonesse, est pensé comme une bulle consumériste sans lien avec le tissu urbain et social qui l'environne

COLLECTIF

Aux portes du Grand Paris, un grand projet concernant un site stratégique de 800 hectares est en ce moment l'objet d'un débat public. Ce débat est fondamental parce qu'il interroge les conceptions que l'on peut avoir des modes de vivre et de fabriquer la mégapole parisienne. Nous, architectes urbanistes, ne pouvons y être indifférents.

De quoi s'agit-il ? D'urbaniser, ou non, plusieurs centaines d'hectares de riches terres agricoles du « Triangle de Gonesse », situé entre le Bourget et Roissy et bordé par l'autoroute A1. Le projet en débat, nommé EuropaCity, propose, dans un premier temps, d'installer sur ces terrains 80 hectares de constructions – 470 000 m² dont 235 000 m² de surfaces commerciales, culturelles et de loisirs, et 100 000 m² d'espaces à usage public, mais pas de logements, car ils se trouveraient sous le corridor aérien. 11 800 emplois sont promis. Ce projet, en forme de grande ellipse fermée sur elle-même, serait desservi par des voies rapides déjà saturées et, en 2024, par une station du Grand Paris Express (GPE). Il est présenté comme un puissant attracteur pour un tourisme mondialisé et régional. La commission du débat public va rendre compte des discussions et rassembler les avis émis ces dernières semaines. Nous voudrions contribuer à ce débat.

Tout d'abord, nous jugeons ce projet inopportun, ici et maintenant.

Frédéric Bonnet, Antoine Brès, Christian Devillers, Antoine Grumbach, David Mangin, Béatrice Mariolle, Christian de Portzamparc sont architectes-urbanistes

Il est pensé comme une bulle consumériste, déconnecté des territoires en (re) construction, si ce n'est en captant une station du GPE à son profit principal. Il aura pour effet de détruire les emplois des commerces existants en centre-ville, dans les cités ou dans les centres commerciaux aujourd'hui insérés dans la nappe urbaine, alors qu'il y a déjà suroffre de surfaces commerciales récentes. L'argument de la création d'emplois, auquel évidemment tout le monde est sensible, n'a pas de sens si on n'évalue pas en parallèle les emplois détruits et les investissements nécessaires pour reconstituer des tissus économiques et sociaux à l'aide de l'argent public. Le projet proposé répond encore une fois à la logique financière qui conduit à faire toujours plus grand et plus loin, donc plus dépendant de l'automobile.

DES ALTERNATIVES EXISTENT

Il est de plus inopportun au regard de trois autres projets en cours : Le Bourget, où un vrai morceau de ville habitable est en cours d'élaboration ; Villepinte-Tremblay, entre le Parc international des expositions (2 millions de visiteurs par an) et l'aéroport Charles-de-Gaulle, où les ingrédients d'un projet d'envergure existent aussi et pourraient être reliés, fédérés et mis en synergie ; enfin, PSA Aulnay dont les terrains au bord de l'autoroute A1 sont aujourd'hui libérés et risquent de partir à la découpe, faute à ce jour de projet d'envergure et de véritables liaisons avec les villes d'Aulnay et Villepinte.

Ensuite, des alternatives existent. Il faut repenser le projet actuel de façon à ce que les habitants en profitent réellement. L'idée d'associer des programmes de toute nature est porteur d'une véritable innovation sociale, économique, urbanistique, architecturale, mais à condition qu'ils soient connectés aux tissus urbains et sociaux. On peut ainsi imaginer de nouveaux modèles d'hybridation rassemblant à l'échelle locale des équipements et des services. Si « l'Etat ne peut pas tout payer », raison de plus pour qu'il privilégie les projets les plus proches des lieux de vie existants ou potentiels, plutôt que de les cannibaliser par un projet hors-sol, en décourageant des générations de militants de la ville et de la vie urbaine.

Associer et répartir plutôt que séparer et concentrer, fédérer – les communes, les départements, la région, la métropole, le public et le privé – plutôt que diviser, optimiser les ressources... Il est temps de mettre les actes en accord avec les politiques publiques. ■

Smart cities : attention à l'appropriation des « data » personnelles par le privé

Les flux de données individuelles permettant de réguler la vie urbaine échappent au pouvoir politique au profit des opérateurs du numérique

PAR BRUNO MARZLOFF ET BERTIL DE FOS

J'ai trouvé un CDI grâce à un algorithme », proclame une campagne de publicité. On peut aisément remplacer « CDI » par « logement », « co-voiturage », « âme sœur » ou « service public ». Le carburant de ces recherches, c'est la « data » : les données provenant des mobiles, des requêtes en ligne, des capteurs, des cartes bancaires ou de transport. Elle sont analysées par des opérateurs qui croisent l'acte, la localisation, le fournisseur, l'horaire notamment, et jouent des modélisations pour anticiper (voire provoquer) une action. Parce qu'elle conjugue sources publiques et privées, la data est devenue le socle des services de la ville, l'essence de la smart city. Ce virage digital est certes nécessaire, mais il pose la question de l'appropriation de ces données par l'acteur privé.

A travers son programme Smarter City, IBM met à profit la data publique, en s'appuyant sur l'hypothèse que l'administration privée de ces données ouvrira la voie à l'optimisation des infrastructures, une démarche incarnée à Rio de Janeiro par la surveillance constante des flux de la ville. Ce contrôle en temps réel guide les autorités, mais rompt avec leurs règles classiques de gouvernance, dès lors que l'opérateur privé se substitue à l'acteur public dans « l'intelligence » de la data. Avec ses Sidewalk Labs, Google systématise la privatisation de la donnée de chacun. Sergey Brin, l'un des fondateurs de Google, entend maîtriser les services de la ville en s'adossant à

la data des citoyens : « Ce laboratoire se concentrera sur l'amélioration de la vie en ville pour tout le monde par le développement et l'incubation de technologies urbaines ; il traitera des questions comme le coût de la vie, le transport efficace et l'utilisation de l'énergie. » Ce programme déploiera à New York 7 500 « points de connexion et de dialogue » entre l'habitant et les services publics de la ville, via des mobiliers urbains intelligents.

L'intelligence se déplace alors vers le recueil systématique des traces laissées par la multitude, ouvrant des perspectives fécondes de business. Filiale de Google, l'application GPS Waze se nourrit des flux de plus de 50 millions d'automobilistes dans le monde, recense les nids-de-poule des rues de Boston, guide les chauffeurs d'Uber ou pilote les services de voirie de Rio. Le milliard de dollars investi par Apple dans les 11 millions de trajets quotidiens et les 300 millions d'utilisateurs de Didi, le Uber chinois, visent ses informations afférentes. Les capteurs des voitures du parc automobile de Tesla enrichissent en temps réel et au gré de leurs parcours le plus riche système d'information routière du monde, etc.

UNE QUESTION POLITIQUE

Faut-il accepter que les opérateurs de data façonnent des applications, des plates-formes, des services urbains sans qu'on interroge ces captations ? Peut-on admettre que la planification et la régulation de la ville cessent d'être une affaire publique ? Danah Boyd, sociologue chez Microsoft, affirme que « la donnée, c'est le pouvoir ». Ce glissement vers un service privatisé de la filière numérique « menace d'obsolescence » l'acteur public, constate le Conseil national du numérique. La vision utilitariste de l'industrie de la data – efficacité, optimisation, centralisation – relègue en outre à l'arrière-plan les enjeux de justice, d'éthique et de bien commun.

Dans cette vision, le digital devient l'incarnation du pouvoir urbain, un levier pour faire la ville avec ceux qui en sont dépossédés, un observatoire des usages et un laboratoire des solutions aux défis économiques, sociaux et environnementaux de la ville. La

ville intelligente mérite mieux. La politique de la donnée peut infiniment plus. C'est une question politique. L'actuel projet de loi sur le numérique, pourtant largement dépourvu de ses ambitions initiales, le rappelle. Le politique est interpellé sur sa volonté d'activer la « donnée commune » au service du public.

S'il existe une « économie du bien commun », comme le suggère le titre du récent ouvrage du Prix Nobel Jean Tirole (PUF, 550 pages, 18 euros), la donnée en sera une composante majeure. Là se forment une économie fonctionnelle des usages et une urbanité inédite. Le digital sera un levier de transformation de nos cités plus considérable que ne le furent l'électricité et la voiture. Il est aussi plus complexe, car il est bien plus que la somme de ses datas et de ses objets. Lieu d'une recomposition de la cité, il appelle une alchimie de partenariats et des outils neufs de régulation, et, au premier chef, un autre rapport aux citoyens et à ses données.

DÉFIANCE DES CITOYENS

« Les électeurs ressentent ce vide et la frustration monte », estime le philosophe américain Michael J. Sandel, professeur de sciences politiques à Harvard. Les citoyens s'approprient les nouveaux services de la cité, mais ils ignorent tout de la data. Leur perplexité confine pour l'heure à la défiance face à leur méconnaissance du sujet. Ils s'interrogent sur l'ambiguïté d'une offre monnayée contre l'accaparement et le détournement des traces, sur l'intrusion dans leur vie privée et sur les automatismes opaques qu'infligent leurs opérateurs.

Le « participatif » ne se décrète pas avec des réseaux sociaux tirailés entre des sollicitations collaboratives et une activation massive de données produites passivement. Du fait de l'irruption de ces nouveaux acteurs se formule naturellement une autre gouvernance de la cité. Il est temps que le politique s'invite à la table de la smart city, définitive ses ambitions dans la data, acte le rôle du citoyen et engage une gouvernance de la cité en conséquence. ■

Bruno Marzloff et Bertil de Fos sont fondateur et directeur de Chronos, cabinet d'études et de prospective sur les mobilités, les villes et le numérique

LE DIGITAL SERA UN LEVIER DE TRANSFORMATION DE NOS CITÉS PLUS CONSIDÉRABLE QUE L'ÉLECTRICITÉ OU LA VOITURE