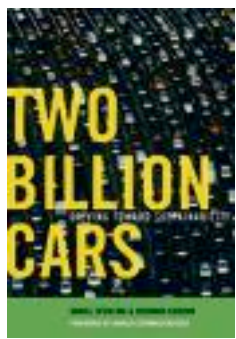


LIVRES

Mutations automobiles

L'automobile est symbole de liberté et symptôme à la fois de déclin et de potentiel de renouveau industriel. Son avenir peut être imaginé sur les plans du catastrophisme environnemental ou du futurisme technologique. Quelques ouvertures à partir de trois ouvrages en anglais.

TWO BILLION CARS
Driving Toward Sustainability
par Daniel Sperling et Deborah Gordon
Oxford University Press 209, 304 pages.



La terre est peuplée d'un milliard de véhicules motorisés. Il s'agit, selon les termes des experts américains Daniel Sperling et Deborah Gordon, d'une des plus grandes menaces, d'origine humaine, pour l'humanité. L'optimisme est toutefois possible. Dans sa préface à l'ouvrage, le gouverneur de Californie, Arnold Schwarzenegger, entrevoit un avenir plus sain et plus intelligent, à condition de résoudre l'équation croissance, innovation et protection de l'environnement.

Vers une humanité motorisée

Le livre importe d'abord par les projections qu'il rapporte. Si rien ne change, le monde sera très certainement bientôt insupportable (pour ne pas dire « insoutenable »). Le parc mondial de voitures, bus, camions et scooters, qui était estimé à 100.000 unités en 1950, serait aujourd'hui de 1,5 milliard (dont 700 millions de voitures). En 2020, il passerait à 2 milliards, et, en 2030, à 2,7 milliards. Cette flotte, si l'on peut dire, pourrait submerger la planète. Alors que 85 % des habitants n'ont pas encore de voiture, leurs attentes sont considérables. Aux Etats-Unis, « pionniers de l'humanité motorisée », la croissance du nombre de pots d'échappement devrait être inférieure à 1 % par an, quand elle pourrait atteindre de 7 à 8 points en Inde et en Chine.

Cette prolifération automobile, avec son cortège de pollution, appelle des transformations profondes. Nos auteurs, avec leur gouverneur préfacer, font la part belle à l'innovation technologique. Celle-ci est à mettre au service de l'intérêt général et non plus des désirs privés (en particulier d'aller toujours plus vite). La nouvelle génération de véhicules passera par l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants et par des mécanismes de marché appropriés. L'idée clef est de faire passer les innovations (dont les firmes américaines ne manquent pas) des laboratoires au marché. Certes, les acheteurs sont un peu conservateurs, mais quelques incitations fiscales (des prix planchers élevés pour l'essence plutôt que des taxes carbone) peuvent les amener à changer. On notera que bureaucrates de Washington et industriels automobiles traditionnels de Detroit sont un rien conspués.

Cet ouvrage renseigné et militant (en faveur d'une solution que l'on dira « californienne ») estime que le système actuel de transport est trop cher et inefficace. Il faut réinventer la mobilité, les véhicules et les carburants. A cet effet, ce qui est généralement perçu comme une menace (la considérable demande des pays émergents) doit être conçu comme une opportunité. Il est en effet plus aisé d'implanter de nouvelles options que de changer de vieilles habitudes.

REINVENTING THE AUTOMOBILE
Personal Urban Mobility
for the 21st Century
par William Mitchell, Christopher Borroni-Bird et Lawrence Burns
MIT Press, 227 pages.

Avec un livre au format original, et avec des illustrations que sauront apprécier les amateurs de belles bagnoles (du futur), deux ingénieurs, passés par General Motors et un célèbre professeur du MIT, William J. Mitchell, font œuvre utile. Ils développent une vision d'un nouveau système de transport urbain, pour une mobilité soutenable et une ville durable (entendre aussi « agréable »). Souhaitant ouvrir une nouvelle page de l'histoire de l'automobile, ils la veulent avant tout verte et diverse (quand Ford, on s'en souvient, n'en proposait qu'une noire). Relevant que la voiture du XXI^e siècle est toujours conçue pour un siècle qui n'est plus, ils en soulignent les limites. Elle est adaptée pour convoyer plusieurs passagers, rapidement, sur de longues distances. Elle est efficace pour les besoins quotidiens de mobilité urbaine.

Il convient, tout d'abord, de « changer l'ADN » des véhicules, qui passeront du contrôle mécanique au contrôle électronique, du pétrole à l'électricité, du relatif isolement à l'interconnexion intégrale. Les voitures, plus légères et plus propres, seront devenues assez « intelligentes » pour éviter accidents et encombrements. La deuxième révolution tient dans le Wi-Fi embarqué. Les automobiles seront reliées à



de l'Internet mobile, permettant de partager des données, de se coordonner, de rester connectés. L'optimisation, en temps réel, des offres et des demandes de transport pourrait solutionner les problèmes d'embouteillage et de sous-utilisation des voitures. Le troisième changement relève des infrastructures de fourniture d'énergie propre. Adieu les stations-service et bienvenue à un nouveau réseau de recharge, avec implantation de points alimentés par l'hydraulique, le solaire, l'éolien et le géothermique. Enfin, de nouvelles politiques d'aménagement contribueront au renouveau des villes, avec fiscalité et tarification incitatives, pour les parkings, les péages, le covoiturage (limité tout de même à certains contextes).

L'ambition des auteurs n'est pas de réviser l'industrie automobile, mais de réinventer la mobilité urbaine personnelle. Ils souhaitent « sauver la vie en ville » par les nouvelles automobiles. Si on peut douter de la réalisation totale de leur projet, on lira une synthèse importante de tous les travaux sur la question, et l'on s'intéressera aux prototypes qui sont présentés (avec nouvelles expériences de conduite et nouvelles configurations intérieures). Relevons que la stratégie élaborée porte d'abord sur les Etats-Unis (où les villes ont été adaptées à l'automobile) et moins sur d'autres contextes, comme l'Europe (où l'automobile est, historiquement, plus adaptable à la ville).

TRAFFIC
Why We Drive the Way We Do
par Tom Vanderbilt
Random House, 416 pages.

Le journaliste américain Tom Vanderbilt est fasciné par la circulation. Ayant lu la montagne de recherches consacrées à la question et ayant passé d'innombrables heures à observer, à travers le monde, nos comportements en tant que conducteurs, passagers ou piétons, il en a tiré un best-seller (complété par son blog howwe-drive.com). Traffic souligne combien la voiture est un puissant révélateur. En un mot, notre conduite est un prisme de l'ensemble de nos conduites, les uns à l'égard des autres.



Vanderbilt écrit que les routes sont remplies de gens qui pensent qu'elles ne sont faites que pour eux. Il propose des pages mémorables sur le stress du changement de voie, la complexité psychique des déplacements motorisés, les mécanismes cognitifs mobilisés pour nous repérer, les dangers des habitudes (nous faisons moins attention aux trajets familiers). Reprenant des thèses établies, notre passionné soutient que plus on se sent en sécurité, plus notre conduite sera à risque. Traverser en dehors des passages piétons peut être à cet égard moins dangereux – car nous sommes alors davantage sur nos gardes – que de les respecter.

La sécurité, notre responsabilité

Vanderbilt déclare que les ralentissements ont des vertus. La congestion (dont les femmes seraient davantage responsables) fait perdre du temps mais sauve des vies. Vanderbilt indique aussi que les routes ne sont naturellement ni totalement libres ni totalement gratuites. L'introduction de péages et/ou de voies spécialisées autorise une fluidité accrue. Enfin, il rappelle que ce ne sont pas les défaillances mécaniques des voitures modernes (bardées d'électronique) qui tuent. Ce sont d'abord les chauffards (très majoritairement des hommes).

Vanderbilt considère que l'automobile est une part, roulante, de notre identité. Sanctuaire intime ou familial, la voiture est un espace personnel qui coupe du dehors et qui modifie la conscience que l'on a de soi et de son environnement. Appelant à se rappeler des fourmis, qui savent circuler de manière parfaitement coordonnée, l'auteur ne croit pas que les innovations technologiques puissent d'ici peu tout transformer. La psychologie sociale peut, plus rapidement, contribuer à l'amélioration de nos conduites. Parmi les leçons de l'auteur, retenons celle-ci : nous ne sommes pas d'aussi bons conducteurs que nous le croyons...

Julien Damon, professeur associé à Sciences po (master d'urbanisme).

LA CHRONIQUE DU CERCLE DES ÉCONOMISTES
PAR JEAN-PAUL BETBÈZE

L'Europe a encore sa chance !

Rigueur/relance, Merkel/Sarkozy, Geithner/Trichet, Weber/Trichet : ces oppositions montées en épingle sont encore plus dangereuses que fausses. La crise a muté et s'est déplacée : financière et américaine, la voilà européenne. Il faut s'y attaquer – financièrement, et surtout psychologiquement. Inutile de détourner l'attention en disant que la Chine abrite une bulle immobilière ou que les Etats-Unis ne sont pas sortis d'affaire : les regards sont sur nous. Sur tous et sur chacun des pays européens, sur notre capacité à payer nos dettes, notre solvabilité, et surtout sur notre capacité à croître, notre compétitivité.

D'abord, il faut clarifier nos problèmes, au moment où les rumeurs enflent, les avis divergent et les conseils s'accumulent, intéressés souvent à l'éclatement de la zone euro. Il faut ensuite préciser la démarche européenne pour s'en sortir, une démarche qui sera partout en deux temps, mariant le sérieux budgétaire avec l'expansion privée, et qui dépendra des situations locales – économiques, financières et sociales.

Commençons par tordre le cou au « risque de la rigueur » qu'on entend partout. Bien sûr, si chaque pays serre trop sa vis, il freine d'autant son activité, d'autant plus qu'aucun voisin ne sera fringant, puisqu'il fait pareil. Inutile de rêver à une « rigueur compétitive », remake de la « désinflation compétitive » des années 1980 : la diète sera généralisée, combinant économies publiques et hausses d'impôts.

Pas le choix : si nous attendons, les marchés financiers vont tester l'Espagne (pour sa croissance trop faible), le Portugal (où entreprises et ménages sont trop endettés), en attendant l'Italie (où l'Etat est trop endetté), puis la France (qui renâcle). Il faut du sérieux budgétaire partout.

Mais attention à l'excès de vertu. Le risque récessif que cet effort budgétaire implique doit être calibré et cadencé, l'action de chacun doit être prise en compte dans la machine à prévision de l'Europe pour donner un scénario de croissance crédible, avec des niveaux de déficit et de dette eux-mêmes crédibles. Nous ne devons pas revenir trop vite aux critères de Maastricht : il vaut mieux se donner deux ans de plus que tout perdre, par excès d'affichage. C'est à l'Europe de dessiner la sortie de tous, et ainsi la permettre.

Ces temps gagnés sur l'inquiétude permettraient les ajustements structurels. Les caisses d'épargne espagnoles vont se regrouper et les marchés verront que le FROB (Fonds de restructuration ordonné bancaire) a les moyens de cette ambition. Les privatisations vont s'accélérer, en Grèce mais pas seulement. En France, la

question des retraites est au cœur de l'assainissement budgétaire à moyen terme. Les 30 milliards de déficit d'aujourd'hui sont le prélude au double dans vingt ans, au triple dans trente si rien ne se fait. On peut parler pénibilité ou fiscalité, ou même salaires de ministres et logements de fonction, il faudra bien allonger le temps de travail.

Et ce n'est pas encore ainsi qu'on aura la croissance : il faut coordonner nos efforts de recherche et d'innovation, soutenir les réseaux européens de savoirs et de brevets, faire naître et encourager les projets. La croissance vient à court terme de la demande, mais d'une demande qui vient elle-même d'innovations, d'investissements et donc de prises de risque.

Nous ne devons pas revenir trop vite aux critères de Maastricht : il vaut mieux se donner deux ans de plus que tout perdre, par excès d'affichage.

C'est une stratégie convaincante qu'il s'agit d'établir et de diffuser, une stratégie qui combine l'ajustement des comptes publics, avec l'idée d'un Etat plus moderne et plus efficace, moins cher et plus européen – pas la misère – avec surtout l'expansion privée, par un soutien organisé aux entreprises – pas le chômage de masse. Cette stratégie à deux piliers, privé et public, et à deux temps, court terme et moyen terme, doit être ensuite adaptée à chaque pays et expliquée.

Il faut consolider l'épargne européenne et mieux l'utiliser, par l'inquiéter dans des discours alarmistes et contradictoires, pas la gaspiller non plus. Autrement, la somme des égoïsmes, catégoriels et nationaux, nous conduit plus sûrement à la catastrophe que les marchés financiers, avec des messages économiques et politiques, européens et nationaux, combinant rigueur et expansion autour d'une trajectoire de croissance, bref une gestion des anticipations. Voyons, l'Europe et l'euro ne sont pas perdus, la France est une grande économie ! A nous de construire un discours un peu plus complexe que les caricatures qui nous perdent. A nous de gagner, en persuadant.

Jean-Paul Betbèze est directeur des études économiques de Crédit Agricole SA.

Madoff, comme si vous y étiez...

Cela ne pouvait pas continuer... à travers trois articles publiés en 2009 dans le magazine « Vanity Fair », le journaliste Mark Seal, nous conte l'histoire d'une des plus grandes arnaques.

MADOFF, L'HOMME QUI VALAIT CINQUANTE MILLIARDS
par Mark Seal
Editions Allia, 180 pages.

Etonnant objet, ce petit livre – petit par la taille puisqu'il tient dans la poche arrière d'un jean – mais grand par l'intérêt, une plongée dans l'univers quotidien du plus grand escroc du siècle, Bernard Madoff.

L'auteur, Mark Seal est une figure de la presse américaine. Depuis 2003, il écrit pour « Vanity Fair ». Ce livre sur Madoff rassemble trois de ses articles parus dans le magazine et consacrés à « l'affaire », traduits par Hélène Frappat. Même si l'on connaît la fin de l'histoire puisque Bernard Madoff a été condamné à 150 ans de prison, ses différents épisodes, eux gardent toute leur saveur. Le



temps fort du livre est sans aucun doute le témoignage de l'ancienne secrétaire de Bernard Madoff, Eleanor Squilari, qui a travaillé pendant une vingtaine d'années à ses côtés sans se douter de rien. Lors de la révélation de l'affaire, elle s'est sentie cruellement trahie, tout autant, voire plus que les victimes, qui n'ont pas de mots assez forts pour qualifier Bernard Madoff : « Je voudrais le cogner », déclare une femme ;

« Ce qu'Hitler n'a pas achevé, il l'a fait ! A la communauté ! », dit une doyenne de la société juive de Palm Beach.

La plume de Mark Seal nous fait aussi vivre les derniers instants heureux de « Bernie », le 29 avril 2008, jour de ses soixante-dix ans. « Ruth [NDLR : son épouse] organisa une fête sur une plage illuminée par les étoiles à Cabo San Lucas... Puis l'un des amis et associés de longue date de Bernie se leva. Il leva son verre et loua Madoff pour l'œuvre brillante qu'il avait accomplie. Alors, dans ce qui était censé être un amusant aparté, il ajoute : « Et Bernie, tu sais que tu es un total escroc. » Cette plaisanterie ne fut pas du goût de Ruth, qui mit fin à la soirée. Sans savoir que, huit mois plus tard, la fête serait bel et bien finie.

S. L. P.

LA REVUE DU JOUR

L'Afrique, le foot et la mondialisation



Le propos. La Coupe du monde de football en Afrique du Sud est l'occasion pour la revue trimestrielle « Afrique contemporaine » de l'Agence française de développement (AFD) de réunir des historiens, des géographes, des sociologues et des économistes pour comprendre tous les rouages de ce sport, quelque 150 ans après son importation sur ce continent. L'un des aspects est d'ailleurs le renforcement des courants migratoires depuis l'arrêt dit « Bosman » de 1995, qui autorisait la libre circulation des sportifs, comme le rappelle l'historien Paul Dietsch. Au point où l'on dénombre plus de 1.150 footballeurs africains dans les championnats européens en 2003.

Quelques phénomènes inquiétants ressortent de cette mondialisation par le football comme l'immigration de très jeunes joueurs de foot, qui, s'ils ne font pas l'affaire, rejoignent le rang des immigrés sans papiers.

La phrase : « Dans le jargon du milieu, l'Afrique est régulièrement qualifiée de « réservoir » ou de « vivier » et la Coupe d'Afrique des nations de « marchés aux bestiaux » organisés tous les deux ans... » (Nicolas Courtin, Raphaël Jozan).

J. H.-R.

« Afrique contemporaine », 1/2010, éditions de Boeck & Larcier, 174 pages, 18 euros.