

LIVRES

L'Homo urbanus

L'année 2008 signe une inflexion dans l'histoire de l'humanité. La population urbaine devient majoritaire. Un être humain sur deux, soit environ 3,3 milliards de personnes, habite désormais en ville (même si les définitions nationales de la ville varient fortement). Ils n'étaient qu'un sur dix au début du XX^e siècle. En un mot, comme en cent, l'Homo sapiens devient Homo urbanus.

Il est naturellement possible de mettre en lumière des divergences, des discordances, des dissembances. Selon les Nations unies, un tiers des urbains, soit un milliard de personnes, vivent dans des bidonvilles. Les analyses ne s'arrêtent cependant plus aux frontières physiques et sociales de la ville. L'idée est d'abord d'approcher ce qu'est l'urbain, dans sa globalité et sa généralité. Car ce n'est pas le citadin ni la ville qui importe. C'est le mode de vie urbain. Sous les effets conjugués du télégraphe et du chemin de fer, désormais de l'Internet et du téléphone portable, la ville est devenue une réalité juridique et démographique floue. Certains ont même signé son acte de décès. Dire que la ville est morte, ce n'est pas dire que nous vivons dans des villes mortes. C'est observer qu'une certaine manière de vivre, localement, a disparu. Nous sommes tous entrés dans une période dite « de l'urbain généralisé ». L'urbain absorbe, en quelque sorte, physiquement et psychologiquement l'humanité.

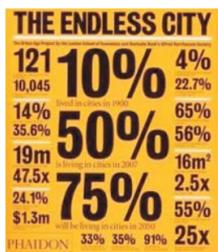
La ville se mondialise

THE ENDLESS CITY par Ricky Burdette, Deyan Sudjic (dir.) Londres, Phaidon, 2007, 512 pages.

« The Endless City » est un livre superbe. Réalisé dans le cadre d'un ambitieux projet de la London School of Economics et de la Deutsche Bank, il s'agit incontestablement d'une référence majeure. Au terme de deux années de recherches et de rencontres, l'ouvrage combine une analyse captivante de l'urbanisation globale, avec l'étude approfondie de l'actualité et de l'avenir possible de six villes : New York, Shanghai, Londres, Mexico, Johannesburg, Berlin. Certes, l'intensité des phénomènes et des problèmes n'est parfois même pas comparable. La tendance générale est toutefois à la convergence. On vit, on travaille, on se déplace, on joue, on aime, on produit, on se loge de manière toujours plus semblable.

Trente experts internationaux de haut niveau rassemblent ici leurs observations et conclusions. Ils sont servis par une iconographie particulièrement attrayante de tableaux de données originales, de cartes inédites et de photographies qui cherchent à capturer ce qui fait l'essence de la vie urbaine. Deux sites Internet (1), particulièrement riches en informations et en illustrations, accompagnent l'ouvrage, complétant le projet et comblent le lecteur.

La thèse générale est que nous entrons dans « l'âge urbain ». Alors



que 16 villes en 1900, comptaient plus d'un million d'habitants, c'est le cas de 400 aujourd'hui. La population urbaine actuelle correspond à la population mondiale totale de 1960. En 2050, 70 % de l'humanité pourrait se trouver en ville. Si elles rassemblent la moitié de la

population mondiale, les villes présentent pour les trois quarts dans la consommation des ressources naturelles et pour les trois quarts dans la pollution. Les changements d'échelle, l'accélération des vitesses, les niveaux de densité, de diversité, de complexité et de connectivité sont sans précédent. Partout dans le monde les zones urbaines doivent s'organiser pour assurer à la fois prospérité économique, durabilité environnementale et cohésion sociale.

Du dynamisme économique à la revitalisation des quartiers dégradés en passant par les questions de gouvernance et de participation démocratique, tous les thèmes sont abordés dans le livre, sans sophistication excessive. Cette jolie somme donne, calmement, le vertige.

L'économie urbaine

CITY ECONOMICS par Brendan O'Flaherty Cambridge, Harvard University Press, 2005, 587 pages.

Professeur à Columbia, Brendan O'Flaherty propose l'une des introductions les plus claires et complètes à une matière singulière : l'économie politique de la ville. Il fait montre d'érudition, de pédagogie et, ce qui est savoureux, d'humour. En une vingtaine de chapitres, qui chacun mêle théorie, cas pratiques, questions aux lecteurs et bibliographie, il réalise une sorte d'état de

l'art et des savoirs sur les questions urbaines contemporaines.

O'Flaherty s'intéresse aux sujets traditionnels de l'économie urbaine : l'automobile, les transports en commun, le logement, l'étalement urbain. Il se penche avec plus d'originalité sur l'eau, les déchets, les pompiers (doivent-ils être publics ou privés ?), la drogue, le zonage, la pauvreté.

Son idée fondamentale est que la ville est proximité, et que cette proximité est positive. En un mot, O'Flaherty est un urbain optimiste.

Il pense que la ville, malgré certaines de ses démesures, est bonne. Il souligne que la vie urbaine moderne présente d'abord des avantages. Pollution, crime, embouteillage et ségrégation sont largement compensés par les externalités positives de la vie en ville. C'est cette position normative et affective de l'auteur qui guide son rassemblement de données ainsi que la pesée qu'il fait de la variété des analyses qu'il mobilise.

L'ouvrage débute par une anecdote personnelle, un accident de voiture en pleine campagne, qui conduit l'auteur à se débrouiller avec les ressources que lui offre la ville la plus proche. Le traité se ferme sur un épilogue autour du 11 septembre 2001. L'observation est simple : dans les deux cas, la vie a repris son cours et la ville a permis d'atténuer rapidement les difficultés. Et O'Flaherty de souligner fermement sa thèse. Les agglomérations urbaines sont

des organisations remarquables, cruciales pour nos existences. On ne déplorera qu'une chose : la totale absence des expertises et plumes françaises en ces matières urbaines... Un simple problème de langue ?

L'équilibre spatial

CITIES, AGGLOMERATION AND SPATIAL EQUILIBRIUM par Edward L. Glaeser New York, Oxford University Press, 2008, 288 pages.

Traitant également d'économie urbaine et avec un regard tout aussi favorable à la ville, le livre de Edward L. Glaeser, professeur à Harvard, est plus technique. Ce

condensé d'une quinzaine d'années de travaux empiriques et théoriques est explicitement ciblé sur les lecteurs aimant les mathématiques. Glaeser propose une relecture et des applications tirées des modèles de l'économie urbaine, de l'économie régionale et de la nouvelle géographie économique.

Pourquoi nous agglomérons-nous alors que la ville est synonyme d'interactions difficiles et d'exaspération mutuelle ? Telle est la grande énigme de l'économie urbaine : 220 millions d'Américains

vivent ainsi sur les 3 % du territoire des Etats-Unis comptés comme urbains. Le métier d'économiste urbain est de comprendre cette concentration. Les trois acteurs de la ville sont les habitants, les employeurs et les constructeurs. Leurs décisions et leurs quêtes d'optimisation amènent des équations à trois inconnues : prix du logement, niveau des salaires, nombre de personnes vivant et travaillant dans la ville.

L'agrégation des décisions individuelles produit l'équilibre spatial, au sein des villes et entre les villes. L'équilibre spatial est le concept central de la discipline, comme il y a, plus globalement en économie, un équilibre général. Expliquer les mutations urbaines, c'est analyser l'évolution de la localisation des différents acteurs, ceux-ci se déterminant mutuellement pour former des concentrations spatiales.

Les leçons sont nombreuses. Il n'y a pas de taille optimale pour une ville. Les émeutes urbaines ne « fonctionnent » vraiment qu'avec un minimum de coordination, par exemple sur une base ethnique, permettant l'implication d'un nombre suffisant d'émeutiers. Les avantages naturels (même le soleil) importent peu pour comprendre la croissance urbaine ; celle-ci dépendant du niveau de qualification des habitants. Un grand enseignement, pour les politiques publiques, est qu'il vaut mieux aider directement les gens que de subventionner les lieux où ils habitent. Les politiques doivent s'évaluer à l'aune de l'amélioration des conditions de vie individuelles, et non en fonction de l'amélioration du cadre de vie des habitants. Une démonstration rigoureuse à rappeler, une nouvelle fois, en France.

JULIEN DAMON
Professeur associé à Sciences po
(cycle d'urbanisme)

(1) www.phaidon.com/endlesscity et www.urban-age.net

La Terre n'est pas si plate

LA CHRONIQUE DE HÉLÈNE REY



C'est presque un lieu commun de dire que les avancées dans les technologies de télécommunications et de transport ont rendu la Terre « plate ». Les entreprises se délocalisent à tout-va. Les structures de production sont internationalisées. Un bien peut être assemblé à partir de pièces détachées provenant de deux continents différents avant d'être exporté vers un troisième, comme si les distances physiques étaient abolies. Le développement rapide du commerce international est parfois ressenti comme une menace, parfois comme une opportunité. Il a sans doute grandement favorisé la croissance des économies chinoise et indienne, et aidé ainsi une grande partie de l'humanité à sortir de la pauvreté. La mondialisation de l'économie est généralement perçue comme inéluctable.

Mais la flambée des cours du pétrole pourrait bien changer la donne. Le coût de l'énergie a un effet majeur sur celui du transport. La durée typique du voyage pour une cargaison maritime entre la Chine et les Etats-Unis est d'environ quatre semaines. En 2000, quand le prix du baril de pétrole était de 20 dollars, acheminer un conteneur de Shanghai à la côte Est des Etats-Unis coûtait 3.000 dollars. Cela en coûte à présent 8.000 (1). Si le prix du pétrole continue sa hausse vers les 150 dollars, le coût du transport pour ce même conteneur dépasserait les 10.000 dollars. Les coûts de transport, tout comme les tarifs douaniers, sont des barrières au commerce international. Certains économistes estiment que le doublement des coûts de transport de façon permanente ferait baisser des flux commerciaux de l'ordre de 45 % (2). La hausse des prix de l'énergie a un effet particulièrement important dans le monde actuel, où les chaînes de productions sont très internationalisées. Ainsi, la majorité des exporta-

tions manufacturières de la Chine ont une valeur ajoutée réduite. Les entreprises chinoises importantes des produits intermédiaires, les assemblent et les réexportent. Dans le secteur de la haute technologie en particulier, les produits intermédiaires importés constituent souvent plus de 80 % de la valeur du produit final. Imaginons que la Chine exporte un ordinateur au prix de 1.000 dollars. Pour ce faire, les entreprises chinoises doivent importer 800 dollars de produits intermédiaires (disque dur, écran, etc.). Si les coûts de transport s'élevaient de 10 %, ces produits intermédiaires coûteraient maintenant 880 dollars. Et le produit final vendu 1.000 dollars aux Etats-Unis ne rapportera que 910 dollars à la Chine, net des coûts de transport à l'exportation. Ainsi, la valeur ajoutée de la Chine par ordinateur ne sera plus de 200 dollars (1.000 - 800) mais seulement de 30 dollars (910 - 880), en raison du renchérissement du transport. Une augmentation des coûts de transport conduit à une réduction massive des gains que la Chine peut extraire du commerce international.

Si le cours du pétrole se stabilise à des niveaux élevés, il y a donc fort à parier que la Chine arrêtera d'exporter certains produits vers les Etats-Unis et l'Europe. Déjà, il n'est plus rentable pour les entreprises chinoises d'exporter de l'acier vers les Etats-Unis : le fer australien importé comme matière première coûte trop cher et le transport vers les Etats-Unis est trop onéreux. Les aciéries américaines vont donc augmenter leur production. Le commerce va se régionaliser encore plus pour éviter les coûts de transport trop importants. Mexico, par exemple, va exporter plus vers le marché américain et la Chine moins. Les produits, tels que l'acier, à faible valeur ajoutée et difficiles à transporter en raison de leur masse, ne seront plus exportés sur de longues distances. Les entreprises ne chercheront plus à se délocaliser vers des pays où la main-d'œuvre est la moins chère mais vers des pays qui sont à la fois proches de leur marché à l'export et où la main-d'œuvre est relativement peu coûteuse. Avec la flambée des cours du pétrole, c'est comme si le monde s'agrandissait ou si la Terre devenait moins plate.

HÉLÈNE REY est professeur à la London Business School.

(1) *CIBC World Markets, Jeff Rubin and Benjamin Tal, 27 mai 2008.*
(2) *Paul Krugman's blog, 17 juin 2008.*

Afrique : Pékin met Paris hors jeu

LA CHINAFRIQUE par Serge Michel et Michel Beuret Ed. Grasset, 348 pages, 19,50 euros.

La nouvelle « amitié afro-chinoise » relègue la Françafrique au rang des illusions et réveille l'intérêt de l'Occident pour un continent malmené.

Même les enfants africains ne disent plus « toubab » ni « bonjour Monsieur », mais « Nihao, Nihao » - « bonjour », en chinois. La présence de la Chine en Afrique n'est pas neuve, mais elle a franchi un cran supplémentaire. Les Chinois ont « imprégné » l'imaginaire africain, écrivent Serge Michel et Michel Beuret, tous deux journalistes, dans « La Chinafrique ». Au fil d'un documentaire passionnant et rythmé qui nous emmène des forêts menacées du Congo aux pipelines du Soudan en passant par les chemins de fer

d'Angola, ils nous montrent, témoignages à l'appui, la réalité de cette nouvelle « amitié » sino-africaine. Celle en tout cas que les Chinois défendent, pour éviter de passer pour des colons d'un nouveau type.

Les nombreuses interviews qui jalonnent le livre semblent leur donner raison. Là où l'Occident n'a fait que parler de démocratie, les Chinois ne posent pas de questions. « Au moins, ils travaillent », se félicitent les dirigeants africains. « Le Blanc était descendant et m'as-tu-vu ? Le Chinois reste humble et discret... » Les Chinois s'intéressent aux matières premières, mais pas seulement. Ils sont les nouveaux investisseurs sur le continent noir. On les retrouve partout : dans les



infrastructures, les télécoms, le textile, le tourisme ou encore l'industrie alimentaire. Après le paternalisme des Occidentaux, place au business chinois. « Jour après jour (...), Pékin supplante Paris », indiquent les auteurs, affirmant que la Françafrique n'est plus qu'une « illusion ». Pour eux, le désinvestissement des entreprises françaises est bien réel, qu'il s'agisse de Bouygues, qui « ne prend même plus la peine de répondre à certains appels d'offres », ou de la désaffection pour la République centrafricaine, où la France avait pourtant « la main haute ». De quoi faire bondir les défenseurs de la Françafrique...

Derrière les contrats juteux, la ruée de la Chine vers l'Afrique a

aussi son revers. Les Chinois agacent : les ouvriers africains se plaignent des conditions de travail, la pacotille envahit les villes, les prostituées chinoises cassent le marché... Les tensions vont parfois bien au-delà, suscitant des révoltes anti-chinoises dans les mines de Zambie ou des tensions au nord du Niger dans la prospection d'uranium. Certains pays changent de ton et imposent leurs conditions, comme l'Angola ou la Zambie. « La Chine peut échouer en Afrique », préviennent les deux journalistes. L'Inde, le Brésil ou encore la Corée du Sud, jugés moins « dangereux », sont à l'affût. Quoi qu'il advienne, la présence chinoise aura braqué les projecteurs sur un continent à la dérive. « L'Afrique n'a jamais autant intéressé l'Occident que depuis que la Chine s'y intéresse », concluent les auteurs. Qui enfoncent le clou sur une France « hors jeu », au moment même où l'Afrique « se redresse et attire le monde entier »...

MARIE-CHRISTINE CORBIER

LA REVUE DU JOUR

L'esprit d'ingénieur a sauvé nos forêts

Le propos. « L'esprit d'ingénieur » a été choisi par cette première parution de la « Revue française de socio-économie » pour démontrer que la pensée « calculatoire » de l'ingénieur connaît parfaitement l'imprécision de sa mesure, qui est « l'objet de son art », sans toutefois se fermer sur elle-même en une « technocratie ». François Vatin, professeur à l'université de Paris-X, prend l'exemple des forestiers du XIX^e siècle, tel Louis Noirot-Bonnet, qui surent rester dans l'univers concret des relevés statistiques de la croissance des arbres, sans se laisser tenter par la « pureté » du calcul fonctionnel, alors à la mode. Plus concrètement, il a su relativiser le « pur » intérêt financier du petit propriétaire qui se résout à couper sa forêt et placer l'argent puisque les grands propriétaires, et au-dessus l'Etat, peuvent se permettre une rente, certes plus faible dans l'absolu, mais qui rejoint l'intérêt collectif.

La revue. Premier numéro pour cette nouvelle revue scientifique semestrielle très dense. Ses créateurs reconnaissent ne pas avoir attendu d'avoir précisément défini ce qu'est la socio-économie pour la lancer. L'objectif est néanmoins d'offrir un support à toute démarche scientifique qui refuse de couper les phénomènes économiques de leur environnement social et politique.

La citation. « Il faudrait savoir s'il vaut mieux que le foyer de la civilisation brûle plus longtemps ou qu'il brûle plus vite avec une ardeur plus intense ». A. Cournot.

J.-M. C.

« L'esprit d'ingénieur », « Revue française de socio-économie », numéro 1, premier semestre 2008, 238 pages, 24 euros.

