

SOMMAIRE

INTRODUCTION 7

LA VILLE

Au fond, toutes les villes se ressemblent.	13
Les villes du tiers-monde ne sont pas de vraies villes.	23
La ville est tout le contraire de la campagne.	31
Les villes du tiers-monde sont pauvres et chaotiques.	37
Les villes sont polluées : mieux vaut l'air pur de la campagne !	49
Toutes les villes ont une (belle) histoire.	55

LES ESPACES URBAINS

La rue, ça sert à circuler.	65
Il n'y a qu'en centre-ville qu'il se passe quelque chose.	73
Mon quartier est un vrai petit village !	79
En ville, il n'y a pas vraiment de nature.	87

LA VIE ET LES SOCIÉTÉS URBAINES

En ville, il y a toujours des embouteillages.	95
L'air de la ville rend libre !	103
Les villes ne sont pas accueillantes.	111
Tout coûte cher en ville.	117
Les riches habitent dans le centre-ville, les pauvres en banlieue.	123
La vie urbaine est triste et stressante !	131

LE MONDE URBAIN ET SON AVENIR

Les villes n'arrêteront pas de grandir.	141
Le monde urbain tend à s'homogénéiser sous l'effet de la mondialisation.	149
Internet va amener la fin des villes.	155
Violence, insécurité, terrorisme : la sécurité en ville ne cesse de se dégrader.	163
L'avenir des villes est d'être à taille humaine.	171

CONCLUSION 177

ANNEXES

Glossaire	181
Pour aller plus loin	187

Les mots précédés d'un astérisque renvoient au glossaire.

« Tout coûte cher en ville. »

Vivre en ville coûte cher, surtout à cause du logement dont le loyer ou le prix à l'achat ne fait qu'augmenter. Que faire pour que ces villes deviennent plus abordables ?

*Émission « Vancouver, ville du XXI^e siècle »,
22 juin 2006, Radio Canada Télévision*

Si la ville coûte indéniablement cher à ceux qui y vivent ainsi qu'à ceux qui s'y rendent, les autres espaces ne sont pas en reste, même si les coûts qu'ils induisent peuvent être différents (temps, carburants...). L'idée reçue du coût élevé de la vie urbaine est particulièrement difficile à démêler, car elle implique de bien s'entendre sur ce que recouvre le terme de « coût » et d'intégrer des critères d'évaluation qui ne sont pas exclusivement liés aux revenus, mais qui sont subjectifs et culturels. Comment évaluer le plaisir et l'attachement à un quartier, dès lors qu'un individu considère qu'il y fait bon vivre, par rapport au prix que la vie dans ce lieu peut impliquer ?

Il faut donc d'abord écarter toute généralisation : les classements régulièrement publiés dans les pays occidentaux comme celui de la société UBS témoignent des différences majeures entre les

villes du monde, puis d'un même pays et entre les quartiers au sein de la même ville. Il est également nécessaire d'introduire une comparaison terme à terme avec d'autres espaces, comme la campagne ou les périphéries urbaines, soulignant leurs gains et pertes réciproques et les conséquences de la vie périurbaine.

Les sociétés urbaines engendrent deux types de coûts collectifs et individuels : ceux des services, transports et équipements (coût de l'offre urbaine proprement dite) liés à l'urbanisation, au fonctionnement et au développement urbain, de l'autre, ceux liés à la vie courante et à l'habitat (coût de la vie urbaine quotidienne). Ces deux coûts peuvent se retrouver étroitement liés, notamment du fait des charges foncières (impôts locaux), qui sont une participation souvent minime à l'effort des collectivités publiques. Les services urbains collectifs (ordures, entretien...) sont souvent oubliés alors qu'ils constituent des éléments majeurs contribuant à différencier nettement les villes entre elles. Ces dernières sont en outre dépendantes des conditions climatiques, des séismes, du déneigement, des incendies et destructions, de l'exiguïté du territoire et du projet d'extension *off-shore* qu'elles peuvent impliquer et dont Singapour ou les villes japonaises sont de bons exemples. Rendre possible la vie urbaine, développer des services collectifs, introduit donc des coûts démesurément plus élevés que ceux des vies urbaines ordinaires cumulées. Ces investissements se répercutent pour partie du côté de la pression fiscale qui pèse sur les habitants au point d'en être dramatique dans les villes du Sud dans lesquelles les institutions publiques ont moins qu'ailleurs la possibilité de les supporter et les assumer. Nombre d'habitants ne peuvent accéder aux services et équipements

de base à défaut de pouvoir payer leur prix disproportionné par rapport à leurs revenus.

Ces répercussions se retrouvent également du côté des mobilités* publiques liées tant au stationnement qu'aux transports publics et cela, indépendamment du moyen de transport choisi (bus, tramway, métro, train, taxi). Les coûts les plus élevés des transports publics se retrouvent en Europe occidentale, en Amérique du Nord et en Océanie, alors qu'ils sont les plus faibles en Amérique latine, les écarts de prix pour le même type de service pouvant atteindre 70 % : cela est symptomatique des différences plus générales dans le coût de la vie. Avec trois livres sterling pour un seul trajet en métro, Londres se place parmi les villes les plus chères. Mais l'hôtellerie et la restauration entrent aussi dans cet ensemble de dépenses indirectes que la ville induit pour les non-habitants : ici aussi, les prix varient en fonction du type de service, Tokyo se plaçant en tête des villes où le prix de la restauration est le plus élevé.

Le coût élevé de la vie urbaine individualisée est quant à lui d'abord lié au fait de la position privilégiée que la ville offre. Très convoitée, elle engendre des coûts dont le premier, majeur, est celui du foncier, du logement, mais aussi de la consommation généralement plus élevée qu'ailleurs. Si les prix dépendent en bonne partie (mais pas exclusivement) de la demande, ils dépendent aussi très fortement des critères de cette demande et des types de produits qui lui correspondent. L'écart parfois surprenant entre le coût affiché du logement dans une ville et la réalité tient le plus souvent au fait que ce coût général concerne des produits immobiliers bien ciblés : hypercentres, grandes surfaces d'habitation, forte accessibilité. Dès que l'on sort de cette

grille, on se retrouve avec des écarts très forts, et de grandes ressemblances entre les villes peuvent apparaître : en clair, il n'y a de pression sur le marché du logement que pour des assiettes assez précises de demandes. Dans l'ensemble du monde, la population urbaine réside dans des logements qui correspondent au pouvoir d'achat local et au revenu moyen des familles, mais le type de logement auquel le plus grand nombre peut se permettre d'accéder varie à l'extrême suivant le niveau de développement économique du pays. La segmentation des marchés et des produits aboutit à des différenciations internes très fortes qui expliquent un phénomène classique : des studios équivalent à des T3, par exemple.

La mondialisation a renforcé le phénomène de segmentation de l'offre, ouvrant une organisation d'un marché international de l'immobilier qui décroche des marchés locaux. S'il est souvent plus coûteux de se loger en Europe occidentale et en Amérique du Nord qu'en Amérique du Sud et en Afrique, la mondialisation et l'infrastructure spécifique d'un quartier, l'équipement du logement (surveillance, personnel de service, aménagement de l'intérieur, etc.) expliquent la présence de logements aux coûts élevés au cœur des villes du Sud, accessibles à une infime minorité. À cela s'ajoutent des différences régionales : aux États-Unis, le coût moyen du logement à Chicago est supérieur d'au moins un tiers à celui de Los Angeles, alors que la différence entre la mégalo-pole californienne et Miami est presque nulle. Pour le foncier, des différences très importantes de prix peuvent se présenter dans un même espace : ce phénomène, ici encore étroitement lié à la mondialisation, est particulièrement évident aux États-Unis, où il prend le nom d'*uneven deve-*

lopment ; il commence également à avoir des répercussions notables au Canada. Ainsi, au centre-ville* de Chicago, les terrains parmi les plus chers au monde sont situés à quelques encablures de terrains totalement dévalorisés, encombrés par des habitations en état de décrépitude ou abandonnés. En effet, à la jonction entre les avenues Madison et State (le point central de Chicago par excellence) dans le quartier appelé « The Loop », où se trouvent les hôtels et les musées, le prix de l'immobilier est prohibitif. Il suffit de se déplacer vers l'Ouest, à « West Loop », pour trouver un ancien district industriel pauvre et, malgré les nombreux efforts de réhabilitation et de requalification, qui reste peu attractif et délabré. De manière symétrique, un effet de quartier peut se créer parmi les habitants d'une même communauté et modifier le coût de la vie en ville. Le coût de la vie urbaine peut dans ce cas être compensé par d'autres avantages. Cet effet de quartier permet en effet de mobiliser des ressources autres que celles des revenus : une récente étude européenne comparant onze villes montre en effet que des familles ayant les mêmes revenus et appartenant à la même catégorie socio-économique ont accès à des ressources locales différentes selon leur quartier de résidence. Ces ressources sont certes physiques et historiques, dépendantes des politiques publiques, mais sont aussi liées aux résidents et à l'histoire du quartier. Ainsi dans le quartier périphérique de Marzahn à Berlin, comme dans le quartier central de Sparkbrook à Birmingham, des services locaux aident les nouveaux migrants à s'informer, à trouver un logement et à s'installer.

Pour autant, ces différents coûts ne sont-ils que le lot des villes et des grandes concentrations urbaines ?

C'est sur ce plan-là que l'idée reçue est la plus tenace, entretenant le mythe d'une campagne libre de toute contrainte financière. La réalité est tout autre. Le coût des services pose des problèmes nettement plus importants à la campagne, où le nombre réduit d'habitants les rend non rentables au regard des investisseurs et par conséquent indisponibles pour certains : c'est particulièrement le cas des réseaux Internet haut débit en France, qui desservent les zones denses, mais ne dépassent pas les ceintures périphériques (au sud de Tours par exemple). La densité a certes un prix, mais certainement, aussi, ses avantages financiers.

Les coûts de la vie « à la campagne » sont également élevés du fait des dépenses exigées par la distance aux centres, qui croissent avec l'augmentation des coûts du pétrole (sans parler des coûts à plus long terme sur l'environnement). Aux charges financières, il faut ajouter celles du temps et des inconvénients que le déplacement produit en termes de réduction du temps libre, d'allongement du temps de travail, si l'on inclut dans ce dernier le déplacement. À cela s'ajoute souvent l'impact de l'achat immobilier (maison individuelle), modèle dominant dans les sociétés occidentales où l'acquisition reste à la fois le souhait majeur et le sommet de la réussite sociale. Cet investissement est nettement moins réalisé en ville (qu'on pense à Genève où 80 % des résidents sont locataires, contre 70 % pour la Suisse). Ainsi, dans un rapport comparatif, la périurbanisation* se révèle être un choix « perdant ».

Toute la question reste de savoir si ce « choix » de la distance aux centres urbains n'est pas dans une large mesure subi, dans un cercle vicieux produit par des conditions de vie impossibles dans les centres urbains... liées notamment au coût de la vie urbaine.