

L'OBSERVATEUR

DE L'OCDE

Les villes dans une économie mondialisée

France: FFZ autres pays: FF30 SEUS DIM9



9 770304 339007

n° 197 décembre 1995-janvier 1996

**Viellissement des populations
et effets budgétaires**

La compétitivité globale

L'agro-alimentaire à l'Est

Le logement et l'intégration sociale dans les villes

Face aux nouvelles formes d'exclusion sociale et aux inégalités croissantes, il est urgent de resserrer les liens entre les zones urbaines défavorisées – souvent de grands ensembles de logements sociaux à l'intérieur des villes ou à la périphérie – et les autres parties de la ville. Objectif : faire en sorte que ces quartiers et les populations qui y vivent puissent s'intégrer pleinement à la vie économique et sociale.

A partir de l'expérience de 17 pays de l'OCDE, cette publication examine le rôle des politiques de logement dans une démarche multisectorielle : les sans-abri, le chômage élevé concentré dans certains quartiers, la sécurité dans les villes et dans les foyers, l'influence de l'environnement résidentiel sur la santé et le bien-être des habitants, les problèmes et les besoins des jeunes vivant dans les zones défavorisées.

(04 95 07 2) ISBN 92-64-24663-0
France : FF240 ; autres pays : FF310 US\$62 DM90

Les femmes et la ville Logements, services et environnement urbain

Il est de plus en plus difficile pour les décideurs et les urbanistes, du secteur public comme du secteur privé, de comprendre et de maîtriser les paramètres sociaux, financiers et économiques auxquels ils sont confrontés. Cette publication est un plaidoyer pour une planification soucieuse d'équité entre les sexes et pour la participation des femmes à la planification urbaine. Il faut veiller à la qualité du cadre de vie dans les quartiers d'habitation, ainsi qu'à la santé et à la sécurité des citoyens. En quoi les femmes contribuent-elles à la solution de ces problèmes ? Quelles sont les préoccupations respectives des hommes et des femmes dans le domaine des transports urbains, par exemple ?

(04 95 05 2) ISBN 92-64-24570-7, août 1995, 192 p.
France : FF140 ; autres pays : FF180 US\$37 DM50

L'énergie dans la ville Manuel de bonne gestion locale

Les villes utilisent de 60 à 80 % de l'énergie totale consommée dans les pays de l'OCDE, d'où pollution locale et dégradation de l'environnement à l'échelle globale. Ce rapport, qui est fondé sur plus de 40 études de cas, souligne le rôle que les villes peuvent jouer pour promouvoir des formes de développement urbain et de gestion locale qui soient plus économes en énergie et moins destructrices pour l'environnement.

(04 95 01 2) ISBN 92-64-24335-6, janvier 1995, 258 pages
France : FF190 ; autres pays : FF245 US\$46 DM75

Les coûts du transport interurbain Table ronde 98 (CEMT Conférence européenne des ministres des transports)

La nouvelle perspective d'une intégration paneuropéenne donne au transport interurbain un rôle économique clef. Cependant, le coût en demeure très élevé lorsque l'on tient compte de tous les aspects connexes (accidents, nuisances multiples, déperditions d'énergie, etc.). Une réflexion de fond s'impose sur les coûts des transports à grande distance et sur les enjeux économiques et politiques qui y sont liés.

(75 95 01 2) ISBN 92-821-1198-6, janvier 1995, 118 p.
France : FF120 ; autres pays : FF155 US\$29 DM47

Transports urbains et développement durable

L'augmentation continue de la circulation automobile dans les villes provoque embouteillages, pollution et accidents, et risque en outre de contribuer au réchauffement de la planète. Cette évolution devient de moins en moins acceptable pour beaucoup de pays. Nombreuses sont maintenant les autorités nationales et locales qui s'efforcent de diminuer les déplacements urbains effectués en voiture particulière.

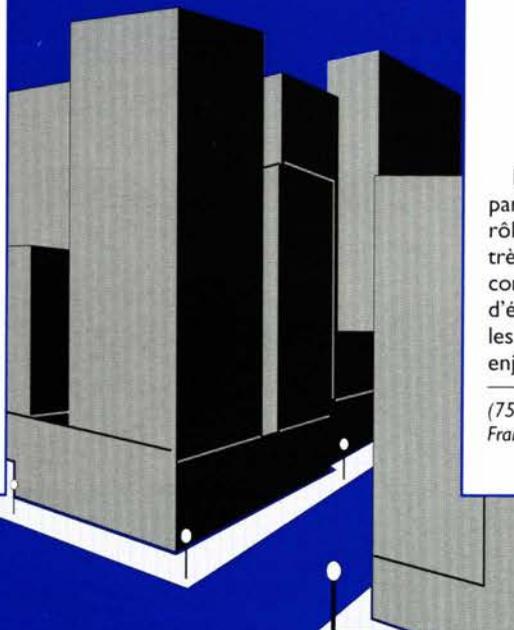
Cette publication, portant sur 20 pays et 132 villes, conclut qu'un développement urbain durable exige une politique forte comportant une panoplie de mesures cohérentes : gestion renforcée de la circulation, planification de l'usage des sols plus efficace, normes d'émission plus strictes et taxes nettement plus élevées sur l'utilisation des voitures. Elle propose des moyens concrets pour combiner les solutions préconisées et évalue les avantages à tirer de la réduction de la pollution et des encombrements.

(97 95 04 2) ISBN 92-64-24370-4, mars 1995, 272 pages
France : FF200 ; autres pays : FF260 US\$48 DM79

Des villes pour le 21^e siècle

Améliorer la qualité de la vie en milieu urbain exige une vision nouvelle de ce que sont et peuvent être les villes. Malaise social, pauvreté, chômage, dégradation de l'environnement et déclin économique s'ajoutent à leurs difficultés déjà considérables pour s'adapter aux mutations structurelles de l'économie. Les décisions à prendre pour s'attaquer aux problèmes de l'architecture moderne, de la conservation des ressources, de l'apathie de l'électorat, des dépenses de protection sociale et de la mondialisation des échanges doivent faire intervenir à tous les niveaux les entreprises du secteur privé, les associations de citoyens et les pouvoirs publics. Prendre des mesures efficaces pour améliorer cette vie urbaine aux multiples facettes est une gageure. Ce rapport examine les problèmes en jeu et engage les autorités locales et nationales, les citoyens et les chefs d'entreprise à conjuguer leurs efforts pour améliorer la qualité de la vie dans nos villes.

(04 94 01 2) ISBN 92-64-24287-2, Novembre 1994, 202 p.
France : FF160 ; autres pays : FF120 US\$39 DM63



Bimestriel publié en anglais
 et en français par
 L'ORGANISATION DE COOPÉRATION
 ET DE DÉVELOPPEMENT
 ÉCONOMIQUES

Rédaction :

Service des publications de l'OCDE
 Château de la Muette
 2, rue André-Pascal
 Tél. (33 1) 45 24 82 00
 Téléfax (33 1) 45 24 18 15
 Internet OBS.MAG@OECD.ORG

© OCDE 1995

Les demandes de reproduction
 ou de traduction totales ou partielles
 des articles de *l'Observateur de l'OCDE*,
 ainsi que toute correspondance,
 doivent être adressées au :

rédacteur en chef
l'Observateur de l'OCDE
 2, rue André-Pascal
 75775 PARIS CEDEX 16, FRANCE

Les articles reproduits ou traduits doivent
 être accompagnés de la mention
 « Reproduit (ou traduit) de *l'Observateur*
de l'OCDE » et de la date du numéro.

Les articles signés ne peuvent être
 reproduits ou traduits qu'avec
 leur signature. Deux exemplaires
 justificatifs doivent être
 envoyés au rédacteur en chef.

**Les articles signés expriment l'opinion
 de leurs auteurs et non pas
 nécessairement celle de l'OCDE.**

La rédaction n'est pas tenue de rendre
 des manuscrits non sollicités.

Le numéro :

France : 24 FF

Autres pays : 30 FF – 5 \$EU – 9 DM

Abonnement un an :

France : 120 FF

Autres pays : 130 FF – 25 \$EU – 46 DM

Tél. (33 1) 49 10 42 69

Téléfax (33 1) 49 10 42 76

Rédacteur en chef

Ulla Ranhall-Reyners

Rédacteur en chef adjoint

Martin Anderson

Assistants

Françoise Douaglin

Carol Thornton

Conception graphique

Codicom/Bonté Divine!

Réalisation technique

Frédérique Bidaux

Recherche photographique

Silvia Thompson

Éditorial

Affaires urbaines	<i>L'influence des villes sur la richesse des nations</i> Jean-Claude Paye	4
--------------------------	---	---

Analyses

Affaires urbaines	<i>La ville dans une économie mondialisée</i> Josef W. Konvitz	6
	<i>Les entreprises et le tissu local</i> Mario Pezzini	9
	<i>Les villes et les autoroutes de l'information</i> Nicola De Michelis	12
	<i>Faire face aux catastrophes urbaines</i> Atsushi Ichikawa	15
	<i>L'environnement et les villes</i> Josef W. Konvitz	17
	<i>Transports urbains et environnement à l'Est</i> Mary Crass et Jack Short	23
	<i>Le dynamisme caché des quartiers défavorisés</i> Geneviève Lecamp	26
	<i>Intégrer les immigrés dans la vie urbaine</i> Jean-Pierre Garson et Kristen Neymarc	31

Finances	<i>Le vieillissement et les finances publiques</i> Willi Leibfritz et Deborah Roseveare	33
-----------------	--	----

Industrie	<i>Globalisation et compétitivité industrielle</i> Hanspeter Gassman	38
------------------	---	----

Économies en transition	<i>L'agro-alimentaire dans les pays de l'Est</i> Ferdinand Kuba	43
--------------------------------	--	----

Coup de projecteur

Économie	<i>Suède : combattre le chômage</i> Hans Christiansen	46
-----------------	--	----

	<i>États-Unis : mieux former la population active</i> Kathryn Gordon	48
--	---	----

Exclusivité OBS

Économie	<i>Repères</i>	50
-----------------	----------------	----

Librairie

Parutions	<i>Nouvelles publications de l'OCDE</i>	56
------------------	---	----

Adresses	<i>Où obtenir les publications de l'OCDE</i>	62
-----------------	--	----

Couverture : La «ville globale» doit s'adapter à un monde où les hommes, les produits et les investissements sont de plus en plus mobiles.

© Pix S.A. J. Blank

L'influence des villes sur

par Jean-Claude Paye, Secrétaire général de l'OCDE

Plus de 70 % de la population des pays de l'OCDE vit dans les villes et le degré d'urbanisation à l'échelle mondiale est en train de dépasser les 50 %. Au cours des quinze prochaines années, la Chine sera vraisemblablement amenée à construire de nouvelles villes pour abriter une population plus nombreuse que celle de l'Union européenne. Les conditions qui prévalent dans les villes déterminent par conséquent la qualité de l'existence de plus de la moitié de l'humanité et, de plus en plus, influent également sur les modes de vie et les possibilités offertes aux habitants des zones rurales.

Trois processus essentiels au développement économique se déroulent dans les villes : l'accès de la population à la vie moderne par l'éducation et la culture, l'information et les communications ; l'intégration des différents secteurs et marchés, ce qui permet des utilisations plus productives de la main-d'œuvre et du capital ; l'innovation au sein d'institutions et d'entreprises qui conçoivent des services et des produits nouveaux pour répondre aux besoins de la population.

L'économie mondiale s'articule de plus en plus autour des agglomérations urbaines. Autrefois, trois ou quatre villes seulement dominaient l'économie mondiale – Venise ou Constantinople à l'époque de la Renaissance, Londres et New-York pendant l'industrialisation. Aujourd'hui, l'économie planétaire n'a pas de centre. Elle est polycentrique, cristallisée autour de réseaux de villes ou de groupes régionaux qui prospèrent dans différentes parties du monde, liés entre eux par les échanges et les communications.

Cette multipolarité s'impose d'autant plus à l'heure actuelle que les gouvernements nationaux sont engagés dans la voie de la décentralisation et s'efforcent de réduire les déficits. Le schéma ancien de villes petites et moyennes qui, au sein d'un pays, étaient rattachées au monde par l'intermédiaire d'un grand centre d'échanges unique correspondait à une époque où les gouvernements nationaux régulaient eux-mêmes les relations entre l'économie intérieure et le reste du monde. Dans ces conditions, traiter la politique urbaine comme un simple instrument de politique intérieure avait un sens. Mais, aujourd'hui, deux facteurs conduisent à reconnaître la capacité des villes de toutes tailles de participer à l'économie mondiale et de contribuer à son développement : la réduction des obstacles aux échanges d'une part, le fait que le commerce international croît plus vite que l'activité économique intérieure, d'autre part. Les villes qui sont compétitives et réceptives à l'investissement et à l'innovation sont mieux que les autres susceptibles d'élaborer des stratégies économiques

exploitant leurs points forts. Elles ne peuvent plus être appréhendées uniquement dans un cadre national.

Les villes ont été le théâtre, depuis une dizaine d'années, de très profonds changements en matière d'infrastructure, d'activité économique, d'emploi, de comportements sociaux et de modes de vie. C'est en grande partie leur capacité d'adaptation qui explique la rapidité avec laquelle la mondialisation a fait évoluer les structures économiques. Les gens y ont appris à réagir plus rapidement face aux changements et aux risques auxquels ils sont confrontés. Il est tentant de conclure qu'ils sauront encore le faire à l'avenir. Mais l'ampleur des changements que la société peut absorber n'est pas sans limite. Il est par conséquent essentiel d'entretenir la capacité d'adaptation des villes des pays de l'OCDE en veillant à ce qu'elles aient les moyens de maîtriser les conséquences de mutations économiques rapides. Les villes peuvent beaucoup par elles-mêmes – mais pas tout. Si les gouvernements ne parviennent pas à assurer les conditions d'un développement viable des villes, le développement économique et social mondial s'en trouvera compromis.

Une stratégie économique cohérente ne peut ignorer la dimension spatiale de l'économie nationale, non plus que les qualités et les caractéristiques des villes où se concentre une si grande partie de l'activité. Les liens entre les politiques macro-économiques et le développement urbain sont de plus en plus forts. Il est essentiel de mieux comprendre ces liens. Le marché immobilier, les investissements d'infrastructure et dans le logement sont de plus en plus sensibles aux évolutions d'une économie désormais mondialisée, aux investissements étrangers et aux phénomènes de mobilité. L'innovation dans la science, la technologie et la gestion des affaires est de plus en plus le fait des institutions de recherche et d'enseignement supérieur situées dans les villes. Les infrastructures en matière de transports et de communications déterminent l'utilisation des sols et façonnent l'environnement pour les entreprises, les administrations et les ménages.

Il s'agit de questions fondamentales pour les municipalités, les citoyens et les entreprises installées dans les villes. La manière dont elles seront traitées influera sur le climat de confiance et la propension des individus et des groupes à aborder le changement dans un esprit constructif. Lorsque ces questions sont négligées ou que les mesures censées y répondre sont mal conçues, les conséquences peuvent être rapides et spectaculaires. Le marché immobilier peut subir des distorsions, entraînant une hausse des loyers et une moindre mobilité. Les établissements financiers et les mé-

la richesse des nations

nages peuvent se trouver confrontés à un niveau d'endettement insurmontable. Les municipalités risquent de devoir faire face à des dépenses imprévues avec des conséquences dommageables sur la fiscalité et la qualité des services publics. Les entreprises peuvent se heurter à des problèmes d'espace ou de main-d'œuvre, de respect des normes d'environnement et de maîtrise des coûts. Les effets cumulés de problèmes de ce type dans plusieurs villes à la fois peuvent avoir des répercussions, à l'échelon national, sur la production économique, l'offre de crédit et la demande des consommateurs.

Dans la réalité, et sans qu'on en ait encore pleinement pris la mesure, les problèmes des économies nationales découlent en partie des problèmes sociaux, environnementaux et économiques qui se concentrent dans les villes. Une politique attentive aux problèmes de la ville peut donc contribuer à relancer la croissance, surtout si elle permet aux villes de mieux fonctionner en tant qu'économies de marché favorisant l'esprit d'entreprise.

Pour relever ces défis, les pouvoirs publics doivent imaginer de nouvelles formes d'intervention adaptées aux situations locales. Le rôle du gouvernement consiste de plus en plus à définir des lignes directrices générales laissant aux villes le choix de la méthode permettant d'atteindre leurs objectifs. Cette approche exige que les villes soient dotées des ressources nécessaires à l'exécution de leur mission, et disposent de suffisamment de souplesse pour pouvoir coopérer directement avec d'autres zones métropolitaines et avec le secteur privé. Il ne s'agit pas seulement d'investir plus dans la ville mais aussi d'investir différemment si l'on veut moderniser ce qui existe et offrir ce qui fait défaut.

Cette nouvelle approche suppose une capacité de fixer les priorités et d'orienter les ressources, de coordonner les différents niveaux de gouvernement, d'améliorer la participation du public, d'intégrer tous les segments de la population dans l'économie productive, de tenir compte des conséquences environnementales des activités et des modes de vie urbains. La tâche est vaste et complexe ; elle passe par une remise en cause de la segmentation de l'administration entre échelons municipaux, régionaux et centraux. La croissance économique, à elle seule, ne suffira pas : sans changement dans les politiques publiques, la capacité productive des villes sera amoindrie, ce qui nuira à l'ensemble de la société et de l'économie.

L'action à mener nécessitera une impulsion politique, une réelle participation à la démocratie locale et une étroite coopération avec le secteur privé. Cette coopération sera indispensable pour trouver de nouveaux modes de gouvernement adaptés aux

exigences de notre temps, dans les pays de l'OCDE comme ailleurs. De fait, les questions urbaines offrent une excellente base de coopération entre les pays, quel que soit leur niveau de richesse et de développement économique. Si l'on ne réussit pas à s'appuyer effectivement sur la démocratie représentative et le civisme pour traiter ces questions, les villes ne sauront pas évoluer de façon à satisfaire les besoins collectifs de leurs habitants.

L'OCDE peut aider à promouvoir et à faire connaître des innovations pertinentes. Elle peut encourager la poursuite de la libéralisation des échanges et offrir un cadre où les gouvernements peuvent coordonner leurs politiques. De nouvelles solutions aux problèmes des villes peuvent émerger en n'importe quel endroit du monde et être adaptées ailleurs. La circulation des informations et des compétences, des biens et des services joue un rôle essentiel. Déjà, au cours des années qui ont suivi la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement (CNUED) de Rio, de nombreuses villes de par le monde se sont regroupées en réseaux afin de progresser vers la réalisation des objectifs de protection de l'environnement.

Les détracteurs des villes ont toujours soutenu que celles-ci – ou tout au moins les très grandes – constituent une menace pour la stabilité économique, sociale et politique car les phénomènes urbains sont difficiles à prévoir et à maîtriser. Les prévisions apocalyptiques du passé ont eu tendance à exagérer la vulnérabilité des villes aux chocs extérieurs ou aux problèmes internes. Dans la réalité, les villes ont manifesté une très grande capacité d'adaptation. L'histoire montre que les hommes ont appris à résoudre des problèmes complexes et difficiles à anticiper. Aujourd'hui, dans un monde de plus en plus peuplé, mieux vaudrait sans doute s'assurer qu'un nombre plus élevé de villes dispose d'une telle capacité d'adaptation, plutôt que de la concentrer dans un nombre limité de mégapoles. Ce serait probablement pour les pays de l'OCDE une base plus judicieuse sur laquelle fonder leurs ajustements et la croissance de leur économie.

Ju. Caspary

La ville dans une économie mondialisée

Josef W. Konvitz

Parce qu'elles ont offert aux entreprises et aux ménages la possibilité de bénéficier d'innovations dans le domaine des transports, de l'industrie et de l'information, les villes ont contribué, dans les années 80, à la croissance et au développement d'une économie mondialisée. Mais paradoxalement, peu d'efforts ont été faits durant cette période pour créer les conditions nécessaires à une urbanisation viable à long terme.

Le rythme rapide de la croissance économique au cours des années 80 a poussé urbanistes et investisseurs à agrandir les villes – en repoussant la limite des agglomérations, et en accroissant la taille et le nombre des immeubles – sans tenir compte ni des incidences sur les zones rurales ou côtières, ni des bouleversements engendrés sur le marché de l'immobilier. Or, conséquence de l'intensification de l'activité économique et de la multiplication des déplacements qui en résulte, l'accroissement de la circulation automobile se traduit par plus d'encombrements, une aggravation de la pollution atmosphérique et sonore, par une dépendance pétrolière accrue. En outre, la restructuration des industries de base, la modification des structures familiales et patrimoniales ont altéré la viabilité économique de nombreuses zones, entraînant une redistribution de

la population à l'intérieur des agglomérations ainsi que des migrations internationales sans précédent. Les tensions fiscales entre le gouvernement et les collectivités locales nuisent à la capacité d'adaptation de ces dernières aux changements sociaux, à l'innovation technologique et aux impératifs de défense de l'environnement.

Dans une économie globalisée caractérisée par la mobilité du capital et de la population, la qualité de la vie constitue, aujourd'hui plus que jamais, une variable importante du développement économique. Car non seulement la qualité de la vie a une incidence sur la productivité de la population et sa propension à s'investir là où elle vit, mais elle est prise en compte par les entreprises dans le choix d'implantation de leurs bureaux ou de leurs usines. Moins tangibles que des équipements portuaires ou qu'un complexe manufacturier, les facteurs qui déterminent la qualité de la vie peuvent néanmoins être distingués, voire, dans certains cas, mesurés : durée du trajet domicile-lieu de travail ; ratio coût du logement-revenu ; état du parc immobilier ; facilité

d'accès aux autres villes et aux zones de loisirs ; degré d'ouverture aux autres cultures ; qualité de l'enseignement dispensé ; efficacité des services publics ; qualité des services juridiques et financiers et des instances d'arbitrage ; condition physique et psychologique de la population ; nombre de créations d'entreprises et d'emplois.

L'importance accrue de cet environnement au sens large tient au fait que les villes ne dépendent plus, comme naguère, d'un ou plusieurs secteurs économiques particuliers. La plupart d'entre elles ne sont plus en mesure de tirer un avantage comparatif de leurs succès passés ou d'une heureuse localisation géographique. Désormais, les déterminants de leur potentiel économique intègrent nécessairement la mise en valeur des ressources humaines, les infrastructures sociales et la qualité de l'environnement¹.

Symbole de l'industrie automobile américaine, Détroit constitue une bonne illustration de la rupture entre une ville et son activité principale. L'essentiel de la production manufacturière du Michigan est maintenant assuré à l'extérieur des limites administratives de la ville, soit dans sa banlieue, soit dans l'une des villes moyennes de l'État telles que Lansing, Flint ou Ypsilanti. Dans une cité dont l'aspect se dégrade et qui voit s'élargir le fossé entre le revenu urbain et celui des zones périphériques, l'engrenage du déclin est difficile à enrayer dans la mesure où les entreprises peuvent aisément s'implanter ailleurs. De fait, les activités industrielles se développent de plus en plus le long d'un axe qui va du nord de l'Ohio au Tennessee, les entreprises japonaises et européennes ayant choisi de s'établir en dehors des sites traditionnels de production automobile. C'est ainsi que le nom même de Détroit n'évoque plus la concentration dans un espace bien délimité de l'industrie automobile mais, plus

1. Voir pp. 17-22.

2. Il est intéressant de constater que certains termes classiques de géographie économique comme « port », « arrière-pays » et « littoral », qui renvoient à une organisation monocentrique hiérarchisée, sont employés moins souvent que « région », « grappe » et « réseau » qui désignent une structure polycentrique dont les éléments sont interdépendants.

3. Voir pp. 12-14.

Josef W. Konvitz travaille à la division des affaires urbaines, service du développement territorial de l'OCDE.

génériquement, la puissance économique de ce secteur².

Autre exemple, le développement du secteur financier à New York ou à Londres dont l'essor prend, dans les deux cas, sa source dans l'existence d'un port. Le déclin économique du port et des activités maritimes n'a cependant pas entravé la montée en puissance des activités financières. Mais ces dernières sont de plus en plus fréquemment transférées en banlieue et parfois même dans des villes éloignées des siè-

ges sociaux des établissements bancaires ou des firmes d'investissement. Dans un tel contexte, la prédominance du secteur financier pourrait menacer le développement de Londres ou New York sans l'émergence des nouvelles activités susceptibles de générer des emplois et d'assurer la pérennité d'un certain degré de concentration des affaires.

La mondialisation de l'économie n'est pas sans incidence sur les villes. L'intégration des marchés internationaux de capitaux offre ainsi à leurs résidents des facilités d'emprunt et d'investissement à l'échelle planétaire. Les infrastructures urbaines de télécommunications donnent aux entreprises la possibilité de gérer en temps réel leurs unités délocalisées³. La sophistication des infrastructures de transport (porte-conteneurs, avions-cargos...) dont sont dotées les grandes agglomérations permettent d'expédier ou de réceptionner d'énormes volumes de marchandises sur de longues distances, à moindre coût et dans un minimum de temps.

A l'époque de l'explosion du commerce (16^e-18^e siècles) ou de la révolution industrielle (19^e siècle), les villes situées à proximité des matières premières ou le long des grandes voies navigables ont pu asseoir leur développement sur ce type d'avantage comparatif. Il en fut ainsi pour Pittsburgh, ville bâtie au confluent de deux rivières utilisées pour le transport du charbon et idéalement localisée entre le littoral atlantique et les États du Middle West. Ce type de «rente de localisation» ne constitue plus guère un avantage décisif. Tant et si bien que les réseaux de communication, les canaux d'échan-



Pictor - Umphoto

Signe distinctif de la ville globale : un accès facile aux autres parties du monde.

ges commerciaux, les sites industriels ainsi que les sources de financement de la planète sont désormais polycentrés, avec pour conséquence l'apparition de nœuds de réseaux à l'échelon régional ou urbain. Sont ainsi en voie de disparition ces circuits économiques hiérarchisés passant de quelques grandes métropoles mondiales (New York, Londres, Paris, Tokyo) en direction d'agglomérations secondaires (Chicago, Manchester, Osaka) relayant elles-mêmes le trafic vers les villes de province. De nos jours, les cités se doivent de multiplier entre elles les liens au sein d'une même région et de développer, au-delà des frontières nationales, d'étroites relations avec d'autres concentrations urbaines. Dans ce contexte, les entrepreneurs et les élites municipales ont toute latitude de devenir acteurs de l'économie globale.

Offrir un «plus»

Compte tenu des facilités actuelles de délocalisation des activités économiques, les villes doivent désormais offrir aux entreprises autre chose qu'un simple accès à la main-d'œuvre, aux ressources et aux marchés. Il leur appartient de «faire la différence» en terme d'environnement global par le biais des investissements, des innovations et des institutions qu'elles sont en mesure de mettre à la disposition des agents économiques.

Aux yeux des investisseurs, les attraits d'une ville découlent d'une variété de paramètres. Entre autres capacités appréciées, celle de lever des impôts et

de modérer les dépenses, de fournir les services indispensables au bon fonctionnement des infrastructures et des équipements collectifs, ou encore de conduire une action à long terme en matière d'organisation des transports ou de qualité de l'environnement. En outre, les municipalités doivent pouvoir disposer des moyens suffisants pour financer leur propre développement, rassurant ainsi les entreprises quant à leur capacité d'éviter des contraintes d'environnement, des pénuries ou des goulots d'étranglement importants.

Or, la capacité d'une ville de concevoir et de mettre en œuvre des plans d'investissement à long terme se heurte à deux écueils. D'une part, les électeurs sont largement réfractaires à l'impôt et aux prélèvements de toute nature. D'autre part, l'endettement existant peut limiter sévèrement les capacités de financement et d'emprunt. Dans un contexte national de décentralisation et de déréglementation, ces contraintes peuvent amener les municipalités à sacrifier aux services de première nécessité les investissements de long terme (amélioration des infrastructures et de la qualité des services offerts).

De nos jours, l'innovation est indissociable de la notion d'économie du savoir dont les bases – établissements d'enseignement et de recherche, équipements et services divers intégrés aux grandes entreprises – sont essentiellement urbaines. Il s'agit de «laboratoires à idées» qui sont à l'origine d'une bonne part des gains de productivité du secteur manufacturier et des services nouveaux que les secteurs en croissance rapide de la finance ou des com-

La ville dans une économie mondialisée

munications fournissent à la population. On observe de plus que le secteur culturel, la presse écrite et audiovisuelle, les entreprises du spectacle, tous largement développés en milieu urbain, constituent une source d'emplois hautement qualifiés. En réalité, si les villes montrent autant d'aptitude à la reconversion économique, c'est essentiellement parce qu'elles abritent des individus capables de changer rapidement d'activité et d'acquiescer les compétences et les connaissances requises.

Collectivités locales et administrations nationales en sont désormais conscientes : c'est dans la ville au sens large – noyau urbain et banlieue – que s'organisent et se concentrent les fonctions essentielles de l'économie : conception et production, distribution, activités financières et services. L'amélioration de la compétitivité des régions et des nations dépend donc de leur capacité de gérer les problèmes urbains et d'anticiper les besoins futurs des agglomérations. Pour ces tâches de nature institutionnelle, les organismes d'intérêt local ont un rôle particulier à jouer, même si l'extension des villes ainsi que leur morcellement administratif croissant rendent difficile tout rassemblement en vue d'une réflexion commune sur des questions de portée générale. Pour cette même raison, des élus représentant plusieurs zones d'une même agglomération ont du mal à définir une base commune à leurs plans d'aménagement. Le tout est donc de savoir si les villes sont en mesure de créer des instances décisionnelles susceptibles de jouer efficacement ce rôle dans le cadre de grandes agglomérations décentralisées.

Les villes ont d'ailleurs déjà été confrontées à de semblables défis. Ainsi, à la fin du 19^e siècle, les débuts de la globalisation économique ont eu pour effet de lier les régions intérieures d'Amérique du Nord et du Sud aux centres industriels du littoral atlantique. De nouvelles institutions virent alors le jour afin d'assurer à la fois une bonne administration des grandes agglomérations et la gestion au



Mary Evans Picture Library

C'est grâce à son port que Londres a démarré en tant que centre financier. Quel secteur prendra la place des opérations financières désormais transférées à la périphérie ?

niveau régional des principaux réseaux d'infrastructures. Bon exemple à cet égard : l'unification de la municipalité de New York, de l'administration portuaire et des services des eaux. Dans le même temps, des ressources publiques et privées furent affectées à la construction de réseaux de transports en commun modernes et rapides (tramways, métro) et à celle d'hôpitaux publics et de dispensaires. Enfin, l'extension du système d'éducation publique, la création d'instituts de recherche et d'universités permirent d'élever le niveau d'instruction de la population et débouchèrent sur une série d'inventions et d'idées nouvelles à l'origine d'une mutation technologique. Reste qu'aujourd'hui, on manque toujours de visions à la fois audacieuses et réalistes de la cité du futur. Ce serait pourtant le meilleur moyen de profiter pleinement des chances offertes par la mobilité sociale, la croissance économique, l'innovation technologique et le respect de l'environnement.

■ ■

Les villes qui réussissent présentent plusieurs caractéristiques communes. Elles disposent d'une abondante information sur leur situation actuelle et ont les moyens d'entreprendre des recherches opérationnelles ; elles ont su tisser des liens solides entre les entreprises, les établissements d'enseignement, les institutions culturelles et les associations

locales ; elles possèdent des instances visant à associer la population aux prises de décision ; elles ont défini un plan d'aménagement rationnel comprenant la protection de l'environnement ; elles sont dotées d'institutions et de mécanismes rendant possible une coordination horizontale efficace entre les différents services administratifs et une coordination verticale entre les divers niveaux d'administration ; elles disposent enfin de marchés locaux florissants permettant à leurs entreprises de s'approvisionner mutuellement et de répondre à la demande en élargissant, par l'import-export, l'éventail des

biens et services disponibles.

Une économie vigoureuse ne saurait suffire à résoudre les problèmes urbains. Qu'elle soit nouvelle ou ancienne, qu'elle se développe rapidement ou non, une ville doit avant tout pouvoir compter sur des administrations nationales et locales définissant leur politique et orientant leurs investissements en fonction de ses besoins. En outre, même si ne sont en jeu que des questions d'intérêt local, une optique internationale s'impose de plus en plus. Il existe déjà des villes très innovantes qui s'emploient à relever les défis posés par la mondialisation de l'économie. En ces temps d'urbanisation rapide, l'adaptation des villes au choc des mutations économiques devient une condition indispensable au développement d'une économie globale. ■

BIBLIOGRAPHIE OCDE

- Des villes pour le 21^{ème} siècle, 1994
- Josef W. Korvitz, «Villes mondiales et croissance économique», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 190, octobre-novembre 1994
- *Coopération pour le développement – rapport 1993*, 1993
- Nicole Massignon, «L'explosion urbaine dans le tiers monde», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 182, juin-juillet 1993.



Les entreprises et le tissu local

Mario Pezzini

Pourquoi des firmes qui se trouvent en concurrence sur le marché mondial restent-elles souvent concentrées dans les petites et moyennes villes ? Que doit offrir une ville de cette taille pour donner aux entreprises un environnement et des possibilités de développement qui renforcent leurs avantages comparatifs ?

Les entreprises n'évoluent pas en autarcie, isolées de l'extérieur. Que ce soit dans les grandes agglomérations ou dans les villes de province, leur compétitivité résulte autant du tissu industriel dans lequel elles sont ancrées, que de leurs propres capacités, habitudes, aptitudes, pratiques et culture.

Les raisons en sont parfois évidentes. Une entreprise qui se trouve à proximité de ses sous-traitants et clients, des ports, aéroports et liaisons ferroviaires fait évidemment des économies de transport. De plus, si elle dispose sur place d'une main-d'œuvre hautement qualifiée, à laquelle on offre des possibilités de formation continue, elle sera bien armée pour adopter et appliquer des techniques nouvelles. Enfin les techniques récentes comme la fabrication «juste à temps», «zéro défaut» ou le «changement minute de l'outillage» demandent une concertation et une coordination étroites avec les clients et les fournisseurs pour éviter des goulets d'étranglement.

Avant tout, la qualité du tissu industriel local est vitale pour les petites entreprises qui, du fait de leur taille, ne peuvent intégrer toutes les phases de production, ni tous les services qu'elles doivent maîtriser. Si elles veulent se spécialiser et gagner ainsi en compétitivité par la qualité et le coût, elles sont par conséquent tributaires de fournisseurs extérieurs, de concepteurs de produits et de prestataires de services.

Il est un fait que les progrès de l'informatique et de la transmission de données permettent d'éten-



Un tissu industriel ? Carpi, petite ville de 60 000 habitants en Italie du nord, compte 750 micro-entreprises qui, à l'aide de 1 900 sous-traitants, vendent des vêtements sur les marchés internationaux.

dre certaines communications sur des distances de plus en plus longues¹. Il n'empêche que la proximité physique améliore la qualité des rapports en-

Mario Pezzini est spécialiste des questions sociales et professionnelles à la division des affaires urbaines, service du développement territorial de l'OCDE.

tre différentes entreprises et entre travailleurs qualifiés. Lorsque les connaissances et l'expérience sont difficiles à codifier, à stocker et à transmettre, et que des experts aux spécialisations complémentaires doivent décider ensemble d'acquiescer ou d'adopter des techniques ou des machines, entreprises et sous-traitants doivent être physiquement proches les uns des autres. Cela est également vrai lorsqu'il s'agit d'établir et d'entretenir des relations professionnelles confiantes. Le sentiment de faire partie d'un même ensemble géographique est à l'origine de conventions, de normes et d'habitudes partagées qui permettent aux entreprises de coopérer. Sans confiance, les transactions sont chères, les avocats prospèrent, la rédaction des contrats est longue et difficile, la répartition des tâches entre firmes est limitée par la crainte qu'une des parties ne freine les autres. Résultat : la spécialisation et la flexibilité nécessaires sont difficiles à établir.

Les rapports interentreprises se nouent donc souvent dans la même ville ou région. Ils ont donné naissance aux «zones industrielles», aux «appareils productifs locaux», aux «réseaux d'entreprises», aux

1. Georges Ferné et Richard Hawkins, «Nouvel outil électronique pour les entreprises», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 196, octobre-novembre 1995 ; voir aussi pp. 12-14.



Les petites entreprises peuvent faciliter leur accès au crédit en se regroupant en consortiums.

-pôles, etc. Il y en a de nombreux exemples dans l'industrie de l'habillement. Carpi (60 000 habitants), en Italie du nord, ne compte pas moins de 750 «micro-entreprises finales» (vendant des produits finis) qui, avec 1 900 sous-traitants locaux et indépendants, produisent et vendent sur les marchés internationaux des produits semblables à ceux de Benetton, qui emploie dans la région de Trévise quelque 380 sous-traitants exclusifs de la société mère. Benetton est, de son côté, concurrente de la marque Lacoste, produite par Devanlay, société dont les usines et les sous-traitants sont concentrés à Troyes (France). Et ces entreprises entrent en concurrence avec d'autres, groupées dans les villes de Leicester et Nottingham (en Angleterre), Alcoy et

Mataro (Espagne), Cholet (France), le quartier du Sentier à Paris, etc. La liste serait sans fin si l'on y incluait la chaussure, les machines-outils, la micro-mécanique, les plaques céramiques, les jouets, l'ameublement, les lunettes, les collants. Le phénomène n'est bien entendu pas nouveau – l'économiste Alfred Marshall l'a observé, il y a un siècle, à Sheffield et dans le Lancashire.

Dans tous ces exemples, la transformation industrielle – conception, exécution, commercialisation – est organisée de multiples manières, chacune associant différemment techniques, méthodes de transfert de l'information, incitations, modèles de prise de décision et procédures de contrôle avec, pour point commun, l'interaction des entreprises im-

plantées dans le même localité. Une fois qu'une communauté industrielle s'est formée à un certain endroit, l'environnement local devient un facteur décisif de l'avantage concurrentiel.

Des tissus industriels de ce type forment une large part de la structure économique des pays industrialisés. Or, on n'en tient pas suffisamment compte car, si le phénomène est bien visible dans les grandes agglomérations, il l'est moins dans les villes de province. C'est pourquoi les mesures visant à promouvoir la compétitivité des entreprises doivent de plus en plus intégrer les caractéristiques du tissu productif local.

Vers un développement endogène

Jusqu'ici cela a rarement été le cas. Les mesures prises au niveau national sont presque exclusivement axées sur les entreprises considérées individuellement, comme si elles étaient des entités isolées. Elles sous-estiment le fait que les liens qui unissent les différentes firmes par la spécialisation et la proximité vont souvent jusqu'à faire dépendre le sort d'une entreprise donnée de celui des autres unités productives ainsi que des externalités locales. Quant aux dispositifs en vigueur sur le plan local, ils visent le plus souvent à attirer des investissements exogènes. Mais comme peu d'usines sont «nomades» (c'est-à-dire sans lourdes contraintes de localisation), les villes se livrent à une surenchère qui, bien souvent, ne se solde que par un gaspillage de ressources.

Ces dernières décennies cependant, diverses formules destinées à favoriser un développement endogène ont été expérimentées par les autorités locales, parfois avec l'appui du gouvernement : agences locales pour l'emploi, pépinières d'entreprises, consortiums, têtes de réseau, parcs industriels. Certaines petites et moyennes villes ont par exemple mis en place des financements spéciaux en faveur des petites entreprises locales. Pour une raison très simple. Les banques préfèrent les prêts hypothécaires et utilisent des critères financiers dans leurs évaluations. Comme elles manquent d'informations de ce type sur les nouvelles entreprises (la valeur de revente de leurs immobilisations ou une mesure précise de leurs résultats), elles demandent des renseignements détaillés sur leur marché et des évaluations de leur potentiel. Or, des informations de ce

type n'ont guère de sens pour les étrangers à la branche sans être complétées par des études sectorielles, une analyse de la concurrence et des études de marché qui, toutes, sont extrêmement coûteuses. Le rapport coûts-avantages en est prohibitif pour les petites entreprises ; leurs possibilités d'obtenir des crédits sont réduites en conséquence.

Le groupement de petites entreprises peut à la fois diminuer ces coûts et atténuer les imperfections du marché. Quelque 3 500 artisans de la région de Carpi adhèrent à un consortium qui garantit leurs emprunts auprès des établissements de crédit et en négocie le taux (généralement 1,5 point au-dessous du taux courant). Chaque membre paie une cotisation, à laquelle s'ajoute une participation des autorités locales. Lorsqu'un membre a besoin d'un prêt, il s'adresse à une antenne locale pour obtenir un rapport établi et avalisé par ses confrères. Le rapport est transmis au conseil d'administration du consortium financier, composé de sept artisans réputés.

Ce système permet une évaluation interne peu coûteuse des projets et des activités d'une entreprise, car des entrepreneurs de la même ville, souvent du même métier, siègent habituellement au conseil d'administration. Le consortium a ainsi non seulement une connaissance intime du requérant et de son métier, mais il est aussi en mesure de convaincre le bénéficiaire de rembourser ses emprunts : les rapports d'une entreprise avec ses clients et fournisseurs locaux dépendent directement de sa réputation auprès des banques.

Deuxième stratégie endogène : la création de centres parapublics offrant des «services avancés» aux petites entreprises des principaux secteurs présents dans une ville. Les exemples abondent – l'Institut technologique d'Elda au cœur de la région productrice de chaussures de Valence ; l'Institut de l'industrie du jouet d'Ibi en Espagne aussi ; le Centre du textile et de l'habillement à Carpi ; l'Istituto Ceramico, qui offre ses services dans la région de Sassulo en Italie du nord, où sont rassemblés les premiers producteurs mondiaux de plaques céramiques ; Proteko, dans la région du textile et de l'habillement de Borås, en Suède. Il s'agit de prestations que les petites entreprises sont trop ... petites pour intégrer, par exemple l'équipement mécanique de pointe ou la CFAO dans l'habillement, l'adaptation à la production de chaussures en petite série des machines de découpe du cuir par jet d'eau, l'information sur les tendances de la mode, sur les nor-

mes, notamment les normes de qualité, pour l'exportation d'appareils mécaniques vers des marchés lointains.

Ces centres emploient des gestionnaires spécialisés pour organiser les services de soutien aux activités dominantes de chaque ville (bonneterie, chaussure, céramique, génie civil et machines agricoles sont des exemples fréquents). Ils peuvent aussi s'inscrire dans les activités connexes existantes, par exemple la formation, la technologie, l'analyse financière et commerciale. Les entreprises y prennent elles-mêmes une part active en organisant les services qu'elles désirent. Nombre de ces services pourraient être fournis par le marché, mais la demande est souvent insuffisante dans une ville de province. Dans la pratique, les centres sont nécessaires pour diffuser l'information sur les services qu'ils peuvent offrir jusqu'à ce que l'importance en soit comprise par les entreprises locales. A partir de ce moment là, le marché peut, au moins en partie, prendre le relais.

Troisième stratégie endogène, applicable tant dans les villes de province que dans les grandes agglomérations : la mise en place de réseaux. Grâce à eux, les petites et moyennes entreprises peuvent réunir des compétences complémentaires et améliorer leur compétitivité en atteignant un degré de spécialisation et d'efficacité comparable à celui des grandes. Comme pour l'achat de services avancés, une petite entreprise peut rarement répartir ses frais généraux, par exemple la commercialisation et les études, sur une large gamme de produits ou une production massive. Elle doit donc supporter des coûts supérieurs, ce qui réduit sa compétitivité, ou renoncer à explorer des marchés potentiellement prometteurs. La spécialisation – dans un produit et une phase de la production, avec achat, en cas de besoin, d'autres procédés ou services spécialisés nécessaires – est une autre solution qui permet de réaliser des économies d'échelle ; elle n'est pas suffisamment explorée.

Les chefs des PME ignorent souvent les possibilités de coopération interentreprises, même lorsque des économies d'échelle très concrètes permettraient d'améliorer la compétitivité de chaque entreprise, voire de toute une région. Dans ces conditions, les pouvoirs publics peuvent proposer un cadre qui atténue la méfiance réciproque des partenaires potentiels, par exemple (comme récemment au Danemark) en accordant des subventions qui incitent les entreprises à se constituer en réseaux ou en lançant

des campagnes commerciales. Pour assurer la transparence de l'information, le règlement des litiges entre entreprises et la continuité de fonctionnement du réseau, il faut un intermédiaire ou un agent catalyseur extérieur. Différentes personnes ou institutions peuvent jouer ce rôle, selon la situation locale et les organismes en place. Les conseillers des associations professionnelles, les banques, les comptables et les consultants privés sont aujourd'hui les plus en phase avec l'orientation axée sur le marché de ces réseaux. De plus, ils sont personnellement intéressés à leur réussite.

■ ■

Il est essentiel, si l'on veut définir une stratégie à long terme, de comprendre les raisons du succès ou de l'échec des projets pilotes mis en œuvre pour favoriser un développement endogène des petites et moyennes villes – savoir s'ils répondent aux exigences des entreprises, comment ils sont financés et comment ils s'articulent sur les mesures gouvernementales. Aucune analyse approfondie n'a encore été entreprise dans ce domaine. Et l'incroyable diversité des villes et des grandes agglomérations – dans leurs performances économiques, leur organisation interne et leur complexité sociale – interdit l'application d'un modèle universel de développement.

Ces expériences dégagent néanmoins une caractéristique commune : la participation directe de tous les acteurs individuels et institutionnels intéressés, et surtout des entreprises elles-mêmes est essentielle. Elle pourrait conduire à la mise en place de réseaux plus ou moins formels pour découvrir, analyser et appliquer ensemble des solutions sur mesure à des problèmes similaires. ■

BIBLIOGRAPHIE OCDE

La dimension économique de l'échange de données informatisées (EDI), OCDE/ISO, 1995

Georges Ferné et Richard Hawkins, «Nouvel outil électronique pour les entreprises», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 196, octobre-novembre 1995

Dynamiser les entreprises : les services de conseil, 1995

PME : technologie et compétitivité, 1993.



La ville et les autoroutes de l'information

Nicola De Michelis

L'utilisation croissante de l'information favorise l'intégration mondiale des économies nationales et régionales, en donnant aux entreprises une souplesse sans précédent pour s'implanter là où elles le souhaitent. Les technologies de l'information et des communications font perdre à l'élément «distance» toute valeur et les investisseurs deviennent plus sensibles aux avantages comparatifs qui leur sont offerts localement – main-d'œuvre qualifiée, établissements scolaires et universitaires, accès aux services financiers, infrastructures de transport, qualité de l'environnement.

Personne ne sait comment les technologies de l'information et des communications (TIC) influenceront, dans le futur, sur la façon dont les personnes et les entreprises utiliseront l'espace. Grâce aux TIC, les firmes pourront peut-être gérer des structures complexes, réparties sur de vastes zones et sur plusieurs fuseaux horaires, desservir des marchés éloignés, exploiter des réserves de main-d'œuvre sous-utilisées – grâce au télétravail par exemple – et rivaliser plus efficacement avec leurs concurrentes au sein de l'économie mondiale. Ces technologies pourront aussi permettre aux ménages de bénéficier de nouveaux services et de les aider à se sous-

Nicola De Michelis est consultant à la division des affaires urbaines, service du développement territorial de l'OCDE.

traire à certaines «déséconomies d'agglomération» qui limitent le pouvoir d'attraction des grandes villes (engorgements, pollution, surpopulation).

Cependant, les TIC pourraient également conduire à une répartition plus inégalitaire de l'espace urbain, dans la mesure où elles sont tributaires des investissements en infrastructures. Avec la déréglementation du marché des télécommunications, les décisions d'investissement dans les infrastructures des TIC obéiront en effet à des motivations qui ne sont pas celles d'aujourd'hui : la notion de service universel conditionné par l'offre sera sans doute progressivement remplacée par une approche liée à la demande, axée prioritairement sur les utilisateurs professionnels importants et sur les zones métropolitaines. Au Royaume-Uni, 300 grandes compagnies assurent 60 % du trafic de communications de données, tandis qu'en Norvège, 25 entreprises seule-



Les technologies de l'information et de la communication – ici transfert d'images par des lignes téléphoniques ordinaires – permettent de nouvelles applications industrielles.

ment assurent 40 à 50 % du trafic de communications sur le réseau national de données. Au Canada, 65 % du trafic de données généré par les grandes organisations convergent sur la zone métropolitaine de Toronto. Dans un environnement libéralisé, des fournisseurs en concurrence ont toujours tendance à cibler d'abord les secteurs les plus profitables. Au Royaume-Uni, par exemple, bien que le câble se développe rapidement, les différences régionales sont sensibles.

1. Cable Systems, *Telephony and Local Economic Development in the UK*, Telecommunication Policy, Independent Television Commission, Londres, novembre 1993.

2. European Real Estate Monitor, Healy & Baker, Londres 1991.

3. Les fonctions telles que le chauffage, les ascenseurs, l'éclairage, la climatisation, la sécurité, etc. y sont entièrement gérées par des systèmes électroniques.



En regardant le pourcentage de foyers desservis (c'est-à-dire raccordables au câble) à l'intérieur de la zone de concession des réseaux câblés, on s'aperçoit que leur nombre décline au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre (où 17,92 % des logements étaient raccordables en janvier 1993), vers les régions émergentes (15,20 %), puis à la zone industrielle traditionnelle (9,84 %) et à la périphérie (9,48 %)¹. De telles différences pourraient empêcher certaines villes d'attirer de nouveaux investissements et de conserver les entreprises qui y sont déjà installées : d'après une enquête réalisée auprès des 500 principales firmes d'Europe², la qualité de l'offre de télécommunications dans une ville vient juste après l'accès aux marchés et à la clientèle lors du choix d'un site.

Si les zones urbaines attirent autant les activités économiques, c'est avant tout à cause des contacts qu'elles offrent. La ville est, et a toujours été, un lieu de traitement et d'échange d'informations. L'importance croissante de l'information dans la production comme dans la distribution renforce donc le rôle stratégique de certaines villes. Elles devien-

nent les centres nodaux de cette économie de réseaux, des «villes mondiales» où les bâtiments «intelligents»³, les téléports, les réseaux à fibre optique et autres technologies de pointe font déjà partie intégrante de la nouvelle infrastructure qui se met en place. A cet égard, il suffit d'observer les téléports de New York et de Paris et les nombreux projets japonais (téléport à Yokohama, immeubles adaptés à Osaka, ville nouvelle de Makuhari près de Tokyo, centre culturel et scientifique de Kansai dans la région d'Osaka).

Mais d'autres villes, situées à la périphérie de cette économie «communicante» et dépendant, pour leur survie économique et sociale, des activités décentralisées de grandes entreprises, risquent en revanche de se trouver désertées par les investissements et les industries. Néanmoins, même si l'offre d'infrastructures pour les TIC se concentre en priorité dans les zones urbaines, ces technologies offrent suffisamment de possibilités pour que les zones périphériques puissent améliorer leur position concurrentielle, en profitant notamment d'applications telles que le télétravail, la délocalisation de fonctions logistiques (traitement des données et développement de logiciels), la réservation par téléphone, l'assistance téléphonique à la clientèle, ou la télébanque.

Toutes ces activités participent en effet à une répartition plus équitable de l'information et des services, et à terme, de la richesse sur l'ensemble des territoires nationaux. Les communications de pointe dans les régions à la traîne permettent aux entreprises de se rapprocher des grands centres et de s'intégrer plus étroitement dans le système économique. La décentralisation de certaines activités – rendue possible par les TIC – allège en outre la pression sur les centres urbains. Le télétravail, par exemple, pourrait bien contribuer à atténuer les effets négatifs des déplacements domicile-travail en réduisant les encombrements de la circulation et en améliorant la qualité de l'air.

Équilibrer le développement

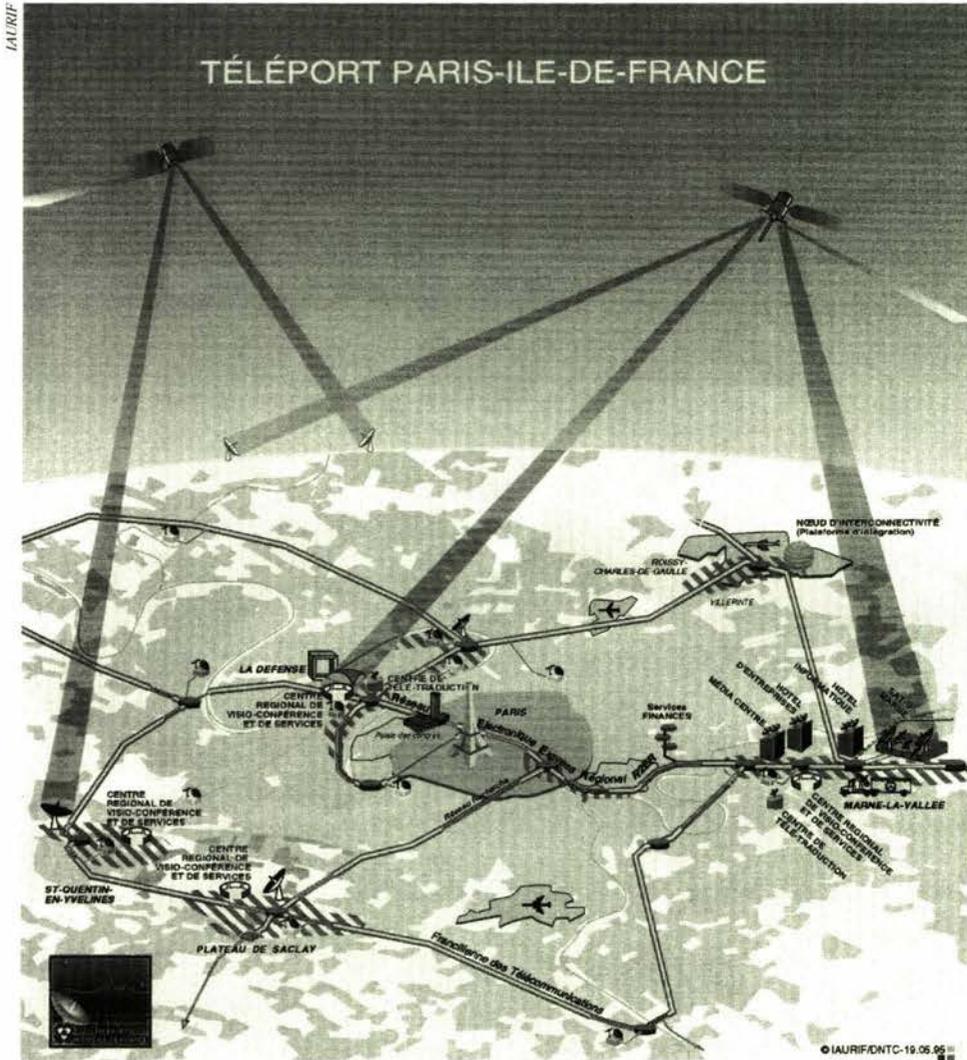
Comment les autorités nationales et locales peuvent-elles orienter la croissance des TIC de telle sorte que les régions et les villes bénéficient de chances de développement équitables ? Au fur et à mesure que se creuse l'écart entre les villes qui occupent

une position forte dans l'économie de l'information et le reste du territoire, on commence à ressentir ça et là le double effet de l'intégration mondiale et de la fragmentation nationale. S'il est vrai que la question essentielle n'est pas d'introduire (ou de maintenir) des mécanismes complexes de péréquation tarifaire entre les régions bénéficiaires dans le domaine de l'information et les autres, les gouvernements ont un rôle essentiel à jouer dans le développement équilibré des territoires, en aidant les zones périphériques, qu'il s'agisse des villes ou des campagnes, à prendre conscience des avantages économiques de l'utilisation de ces technologies. Ce n'est que par l'intervention publique que ces zones deviendront effectivement intéressantes pour les entreprises qui envisagent d'investir dans les infrastructures des TIC.

Le secteur public pourrait aussi montrer que les TIC peuvent rendre les services publics plus efficaces et rapprocher l'administration des citoyens. La participation de tous les utilisateurs – entreprises, ménages et particuliers – peut aider à mieux tirer parti des ressources locales et répondre aux besoins de la région.

Pour ce faire, les autorités locales ont intérêt à élaborer des mécanismes financiers qui leur permettront de subventionner le raccordement au réseau d'information des zones les moins favorisées, et ainsi d'attirer le secteur privé. C'est ce que s'efforce de faire la ville de Bologne, par exemple. La municipalité a créé un réseau local public (avec un accès limité à l'Internet) sur lequel elle offre un éventail de services municipaux traditionnels (enseignements sur les manifestations organisées par la ville et sur la circulation locale, accès aux bases de données municipales, horaires des services municipaux, etc.). Le but de cette initiative est de faire naître un échange interactif d'informations avec les administrés – et de favoriser la compréhension et l'utilisation des technologies de l'information et des communications. L'augmentation du nombre des personnes raccordées incite les entreprises et les sociétés commerciales à utiliser ce réseau pour y proposer leurs produits ou services. A terme, le système s'autofinancera, la municipalité se retirera et deviendra un fournisseur de services comme les autres. L'exploitation du réseau deviendra économiquement intéressante (suffisamment de clients) pour des prestataires privés. Mais, sans l'initiative de la municipalité, il n'y aurait pas eu de réseau. Certes, Bologne est une ville riche qui peut se per-

La ville et les autoroutes de l'information



De bâtiments «intelligents» aux villes «intelligentes» – le téléport de l'Île-de-France fait partie de l'infrastructure de l'information en gestation.

mettre un tel investissement. Mais des villes plus petites pourraient se regrouper et mettre en commun leurs ressources pour financer ce type d'initiative sur des zones plus étendues.

Certaines villes explorent déjà les possibilités des TIC pour répondre à divers problèmes socio-économiques et locaux. Au Royaume-Uni par exemple, des expériences sont en cours. A Bristol, il est question de développer une infrastructure fondée sur les TIC qui doit permettre de surmonter les problèmes de transport et donner accès à l'information dans les quartiers dégradés. A Hartcliffe, quartier

éloigné du centre-ville, sans liaison ferroviaire et mal relié par route, un réseau câblé desservant les logements, les entreprises, les écoles et d'autres organisations donnera accès à des informations locales, nationales et internationales. On espère ainsi améliorer les qualifications de la population active, encourager la formation continue et aider à reconstituer le sentiment d'appartenance à une communauté.

A Manchester, grâce à l'initiative «Host», tous les groupes et secteurs de la ville ont accès à une large gamme de services. C'est le premier réseau téléin-

formatique britannique dirigé par une municipalité qui ne fonctionne pas entièrement comme un service public. Son rôle : offrir des informations et communications bon marché, performantes et diversifiées (courrier électronique, boîtes à lettres personnelles, télécopie et service complet de télex, messagerie électronique, passerelles vers d'autres bases de données, etc.) au secteur associatif, aux petites et moyennes entreprises, aux groupes déshérités, aux minorités ethniques, aux handicapés et aux associations féminines. Il est exploité par une coopérative et une certaine partie des recettes provenant des services commerciaux proposés par le système est réinjectée dans des applications non commerciales (accès bon marché et applications spécifiques pour les handicapés, par exemple).

En Allemagne, la ville de Bochum a installé un réseau destiné à améliorer radicalement l'offre de services publics par la municipalité ; de même, Cologne s'est engagée dans un réaménagement à grande échelle du centre-ville qui s'appuie sur les médias, les services culturels et les télécommunications.



Les technologies de l'information et des communications offrent des perspectives de développement, mais elles n'en déterminent pas la direction. La politique des télécommunications doit donc être au service d'autres politiques, complémentaires – qu'il s'agisse d'actions régionales ou de programmes d'éducation et de formation – si l'on veut que la qualité de l'information soit uniformément améliorée dans les villes, les zones rurales et les régions. Compte tenu de l'incertitude qui entoure l'évolution et l'utilisation des TIC, les choix politiques qui seront faits en la matière devront être suffisamment souples pour pouvoir s'adapter à des contextes encore imprévisibles. ■

BIBLIOGRAPHIE OCDE

- La dimension économique de l'échange de données informatisées (EDI), 1995
- Georges Ferné et Richard Hawkins, «Nouvel outil électronique pour les entreprises», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 196, octobre-novembre 1995
- Perspectives des communications 1995, 1995
- Jeremy Beale, «L'explosion de l'information», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 196, octobre-novembre 1995.



Faire face aux catastrophes urbaines

Atsushi Ichikawa

Les catastrophes naturelles – séismes, ouragans et inondations – ont des conséquences particulièrement graves dans les villes. La planification peut contribuer à réduire ces effets.

En janvier 1995, en l'espace de 20 secondes, le port japonais de Kobe a été dévasté par un tremblement de terre. Le nombre de tués s'est élevé à 5 500, le total des dommages étant estimé à 150-200 milliards de dollars, soit environ 4 % du PIB. Du fait du poids économique et culturel de Kobe, il est cependant difficile de prévoir l'ensemble des effets à terme sur l'économie régionale et nationale. Ce séisme s'inscrit dans une série de catastrophes qui ont attiré l'attention du monde entier sur l'extrême vulnérabilité des villes modernes aux chocs naturels.

Les conséquences des risques naturels sont amplifiées par l'inadaptation des actions humaines, par exemple des investissements dans des zones à risque ou l'insuffisance des mesures de sécurité – facteurs qui pèsent presque aussi lourd que les forces naturelles elles-mêmes. Or, les scientifiques, les pouvoirs publics et les citoyens ont mis du temps à faire la distinction entre la préparation à une catastrophe et l'événement lui-même. La recherche faite et l'argent dépensé ont essentiellement été consac-

rés à l'étude des causes climatologiques et géologiques, auxquelles l'homme ne peut pratiquement rien, et non pas des multiples mesures qui permettraient de mieux protéger les villes.

Les pertes économiques mondiales liées aux catastrophes naturelles ont au moins quintuplé depuis les années 60. Aux États-Unis, les sommes versées à ce titre entre 1990 et le début de 1994 par les assurances sont plus de quatre fois supérieures à celles de l'ensemble de la décennie 80. Le nombre annuel moyen de catastrophes dans le monde s'est maintenu à 250 environ de 1980 à 1992, mais les préjudices annuels moyens sont passés de 15 milliards de dollars sur la période 1980-1984 à 40 milliards de 1990 à 1992.

Cette augmentation tient à plusieurs facteurs liés résultant, d'une façon ou d'une autre, des activités humaines : la densité de la population, la concentration des activités économiques, l'interdépendance croissante des réseaux urbains (transports et télécommunications par exemple) et la complexité des infrastructures urbaines qui en résulte, la faible résistance des immeubles et la dégradation de l'environnement due à une mauvaise utilisation du sol.

Kobe, qui compte presque 1,5 million d'habitants, avait connu un rapide essor comme centre commercial et touristique dans l'agglomération

d'Osaka. La ville est géographiquement exposée aux séismes – elle est située sur une mince langue de terre, entre mer et montagne, et bâtie en grande partie sur un terrain alluvial meuble et non pas sur le roc. Ce qui est arrivé n'en montre pas moins l'importance de la préparation aux catastrophes naturelles dans la planification urbaine.

D'abord, les logements étaient en majeure partie construits en bois et installés dans de vieux quartiers surpeuplés, souvent parsemés de petites usines. Ils ont brûlé dans l'incendie qui a suivi le tremblement de terre. D'importants efforts d'ignifugation avaient été réalisés dans les plans de rénovation appliqués à l'ensemble de la ville, mais les quartiers construits longtemps avant la deuxième guerre mondiale n'étaient pas prioritaires, en partie parce que leur aménagement, plus difficile, était moins rentable. De plus, les infrastructures (routes, espaces verts et places publiques) n'étaient pas suffisamment bien répartis pour arrêter les flammes.

Ensuite, les réseaux essentiels (eau, gaz et téléphone), installés au gré des circonstances, ont été aussitôt disloqués, ce qui a rapidement entravé les secours.

Enfin, les routes, les chemins de fer et les équipements portuaires se sont avérés plus fragiles que prévu en partie du fait des retards pris dans les travaux de renforcement des infrastructures existantes. La perturbation des services qui en a résulté a eu de graves conséquences sur l'industrie et le commerce. Le port, qui était une plaque tournante des échanges internationaux, comportant notamment le plus grand terminal pour conteneurs, est aujourd'hui en crise du fait des délais de reconstruction, et la paralysie de Kobe profite aux ports des autres pays d'Asie.

Certaines caractéristiques (la prédominance des habitations en bois, par exemple) sont peut-être propres aux villes japonaises, mais la vulnérabilité structurelle des grandes agglomérations se retrouve ailleurs. Le séisme qui a frappé Mexico en 1985 a obligé les autorités à revoir leurs projets urbains pour les rendre plus conformes aux normes parasismiques. Elles ont réglementé la densité de

Atsushi Ichikawa travaille à la division des affaires urbaines de l'OCDE, service du développement territorial.

Faire face aux catastrophes urbaines

l'habitation, la hauteur des immeubles et révisé les plans d'aménagement des quartiers du centre.

Atténuer les effets

Les efforts des pouvoirs publics pour limiter les conséquences économiques des catastrophes ont toujours été axés sur l'investissement massif dans des infrastructures «sûres» – routes, barrages, digues etc. aux normes renforcées. Des infrastructures de ce type sont pourtant généralement détruites lorsque survient une catastrophe. Quant aux mesures de secours matériels aux zones affectées, elles n'ont de toute évidence aucune influence sur l'augmentation à long terme des pertes économiques.

De même, d'énormes ressources servent, dans les pays à risque, à concevoir des systèmes de prévision et d'alerte, alors que l'incertitude inhérente aux phénomènes naturels rend ces systèmes peu fiables. Selon un centre de recherche japonais, une fausse mise en garde de la population contre la prochaine «grande secousse» (préoccupation des pouvoirs publics depuis des décennies) pourrait entraîner une perte économique d'environ 7,2 milliards de dollars par jour.

Les villes doivent donc être mieux préparées à l'éventualité d'une catastrophe, mieux armées pour en atténuer les effets et pouvoir ainsi se relever plus facilement. Les Nations unies ont fait des années 90 la décennie internationale de la prévention des catastrophes naturelles, dont l'un des principaux objectifs est que tous les pays élaborent des plans nationaux ou locaux pour assurer la prévention à long terme, la préparation et la sensibilisation de l'opinion. Il faut donc évaluer la vulnérabilité de chaque ville aux chocs naturels, en intégrer les résultats dans la planification urbaine et associer plus étroitement analyse scientifique et analyse socio-économique. Cette planification doit commencer par l'examen de l'infrastructure et de l'environnement actuels. Quel est l'état de préparation de la ville aux situations d'urgence, et dans quelles conditions la reconstruction peut-elle avoir lieu ? Quels types de mesures permettront aux villes de recommencer à fonctionner plus rapidement ? Les catastrophes antérieures et la reconstruction qui a suivi sont riches d'enseignements et montrent l'importance des dispositions prises avant une catastrophe.

Si au lendemain d'une catastrophe majeure, la politique menée dans ce domaine accapare les

médias, les mesures de préparation et d'atténuation – quotidiennes et peu spectaculaires – n'attirent guère l'attention. Pour renforcer la volonté politique et mobiliser les ressources nécessaires, il est essentiel de favoriser la prise de conscience sur les risques urbains par des campagnes d'information.

C'est surtout aux particuliers et aux entreprises propriétaires ou gestionnaires d'immeubles qu'il incombe d'améliorer l'efficacité des mesures de préparation aux catastrophes et d'atténuation de leurs effets. Il faut donc essayer de sensibiliser les habitants et d'établir un consensus sur la planification pour que ces problèmes deviennent pour eux une priorité. Les pouvoirs publics peuvent-ils favoriser l'investissement dans la sécurité en offrant au secteur privé des incitations financières ou fiscales ?

Dans de nombreux pays exposés, le marché des assurances est suffisamment développé pour partager les risques des catastrophes naturelles. Toutefois, les assureurs ont récemment éprouvé des difficultés face au coût croissant de celles-ci. Ainsi, en 1992, l'ouragan Andrew a coûté 2,5 milliards de dollars à la deuxième compagnie d'assurance-dommages d'Amérique, et plusieurs petites compagnies ont fait faillite. En Europe occidentale aussi, les remboursements d'assurance au titre des orages et des inondations augmentent. Peut-être les formules d'assurance n'incitent-elles pas assez les citoyens, ni les pouvoirs publics, à réduire le risque. Les primes devraient donc tenir compte de la qualité de la planification urbaine, les normes de construction par exemple.

La résistance des fonctions urbaines aux catastrophes détermine la vitesse de récupération sociale et économique d'une ville. Les investissements dans les villes situées dans les pays à risque doivent donc être classés selon l'importance relative que l'on accorde aux différentes fonctions. Et il faut bien évidemment aussi prévoir des équipements et des services de rechange.

La reconstruction qui suit une grande catastrophe est l'occasion de prévenir des pertes à l'avenir et d'améliorer l'attrait d'une ville. Cependant, l'incertitude que suscite toute catastrophe compromet en général la qualité de la construction, ce qui ag-



Le tremblement de terre de Kobe a causé plus de 5 000 morts et des dommages estimés à 150-200 millions de dollars. Quels enseignements peut-on en tirer pour mieux préparer les autres villes aux risques d'un désastre naturel ?

grave à nouveau la vulnérabilité. Un moratoire sur la reconstruction permet souvent de ménager à la fois l'occasion de faire mieux et les besoins immédiats des victimes. Toutefois, d'innombrables décisions doivent être prises très vite concernant la construction d'équipements provisoires et la reconstruction à long terme, ce qui provoque généralement des controverses entre les habitants. Une politique d'acquisition foncière et d'indemnisation définie avant l'urgence et en concertation avec les habitants doit permettre de prévoir une reconstruction de qualité.

C'est le plus souvent aux autorités locales qu'il incombe de programmer l'atténuation des effets des catastrophes, même si le gouvernement dispose d'importants pouvoirs tutélaires et assure une bonne part du financement. Le partage des compétences entre le gouvernement, les États ou régions et les collectivités locales est souvent difficile. Les autorités nationales pourraient sans doute utilement transférer aux collectivités locales une part des ressources consacrées aux programmes de secours pour appuyer les initiatives de prévention.

■ ■

La sécurité est un facteur essentiel de la santé économique d'une ville et conditionne la qualité de la vie. Les grandes catastrophes naturelles sont rares, mais la coopération internationale permettrait de partager expériences et informations, ce qui multiplierait les solutions dont disposent les villes pour faire face à ces catastrophes et s'en relever. ■

L'environnement et les villes

Josef W. Konvitz

Les villes du monde entier subissent des pressions sévères sur leur environnement. L'approvisionnement en eau, les embouteillages, la pollution de l'air, le bruit, l'élimination des déchets provoquent des problèmes similaires dans des villes qui, par ailleurs, sont différentes. Les efforts faits pour améliorer la situation se heurtent en général à toute une série de difficultés, ce qui explique pourquoi les problèmes liés à l'environnement perdurent pendant des années avant que les pouvoirs publics – nationaux, régionaux et locaux – s'y attaquent sérieusement¹.

Certains parlent de la «ville durable» (ou viable à long terme) comme s'il était possible de concevoir et d'ériger une ville de façon à minimiser son impact sur l'environnement. Or, les villes, comme les écosystèmes, sont dynamiques. La quête de viabilité à long terme, de «durabilité» – c'est-à-dire un développement qui ne porte pas atteinte à l'environnement de façon permanente – exige que l'on apporte constamment les ajustements et les changements qu'appellent les relations entre l'homme et la nature.

Une «ville écologique» se distingue donc par la façon dont les préoccupations relatives à l'environnement y sont intégrées dans les décisions prises tant par le secteur public que par le secteur privé. Dans ces conditions, la ville dont l'environnement est médiocre, mais qui a mis au point une stratégie pour y remédier, se rapproche davantage de l'idéal que celle dont la situation est moins grave mais qui n'a pas de plan cohérent d'amélioration.

Josef W. Konvitz travaille à la division des affaires urbaines, service du développement territorial de l'OCDE.

Par rapport au passé, où en sommes-nous ? Les renseignements sur les conditions de l'environnement urbain sont si peu nombreux et si peu dé-

taillés qu'il est difficile de comparer la situation d'aujourd'hui à celle d'hier. Mais un certain nombre de faits matériels, d'images et de descriptions montrent que les embouteillages et la pollution existent depuis des siècles. Brûler du charbon pour se chauffer produit de la chaleur mais aggrave la pollution atmosphérique et conduit à une augmentation des problèmes respiratoires – problèmes dont on n'a commencé à s'occuper que vers le milieu du 20^e siècle. Les transports rapides et les habitations éclairées à l'électricité et chauffées au gaz constituent des améliorations évidentes par rapport aux carrosses tirés par des chevaux et par rapport aux habitations chauffées au charbon. *A contrario*, le mode de développement reposant sur des banlieues tentaculaires concourt à l'augmentation des accidents, de la pollution atmosphérique, du bruit et des encombrements, ainsi qu'à la disparition des espaces verts.

Ces exemples illustrent deux points importants : il ne saurait y avoir de solutions permanentes parce que des problèmes nouveaux surgissent tous les jours ; il faut des idées nouvelles, des technologies et des stratégies novatrices pour que les villes s'adaptent au changement.

Il est important de savoir comment les villes des pays de l'OCDE s'attaquent à leurs problèmes d'en-

¹ Une publication sur ce sujet paraîtra début 1996 aux Éditions de l'OCDE, Paris.

Jørgen Schytte/Billedbyrået



Pour être qualifiée d'«écologique», une ville doit incorporer des considérations liées à l'environnement dans ses procédures de décision. A Copenhague, les entreprises à forte densité d'emplois des environs doivent être installées à 500 mètres au maximum des transports en commun – ce qui permet d'alléger d'autant la pression de l'automobile sur le centre-ville.

ZOOM

Des indicateurs urbains : pourquoi et pour qui ?

Ariel Alexandre

Les 3 et 4 avril 1995, l'OCDE a organisé avec la ville de Rennes, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et la Commission européenne une conférence sur les indicateurs urbains. Objectif : déterminer s'il est possible de mesurer de façon simple et rapide les changements urbains, que ces changements soient d'ordre économique, social ou environnemental et qu'ils soient perçus de l'intérieur (par la municipalité, par les citoyens) ou de l'extérieur (par les autres villes, par des observateurs, par les autorités publiques nationales, voire internationales).¹

Les acteurs de la ville, à quelque niveau qu'ils soient, ont besoin de mesures diversifiées pour évaluer une multitude de situations locales différentes, mais ces mesures doivent être simples pour être gérables et utiles.

De nombreux maires souhaiteraient en effet avoir une sorte de «tableau de bord» pour pouvoir prendre régulièrement le «puls» de leur ville. De même, les autorités nationales aimeraient disposer d'informations locales régulièrement mises à jour qui leur permettraient d'ajuster leurs politiques et leurs aides financières.

Mais ces tableaux de bord, lorsqu'ils existent, sont généralement composés d'une multitude de statistiques, sans lien entre elles, sans pondération, sans signification claire. Les indicateurs urbains seraient à la fois plus et moins que des statistiques. Plus, parce qu'ils chercheraient à mesurer les causes des problèmes et pas seulement leurs symptômes. Moins, parce qu'ils résumeraient une situation complexe avec des chiffres synthétiques peu nombreux.

Les seules mesures démographiques simples, financières et fiscales étant insuffisantes pour observer, contrôler et modifier le développement urbain, il s'avère maintenant nécessaire de réfléchir à la mise au point de mesures complémentaires. Les principales préoccupations urbaines pour lesquelles des indicateurs urbains devraient être développés à l'avenir concernent : la population (composition démographique, évolution prévisible), l'économie locale et l'emploi, la situation physique de la ville (logements, infrastructures, état du patrimoine ar-

chitectural) et son environnement (pollution atmosphérique, bruit, qualité de l'eau), la situation sociale (santé, sécurité, pauvreté, etc.), la qualité de la vie quotidienne (culture, loisirs, fréquence et fiabilité des transports en commun).

Sans doute conviendrait-il d'élaborer plusieurs types d'indicateurs urbains : certains devraient permettre un meilleur dialogue entre les élus et la population locale, et les médias ; d'autres – peut-être plus détaillés – un suivi au jour le jour des principaux services urbains, en tenant compte des différences entre les quartiers ; un troisième ensemble d'indicateurs devra permettre d'évaluer l'évolution urbaine «de loin» – par des autorités nationales et certaines organisations internationales.

Si de telles mesures facilitent la prévision et l'amélioration des politiques urbaines, si elles sont à la fois fiables et compréhensibles de tous, un grand pas aura été fait pour améliorer la gestion des villes et pour la rendre plus transparente.

La conférence de l'OCDE a débattu de tous ces points et plusieurs «batteries d'indicateurs» y ont été proposées en matière de logement, d'environnement urbain, de santé publique, de gestion des services urbains et de développement économique.

La mise au point d'indicateurs urbains est non seulement à l'ordre du jour de plusieurs organismes internationaux ; elle fait aussi l'objet de nombreux échanges de vue entre les villes – Rennes, Barcelone et Duisburg.

Il est donc vraisemblable que, d'ici à quelques années, les responsables de la politique urbaine disposeront d'outils d'observation et de gestion plus performants et plus diversifiés que cela n'est le cas aujourd'hui.

1. Les actes de la conférence de Rennes feront l'objet d'une publication aux Éditions de l'OCDE début 1996.

Ariel Alexandre est chef de la division des affaires urbaines, service du développement territorial de l'OCDE.

vironnement. Pour plusieurs raisons. D'abord, en améliorant l'environnement urbain, on améliore la qualité de vie de tous. Il en résulte aussi des avantages économiques, dont le moindre n'est pas la création d'emplois dans le secteur de l'environnement lui-même² ; ce secteur emploie déjà plus de 1,7 million de personnes dans la zone OCDE et il est appelé à croître de plus de 5 % par an durant le reste de la décennie. L'amélioration de l'efficacité des transports et la gestion des espaces construits réduiront le rythme d'augmentation de la consommation énergétique³. Qui plus est, les progrès marqués par les villes des pays de l'OCDE dans le traitement des problèmes d'environnement – pollution atmosphérique liée à la circulation automobile, élimination des déchets, traitement des eaux usées, détérioration des sites – pourraient se révéler adaptables aux pays en voie de modernisation rapide, que ce soit en Europe centrale et orientale, en Amérique latine ou dans la région Asie-Pacifique. Sans une maîtrise des problèmes de l'environnement urbain, le rythme de l'urbanisation et de la croissance économique en Amérique latine et en Asie comportera des coûts sociaux, économiques et politiques qui suffiront à compromettre non seulement l'environnement de la planète, mais aussi son développement économique⁴.

Les coûts cachés

Pourquoi ne cherche-t-on pas davantage à remédier à ces problèmes ? Aux encombrements de la circulation, par exemple. Ces encombrements sont une source très importante de bruit et de pollution pour la simple raison qu'en général, tout le monde a librement accès aux routes. Conséquence : personne n'a financièrement intérêt à trouver le moyen le plus efficace d'utiliser l'espace routier disponible – et limité. L'OCDE estime que la congestion de la circulation urbaine coûte – en énergie, en pollution et en temps – 5 % en moyenne du PIB des pays membres⁵. Les entreprises ne toléreraient jamais que leurs propres activités subissent une telle perte de productivité, mais elles ne peuvent pas faire grand-chose pour diminuer celle due à la saturation de la circulation. Le même sentiment d'impuissance vis-à-vis des encombrements et du bruit occasionnés par la circulation, et de la pollution atmosphérique, prévaut là où les gens vivent, qu'il s'agisse des banlieues ou des centres-villes. Faute d'une solution apparente, les hommes et les entre-

prises semblent se résigner à ce gaspillage de ressources. La structure des autorités publiques renforce de telles difficultés : la division des responsabilités et des ressources masque les coûts véritables des problèmes d'environnement aux yeux des dirigeants, en même temps qu'elle empêche la coordination des stratégies et des mesures visant à les résoudre.

C'est essentiellement parce qu'ils sont dilués entre un grand nombre de personnes et d'entreprises, que les coûts environnementaux sont si peu ressentis. Personne ne paie directement de sa poche les 5 % du PIB perdus à cause des encombrements et de la pollution. Les pouvoirs publics, qui doivent les premiers concevoir et lancer des solutions, ne se sentent donc soumis à aucune pression politique les incitant à agir, pas plus qu'il n'est rentable pour eux d'en réduire les coûts. Cette inertie est grave, car les solutions – changements dans les schémas d'utilisation des sols coordonnés avec une restructuration des transports collectifs, par exemple – exigeraient immédiatement, surtout du secteur public, une mise de fonds probablement considérable.

Ce laisser-aller comporte un coût tant pour les villes que pour l'environnement dans son ensemble. Lorsque les problèmes écologiques s'amoncellent, et que les coûts sociaux et matériels qui les accompagnent apparaissent impossibles à maîtriser, les gens et les entreprises s'installent ailleurs, souvent à la périphérie des villes⁶. Une certaine fraction (inconnue) de l'urbanisation pourrait ainsi représenter non pas un agrandissement des villes permettant d'accueillir plus d'habitants ou de nouvelles entreprises, mais la réinstallation de ceux qui s'y trouvent déjà et qui cherchent un meilleur environnement. Cette tendance peut, dans une certaine mesure, être vérifiée lorsque le rythme d'activité du secteur du bâtiment dépasse de plusieurs points le rythme d'accroissement du nombre d'habitants ou d'entreprises dans une zone donnée.

Aller ailleurs ?

Il est un fait que le marché foncier permet aux gens d'économiser de l'argent en quittant les zones urbaines dont la remise en état exigerait des investissements. S'il est vrai que tout déménagement s'accompagne d'un coût, le développement de zones plus agréables apparaît comme une opération intéressante et relativement peu risquée, et les organismes de prêts s'y montrent en général assez bien



L'extension des banlieues a souvent pour conséquence de laisser les infrastructures du centre sous-utilisées.

disposés. En revanche, la baisse de la valeur des terrains dans les zones peu plaisantes n'est souvent pas suffisante pour attirer des entreprises ou des ménages, et les banques sont plus réticentes à y financer des investissements.

Tant qu'il sera facile d'acquérir et d'aménager des sites entièrement nouveaux, les forces du marché n'exerceront sans doute pas suffisamment de pressions en faveur d'une réhabilitation des quartiers anciens du centre-ville. Les villes, dans les pays de l'OCDE, sont en voie de déconcentration : la densité démographique baisse à mesure que les ménages et les entreprises s'éparpillent. Dans ces conditions, on assiste à une situation où certaines parties de la ville se retrouvent avec une infrastructure capable d'accueillir des habitants et des entreprises en plus grand nombre qu'elles ne le font en fait, mais sans plus avoir – à cause des réinstallations ailleurs – l'assise fiscale nécessaire pour entretenir convenablement cette infrastructure devenue trop large.

Paradoxalement, les zones en déclin ont souvent, plus que d'autres et au moins pendant un certain temps, des atouts habituellement jugés importants pour la croissance à long terme : une densité

2. Ce secteur fournit des biens et des services permettant de préserver, de planifier, de gérer et d'améliorer la qualité des terres, de l'air, de l'eau et d'autres aspects de l'environnement. Dans le secteur privé, de multiples emplois liés à l'environnement naissent des efforts visant à limiter l'impact des activités manufacturières et autres sur l'environnement (contrôle et réduction de la pollution, par exemple). Dans le secteur public, de nombreux emplois permettent de fournir des services essentiels (gestion des déchets, approvisionnement en eau, aménagement et assainissement des terres) auxquels ont recours la quasi-totalité des entreprises et des habitants.

3. Lee Solsbery et Peter Wiederkehr, «Énergie : actions volontaires contre le CO₂», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 196, octobre-novembre 1995.

4. Nicole Massignon, «L'explosion urbaine dans le tiers monde», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 182, juin-juillet 1993.

5. *Transports urbains et développement durable*, Les éditions OCDE/CEMT, Paris, 1995.

6. Voir pp. 12-14.

raisonnable, des commerces de proximité, de bons réseaux de transport, une occupation diversifiée des sols. En revanche, les zones qui sont en train de se développer à l'extrémité des agglomérations urbaines ne possèdent souvent que quelques-uns de ces atouts et leur restructuration sera aussi difficile que coûteuse.

En France, sur un total de 36 000 communes, 23 000 peuvent être qualifiées de «urbaines», c'est-à-dire qu'elles sont situées à la périphérie des banlieues. Elles comptent 13 millions d'habitants et ont un rythme de croissance de 0,9 % par an, soit légèrement plus que les banlieues proprement dites. Dans la région de Toronto, 33 000 hectares de terres rurales ont été convertis à des utilisations urbaines entre 1966 et 1986 – une superficie équivalant à plus de la moitié de la ville de Toronto elle-même (les banlieues de la première couronne comprises). Dans le Grand Toronto, le nombre d'hectares aménagés pour accueillir chaque tranche de 1 000 habitants supplémentaires est passé d'un minimum de 23 à 36. En Australie, 25 % de l'accroissement total de la population ont eu lieu dans les zones côtières, principalement non urbaines, du nord de la Nouvelle-Galles du Sud et du Queensland, et souvent là où la coordination et la planification sont rendues difficiles par l'éparpillement du pouvoir politique.

Dans quelques pays où le développement des banlieues a commencé tôt (au milieu du 19^e siècle), et sur le modèle de la maison individuelle (Australie, Canada et États-Unis), les politiques et les programmes d'investissement des pouvoirs publics ont été favorablement accueillis par la population dont la demande était amplifiée par les flux massifs d'immigrants. Il y devient aujourd'hui impératif de réorganiser les banlieues pour en limiter l'extension. Les terrains et l'eau ne seront, à l'avenir, disponibles ni à la même échelle, ni au même coût que par le passé, et ils risquent de devenir des gouffres pour les budgets des entreprises, des ménages et des municipalités. A Toronto, à Vancouver, à Seattle, à Brisbane et à Melbourne, les autorités locales s'emploient ainsi, à l'échelle régionale, à accroître la densité des banlieues et à réorganiser les transports. C'est l'opinion publique, maintenant convaincue que certaines aménités de l'environnement sont en péril, qui a donné aux pouvoirs publics le signal d'agir.

Les villes européennes, y compris celles où toutes les couches socio-économiques continuent à habiter les centres historiques, connaissent des pro-

blèmes similaires : elles voient affluer tous les jours un nombre plus élevé de travailleurs venant de villages et de communes de plus en plus éloignés. La région de Göteborg, en Suède, compte 740 000 habitants. Sept emplois sur dix se trouvent en ville mais un employé sur trois se déplace quotidiennement, le plus souvent en voiture, des banlieues vers le centre, et les trajets longs augmentent à un rythme plus rapide que les trajets courts. Au Danemark, la distance moyenne des déplacements domicile-travail est passée de 9,9 kilomètres en 1981 à 13,3 kilomètres en 1992-1993. Les voitures particulières sont de plus en plus utilisées – et les transports en commun déclinent. La raison, au moins partielle, est que les trois cinquièmes des nouveaux bureaux construits entre 1980 et 1990 dans le Grand Copenhague l'ont été à plus d'un kilomètre d'une gare ferroviaire. (Les plans d'aménagement régional y ont été révisés et stipulent désormais que les nouveaux espaces commerciaux à forte densité d'emplois doivent se trouver à 500 mètres au plus des nœuds de transport).

L'agrément futur des villes et de leur environnement appelle impérieusement une planification globale de l'utilisation des sols et des transports à laquelle participent toutes les instances politiques et les communautés d'une région urbaine. Cette tâche est particulièrement délicate dans une société ouverte qui mise sur la participation du public à l'élaboration des décisions, alors que les informations disponibles sur les tendances de l'environnement urbain sont encore loin d'être satisfaisantes.

Des raisons d'espérer ?

La pollution de l'air ou de l'eau n'est pas, d'une manière générale, le fait d'une grosse usine identifiable que l'on pourrait obliger à payer les dégâts qu'elle cause, mais de la quasi-totalité des ménages et des entreprises qui utilisent l'eau et le sol, et qui sont de plus en plus mobiles et génèrent des déchets. Ainsi, sans une refonte des régimes de tarification et de taxation (encadré ci-contre), et sans politiques fiscales touchant la propriété immobilière ou l'amortissement des nouvelles usines, des principes tels que celui du «pollueur-payeur» sont sans efficacité pour changer les comportements. Aussi longtemps que l'État aura à supporter les coûts de l'amélioration de l'environnement, on lui demandera toujours de faire plus. Mais il n'en a pas les moyens et il faut que les individus, les ménages et

ZOOM

Améliorer les transports urbains en agissant sur les prix

Ariel Alexandre et Jack Short

Dans les pays de l'OCDE, la dispersion croissante des modes d'utilisation du sol et le prix trop bas des transports privés ont entraîné une utilisation excessive de la voiture en ville et dans les zones péri-urbaines. Il en résulte une augmentation des encombrements, du nombre d'accidents de la route, de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores et de l'effet de serre qui contribue au réchauffement de la planète. De plus en plus de responsables, aux niveaux national et local, jugent aujourd'hui cette situation inacceptable et s'efforcent de prendre des mesures correctives axées sur la gestion de la circulation, l'utilisation des sols et la technologie des automobiles.

Depuis dix ans, la modération de la circulation, qui associe des mesures physiques et réglementaires pour réduire la vitesse et les accidents dans les zones résidentielles, a donné de bons résultats dans de nombreuses villes néerlandaises et allemandes. Ailleurs, comme à Stockholm, à Vienne, à Toronto et à Portland, des mesures d'aménagement de l'espace ont été appliquées pour maîtriser le développement urbain. Ces mesures pourraient être étendues afin de rendre les zones d'habitation et de travail moins dépendantes de l'automobile, et les centres-villes, les centres urbains secondaires et les quartiers résidentiels plus attractifs et libérés de la circulation et de la pollution que celle-ci occasionne.

En vérité, il y a peu d'espoir de réduire les embouteillages si les politiques d'aménagement n'envisagent pas les transports et l'utilisation des sols comme formant un tout au lieu de les considérer isolément, comme c'est généralement le cas.

C'est grâce à l'amélioration technique des véhicules (surtout à l'adoption du pot catalytique) que des progrès ont été réalisés récemment, notamment au Japon et aux États-Unis, dans la réduction des émissions atmosphériques et sonores des voitures. Toutefois, bien que d'autres améliorations technologiques (accroissement du rendement énergétique et renforcement de l'efficacité des pots catalytiques, par exemple) soient attendues pour les prochaines années, ces améliorations ne suffiront probablement pas, sur le long terme, à compenser la croissance du trafic et les dommages environnementaux qui en résulteront.

De fait, selon les prévisions officielles, au cours des trente à quarante prochaines années, le volume du trafic de voitures et de camions devrait doubler dans de nombreux



Patrick Allard/REA

C'est en agissant sur les prix que l'on pourra freiner la croissance de la circulation dans les villes.

pays européens. Le trafic automobile augmente dans la plupart des pays tandis que les transports en commun restent stables ou perdent du terrain. De plus, la croissance du trafic a été, et restera, plus forte dans les banlieues difficiles à desservir par des moyens autres que l'automobile. Des mesures énergiques devront être prises si l'on veut éviter une nouvelle dégradation de l'environnement urbain. La pollution atmosphérique, qui a commencé à diminuer dans les villes d'Europe, pourrait à nouveau augmenter. La consommation d'énergie et les émissions de CO₂ qu'elle entraîne sont en hausse et devraient continuer de progresser.

Les autorités nationales et locales devront donc conjuguer leurs efforts pour faire face à cette menace grandissante. La dépendance à l'égard de l'automobile pourrait être considérablement réduite si l'on adoptait un ensemble de mesures intégrées s'étayant mutuellement. Un tel ensemble pourrait comporter trois volets.

Le premier volet consisterait à appliquer les meilleures pratiques de gestion de la circulation (gestion du stationnement, modération de la circulation, développement des zones piétonnes, maîtrise du trafic) et de planification de l'utilisation du sol (contrôle de l'extension urbaine, limitation des commerces situés hors des villes) afin de ralentir la croissance du trafic et stopper la dégradation de l'environnement. Mais ce premier volet ne pourrait qu'arrêter la détérioration de la situation.

Le second volet consisterait à mettre en œuvre de façon intégrée et concertée les innovations récentes en matière de transports et de planification de l'utilisation des sols. L'espace pourrait être aménagé de façon à ce que les bureaux, les centres commerciaux et les autres sites suscitant d'importants déplacements de populations soient localisés à proximité des services de transports en commun. Les lieux de vie pourraient être mieux intégrés aux lieux de travail et aux commerces grâce à une planification mixte favorisant les

déplacements à pied et à bicyclette. Le péage sur les voies encombrées (variant selon l'heure et le lieu), les télécommunications permettant le travail à la maison (notamment le télétravail¹) et l'amélioration des transports en commun pourraient contribuer à freiner la croissance du trafic. Ces mesures permettraient de diminuer les dommages à l'environnement et d'améliorer le réseau de transport urbain. Toutefois, elles ne suffiraient probablement pas à réduire le trafic et les dommages à l'environnement en deçà de limites tolérables parce que les mesures tarifaires ne pourraient sans doute être appliquées qu'en ville. En particulier, elles ne permettraient pas de résoudre les problèmes du trafic péri-urbain ou des émissions de CO₂, qui exigeraient une amélioration très sensible du rendement énergétique des véhicules et une réduction des distances parcourues par chaque automobile.

Le troisième volet propose donc un complément indispensable à toutes les autres mesures que l'on vient de passer en revue, à savoir une augmentation régulière et sur une longue période des prix réels du carburant. Le groupe de travail sur «Les déplacements urbains et le développement durable», créé conjointement par l'OCDE et la CEMT, préconise une augmentation de 7 % par an pendant 20 ans (soit un quadruplement du prix du carburant en fin de période). Cela permettrait d'atteindre l'objectif d'une réduction de 60 % des émissions de CO₂ proposé par le Groupe d'experts des Nations unies sur l'évolution du climat. Cette mesure, conjuguée aux deux trains de mesures précédemment cités devrait entraîner une réduction de près de 85 % du nombre de véhicules-kilomètres et de près de 55 % de la consommation de carburant d'ici à 2015. Ces réductions résulteraient de la diminution des trajets, d'un report du trafic automobile au profit des transports en commun, du développement des déplacements à pied et à bicyclette, du recul du nombre de propriétaires de voitures privées, de l'adoption de

véhicules plus petits et économes en énergie, et de l'amélioration de la conception des moteurs. Cette mesure complémentaire constituerait l'instrument le plus efficace si l'on veut vraiment réduire la contribution des transports au réchauffement atmosphérique, tant dans les villes qu'à l'échelle de la planète.

Pourquoi agir sur les prix ?

De très nombreux travaux montrent que les transports entraînent des coûts qui ne sont pas assumés par leurs utilisateurs. Ainsi, les prix pratiqués actuellement ne reflètent pas les coûts réels. Pour internaliser ces coûts externes, certains types de transports doivent devenir plus cher. Or, circuler en voiture en ville est une activité dont le prix ne reflète pas les coûts. Les responsables politiques donnent souvent la préférence aux solutions les plus faciles en préconisant, par exemple, un report modal au profit des transports en commun. Les analyses effectuées ces dernières années montrent toutes qu'une telle démarche n'est pas suffisante et qu'il est indispensable d'adopter des mesures visant expressément à réduire les déplacements en voiture dans les villes. Deux options sont envisageables : rationner ou agir sur les prix. La deuxième apparaît la plus efficace. Toutefois, on ne peut s'attendre raisonnablement à ce que les responsables politiques prônent une augmentation des prix de 7 % par an, et surtout pas pendant 20 ans.

Paradoxalement, l'augmentation du coût des transports pourrait procurer des avantages économiques. Les particuliers et les entreprises qui attribuent une valeur élevée à leurs déplacements en voiture continueront d'utiliser celle-ci. Les services de livraison, les transports de marchandises et les véhicules prioritaires fonctionneront bien mieux grâce à une plus grande fluidité du trafic et leurs coûts se trouveront fortement réduits. L'argent économisé pourra être utilisé au profit de l'environnement ou des transports en commun, voire pour réduire d'autres impôts.

Ces propositions constituent un réel défi pour les gouvernements. Au demeurant, s'ils souhaitent vraiment résoudre les problèmes de transports et d'environnement mais qu'ils ne peuvent, ou ne veulent, pas prendre des mesures énergiques au niveau des prix, il leur faudra proposer d'autres stratégies concrètement réalisables.

1. Voir pp. 12-14.

Ariel Alexandre est chef de la division des affaires urbaines, service du développement territorial de l'OCDE, et Jack Short est secrétaire général adjoint de la conférence européenne des ministres des transports.

L'environnement et les villes

J. Lesvigne/REA



Traitement des eaux usées et des ordures ménagères, pollution atmosphérique – les villes du monde entier partagent les mêmes problèmes.

les entreprises supportent les coûts véritables des décisions qu'ils prennent.

Les entreprises privées ne jouent, à l'heure actuelle, qu'un rôle minime dans le règlement des problèmes écologiques, bien qu'elles soient souvent les mieux à même de générer des emplois dans le secteur de l'environnement. Elles peuvent déceler une demande et trouver rapidement des solutions novatrices adaptées aux problèmes locaux. Mais les pouvoirs publics commencent tout juste à créer des marchés pour les biens et services environnementaux en stipulant des normes écologiques dans leurs contrats d'achats, en usant de mesures fiscales et réglementaires pour stimuler la demande, en levant les obstacles liés aux réglementations et en supprimant les subventions qui sont un frein au changement et aussi en favorisant une prise de conscience écologique. La déréglementation, la privatisation et l'expansion des communications et des échanges internationaux suscitent, en stimulant la concurrence, un élargissement de la gamme des biens et des services de ce type.

Quant à la mondialisation, elle peut soutenir la politique en matière d'environnement urbain de trois manières. Tout d'abord, en montrant que l'investissement international est mobile, elle accentue l'influence que les conditions de l'environnement urbain exercent sur l'implantation des entreprises. Deuxièmement, elle encourage la suppression des subventions qui favorisent les gaspillages en faussant les coûts de production ; en maintenant la pression anti-inflationniste, la mondialisation et le libre-échange rendent l'endettement de plus en plus coûteux

pour les gouvernements. Troisièmement, la mondialisation stimule la diffusion des biens et des services, y compris ceux qui relèvent du secteur de l'environnement.

L'urbanisme, les technologies nouvelles et les structures de tarification, de même que les stratégies visant à faire participer le public, constituent des moyens d'arriver à une fin – créer un cadre naturel sain et agréable où les gens veulent vivre. L'information est donc essentielle, non seulement sur les conditions locales et sur le degré d'efficacité des différentes stratégies adoptées pour résoudre tel ou tel problème, mais aussi sur ce qui se passe ailleurs et qui va dans le sens de la transformation des villes actuelles en entités dites «durables». De cette orientation vers la «ville écologique» naît un programme d'action pour de nombreuses institutions et acteurs différents.

Les autorités centrales pourraient donner aux collectivités régionales et locales les moyens de réaliser, voire de dépasser, les normes réglementaires en matière d'environnement, en leur laissant le soin de fixer elles-mêmes leurs priorités. A des mesures visant à augmenter les taxes et les prix liés à l'utilisation des voitures particulières pourraient s'ajouter des plans d'utilisation des sols, ainsi que des améliorations des transports en commun.

Les services administratifs urbains et régionaux devraient améliorer leur documentation et leurs services d'information, engager du personnel et se doter des matériels appropriés pour suivre et évaluer les conditions de l'environnement. Ils devraient aussi adopter des politiques de personnel permettant de

récompenser ceux qui s'efforcent de mettre en œuvre des stratégies d'ensemble en faveur d'un développement durable.

Les recherches réalisées par les organismes publics permettront aux hommes politiques et aux planificateurs, du secteur public comme du secteur privé, de comprendre comment les gens s'adaptent au changement et quels sont les facteurs qui favorisent ou freinent cette adaptation.

Quant aux entreprises, elles pourraient essayer de développer des produits et des services nouveaux qui aideraient les consommateurs à économiser l'énergie et l'eau, et à produire moins de déchets. Les banques et autres organismes de crédit devraient se donner les moyens d'évaluer et de gérer les risques inhérents aux investissements dans le domaine de l'environnement.

■ ■

Faute d'agir à une échelle suffisamment large, les distorsions économiques, les fractures sociales et les atteintes à l'environnement découlant des modes actuels de vie et de travail dans les villes ne pourront qu'empirer. Comme il devient de plus en plus difficile d'ignorer l'aggravation de la pollution liée aux encombrements et au bruit, l'insuffisance des moyens d'élimination des déchets, la rareté des approvisionnements en eau et en énergie, un changement de cap deviendra inévitable. Mais dans des conditions de crise et à un coût beaucoup plus élevé. Laisser croire qu'il n'y a pas lieu d'agir de manière radicale revient à fermer les yeux sur les conséquences de l'inertie. ■

BIBLIOGRAPHIE OCDE

- La pollution des véhicules à moteur : stratégies de réduction au-delà de 2010, 1995
- Laurie Michelis «Voitures, CO₂ et choix», l'Observateur de l'OCDE, n° 195, août-septembre 1995
- Transports urbains et développement durable, CEMT/OCDE, 1994
- Ariel Alexandre et Jack Short, «La ville et la voiture», l'Observateur de l'OCDE, n° 184, octobre-novembre 1993
- L'environnement urbain : quelles politiques pour les années 90 ?, 1990
- Ariel Alexandre, «Plaidoyer pour l'environnement urbain», l'Observateur de l'OCDE, n° 175, avril-mai 1992.

Transports urbains et environnement à l'Est

Emmanuel Doumic/REA



Liberté de mouvement
au prix d'encombres
croissants.

Mary Crass et Jack Short

Les villes d'Europe centrale et orientale sont envahies par un flot toujours croissant de véhicules à moteur qui engorgent leur centre et émettent une pollution atmosphérique inquiétante. Les décideurs de la région doivent faire des choix difficiles concernant l'avenir de leurs transports urbains. Lestés de systèmes vétustes conçus à l'époque de la planification centralisée, ils doivent s'attaquer aux problèmes économiques, sociaux et d'environnement que pose cette croissance exponentielle de l'utilisation des voitures et des camions. Ils doivent aussi concilier la baisse de la demande de transports en commun avec l'austérité budgétaire et améliorer la couverture tarifaire des dépenses¹.

1. Ces problèmes étaient au centre d'un séminaire sur les transports et l'environnement dans les villes d'Europe centrale et orientale, organisé à Bucarest les 28-30 juin 1995, conjointement par la conférence européenne des ministres des transports, la division des affaires urbaines du service du développement territorial de l'OCDE et la section des pays non membres de la direction de l'environnement de l'OCDE, en étroite coopération avec le ministère des transports de la Roumanie et la ville de Bucarest. Le séminaire bénéficiait du concours du centre de coopération avec les économies en transition de l'OCDE. Il a réuni plus de 50 experts des transports, de l'environnement et de la ville, des responsables des transports en commun, des représentants des ministères compétents et des responsables municipaux d'Europe centrale et orientale et des pays de l'OCDE.

Mary Crass est consultant à la conférence européenne des ministres des transports dont Jack Short est le secrétaire général adjoint.

Transport urbains et environnement à l'Est

Depuis les réformes économiques et politiques de la fin des années 80 et du début des années 90, l'usage des véhicules à moteur est monté en flèche dans les pays d'Europe centrale et orientale. A Varsovie, le taux de motorisation s'établissait, en 1980, à 157 voitures pour 1 000 habitants ; en 1989, il était passé à 247, pour atteindre 322 en 1992. Deux raisons à cela : l'ouverture du marché automobile et le désir des habitants de jouir de leur nouvelle liberté de mouvement.

La conséquence de cette croissance de la circulation automobile ne s'est pas fait attendre : l'utilisation des transports en commun diminue. Ainsi à Budapest, où la part des transports collectifs est passée de 80 % en 1985 à 60 % aujourd'hui. Dans beaucoup de villes, les rues et les parcs de stationnement sont insuffisants face au volume de la circulation.

Dans les villes des pays de l'OCDE, où la circulation automobile a doublé entre 1970 et 1990, le stationnement est presque partout réglementé. Le fait de le faire payer et la construction maîtrisée de parkings ont joué un rôle primordial dans la réduction des encombrements dans les centres-villes. De plus, le stationnement payant donne aux communes les moyens financiers d'améliorer leurs réseaux de transport et intéresse le secteur privé qui peut prendre certains parcs à sa charge.

Toute l'efficacité de ces mesures repose sur leur application, qui reste difficile dans les villes d'Europe centrale et orientale. Faute de contrôles suffisants, le stationnement est anarchique dans beaucoup de villes – à Bucarest et à Varsovie, par exemple – notamment parce qu'aucune politique de limitation de durée, ni de redevances n'y est appliquée. Dans ces conditions, les politiques visant à maîtriser le stationnement – stationnement payant, perception effective des amendes en cas d'infraction et construction de parkings – risquent fort de s'avérer inefficaces.

D'autres mesures prises à l'Ouest pour endiguer le flot des voitures, notamment la création de zones piétonnières dans les centres-villes, et la promotion du vélo et de la marche à pied, contribuent aussi à réduire les encombrements, surtout lorsqu'elles s'accompagnent de systèmes de gestion du stationnement. Plusieurs villes d'Europe centrale et orientale ont déjà élaboré des plans qui associent des systèmes de ce type et des restrictions de l'usage de la voiture. Parmi elles, Cracovie a fait de son centre

historique une zone piétonnière et créé des zones de stationnement pour les automobilistes. Budapest prend des mesures pour limiter la circulation automobile dans les quartiers centraux et voisins du château, en créant progressivement des zones piétonnières et en interdisant les quartiers touristiques aux voitures en fin de semaine.

La planification foncière peut aussi atténuer les encombrements en offrant un cadre pour les décisions à moyen et long termes relatives à la réalisation de projets immobiliers qui entraînent des déplacements en voiture. Si la croissance économique prend les mêmes formes que dans beaucoup de villes des pays de l'OCDE, les bureaux et les logements seront de plus en plus nombreux à s'installer dans des endroits où on se rend le plus facilement en voiture². Les décideurs de l'Est devront trouver les moyens d'adapter cette évolution aux réseaux de transports en commun urbains existants, ou d'étendre ces réseaux pour que les transports urbains, péri-urbains et interurbains soient mieux coordonnés et que la demande de déplacements en voiture diminue.

Financer les transports en commun

Les responsables des transports en commun cherchent, malgré des budgets très serrés, à rester compétitifs face à l'utilisation croissante de l'automobile. La planification centralisée a laissé les infrastructures en mauvais état, les flottes et les équipements en grande partie vétustes. Les pannes sont fréquentes, le service peu fiable, le rendement énergétique insuffisant et les émissions élevées. Faute de financement, il est pratiquement impossible de remplacer les véhicules et de moderniser les infrastructures. Les réseaux de tramway, notamment à Bucarest, sont en danger, alors que dans la zone OCDE des villes comme Strasbourg et Grenoble redécouvrent ce mode de transport.

Plusieurs facteurs historiques expliquent cette situation. D'abord, la couverture des dépenses n'était pas à l'ordre du jour au temps de la planification centralisée. Aujourd'hui, c'est l'une des principales préoccupations des responsables des transports en commun, et il leur faut de nouvelles techniques de gestion pour récupérer les coûts. Ensuite, sous l'an-

2. Voir pp. 17-22.

ancien régime, les tarifs étaient faibles par rapport aux coûts réels d'exploitation et d'administration des transports collectifs. De plus, la fraude est importante et continue à priver les transports de recettes tarifaires considérables.

Autre difficulté : la décentralisation incomplète des compétences dans le domaine des transports en commun urbains. Le pouvoir de décision a été transféré du gouvernement aux municipalités sans les ressources financières correspondantes – notamment les ressources fiscales. Résultat : les municipalités n'ont pas les moyens d'assumer leurs responsabilités nouvelles.

La décentralisation s'est accompagnée d'une réduction sensible des aides nationales aux transports en commun. A titre de compensation et pour élargir la couverture des dépenses, les tarifs ont été sans cesse augmentés. Ainsi, à Budapest, ils se sont envolés depuis 1989 ; sur cette seule année, ils ont grimpé (en termes nominaux) de 85 % en moyenne. Ils ont augmenté deux fois encore, en 1990 et 1991, de 60 % et 50 % (l'inflation était de 20-30 % pendant cette période). En mars 1995, une quatrième augmentation les a fait progresser de 35 % en moyenne. Dans l'ensemble de la région, des hausses tarifaires de cette nature ont été imposées sans amélioration correspondante du service rendu. Conséquence inévitable : les usagers deviennent de plus en plus mécontents et optent pour la voiture.

Définitions et applications

Dans beaucoup de villes d'Europe centrale et orientale, les réseaux de transports en commun bénéficient pourtant de plusieurs atouts qui pourraient assurer leur développement viable à long terme : une population habituée à utiliser les transports collectifs, de vastes réseaux et un urbanisme





Tom Craig/REA

Le dilemme des responsables des transports en commun : augmenter les tarifs – à Budapest ils ont plus que triplé – pour compenser les subventions perdues, mais au risque de perdre des passagers au profit de la voiture.

dense, où les quartiers centraux diversifiés se prêtent à ce type de transport. Pour exploiter ces atouts, il faut réhabiliter, moderniser et réorganiser les transports en commun existants. Quant à l'urbanisation périphérique, elle doit être accessible aux réseaux de transports, ce qui exige une planification dont les pays de l'OCDE ont rarement bénéficié.

Ces projets doivent s'accompagner d'un effort concerté face au problème de la circulation automobile. Il faudra sans doute beaucoup de courage politique pour le faire : l'automobile est souvent associée à l'indépendance et à la richesse récemment acquises, et les transports en commun à l'ancien régime. Tout encadrement de l'utilisation de la voiture pourrait être interprété comme une restriction des libertés individuelles. En outre, investir des ressources rares dans un secteur où la demande décline peut être difficile à justifier.

Pour ces raisons, il est essentiel d'informer efficacement le public pour qu'il comprenne et appuie les mesures prises pour renforcer les transports en commun et maîtriser la circulation. Les citoyens doivent se rendre compte que les encombrements portent atteinte à l'environnement urbain, que chacun doit contribuer à un développement viable à long terme tant économique qu'écologique, et que les choix faits entre différents modes de transport joueront à cet égard un rôle capital.

Le plan de promotion des transports de Cracovie, mis en œuvre en 1993, montre comment le courage politique et une communication publique efficace permettent de promouvoir une évolution favorable à l'environnement dans les quartiers centraux. Le plan définit des objectifs précis de lutte contre l'utilisation croissante de la voiture, le déclin des transports en commun, et l'aggravation des encombrements et des émissions. Parmi les mesures

prévues : l'investissement prioritaire dans les transports collectifs ; l'attention portée à la notion de service pour rendre les transports en commun plus séduisants que la voiture ; l'interdiction de la circulation des zones densément peuplées ; l'intégration des réseaux de transports urbains et péri-urbains ; l'ouverture de «parkings de dissuasion». Les médias locaux ont beaucoup contribué à la compréhension par la population de ces mesures.

■ ■

Dans les pays de l'OCDE aussi – c'est-à-dire là où on trouve le gros du parc automobile mondial et les problèmes d'environnement qui y sont liés – il faut du courage pour mettre en œuvre une politique des transports urbains. Pour créer des réseaux de transport «durables», il faut internaliser les coûts externes des transports par des mécanismes dont les implications sont importantes (par exemple la taxation des carburants et un stationnement vraiment payant) et qui se heurtent souvent à l'opposition de la population.

Maîtriser l'utilisation des véhicules à moteur et encourager celle des transports en commun requiert, à l'évidence, un effort concerté des économies développées et des économies en transition. Un ensemble de politiques approprié peut assurer le développement durable des réseaux de transports urbains, dans les pays de l'OCDE comme en Europe centrale et orientale. La plupart du premier groupe de pays reconnaissent les nombreuses erreurs qu'ils ont commises dans la gestion de la circulation urbaine, notamment celle d'avoir laissé le champ libre à l'automobile, ce qui a entraîné une grave pollution de l'air, d'importants encombrements et la création de banlieues mal desservies par les transports en commun. Les pays en transition d'Europe centrale et orientale doivent faire le nécessaire aujourd'hui pour éviter ces erreurs. ■

BIBLIOGRAPHIE OCDE

- Infrastructures des transports dans les pays d'Europe centrale et orientale, CMET/OCDE, 1995
- Transports urbains et développement durable, CMET/OCDE, 1995
- Les systèmes de métros légers, CMET/OCDE, 1995
- Tendances du transport européen et besoins en infrastructures, CMET, 1995.



Le dynamisme caché des quartiers défavorisés

Geneviève Lecamp

La misère et la concentration de difficultés de tous ordres harcèlent aujourd'hui nombre de citoyens qui sont confrontés, sans grand espoir de changement, au chômage et à des conditions de vie précaires. Bien que ce phénomène soit relativement diffus dans les pays de l'OCDE, il concerne au premier chef certaines zones urbaines, à l'extérieur ou à l'intérieur des villes. Victimes d'amalgames ou d'idées reçues, ces quartiers dits «en difficulté» ne présentent pas toujours les caractéristiques que l'on y associe : prolifération de l'économie informelle, montée de la criminalité, éclatement des structures familiales, problèmes liés aux questions ethniques. Toutefois, il est vrai que, loin de s'amenuiser, les inégalités entre les résidents d'une même ville tendent à s'aggraver, en dépit des efforts faits depuis les années 70 par les gouvernements, les municipalités et les régions dans le cadre des politiques urbaines ou sectorielles d'aide à l'emploi, au logement, à l'éducation. Il est donc nécessaire de rechercher des solutions novatrices et plus efficaces que par le passé¹.

Si la nouvelle pauvreté urbaine déconcerte autant les responsables politiques, c'est qu'elle reste largement insensible aux remèdes classiques de l'intervention publique. Les modèles autrefois performants d'intégration par l'accès direct au marché du travail et la promotion socioprofessionnelle se révèlent in-

suffisants. En dépit des aménagements successifs que les pays de l'OCDE ont mis en place depuis près de 25 ans pour enrayer la paupérisation de certains territoires et d'une partie de leur population, la situation n'a pas, globalement, évolué de façon satisfaisante. Désormais, l'ampleur des déficits publics combinée à l'inadéquation de plus en

plus manifeste des divers systèmes de substitution au revenu condamnent à réviser les politiques menées jusqu'à présent. Le «ciblage» des populations ou des quartiers en fonction d'indicateurs sociaux spécifiques (niveaux d'études, de revenu, d'équipement, situation familiale...), et la planification des actions selon un échéancier et un découpage administratif plus ou moins coordonnés se sont faits au détriment d'une approche globale. Cette forme d'intervention montre aujourd'hui ses limites, en particulier lorsqu'on observe les difficultés qu'ont les autorités à prévenir et à circonscrire les conflits dans le centre ou à la périphérie des villes.

A contrario, le foisonnement et le succès des initiatives lancées au niveau local prouvent que les quartiers dits difficiles peuvent eux aussi générer de nouvelles activités ou se fondre progressivement dans le tissu économique de la ville (encadré ci-contre), à condition que les animateurs locaux de ces projets ne se contentent pas d'une approche sociale administrée mais soient eux-mêmes de nouveaux entrepreneurs. Il faut, de ce point de vue, se garder de négliger un facteur-clé qui handicape aujourd'hui le fonctionnement de nos économies, à savoir le manque de confiance, que ce soit entre les administrés et leurs élus, entre les acteurs économiques en situation de transaction ou de partenariat, ou à l'égard des citoyens à qui l'on ne donne pas toujours le temps ni de se révéler ni de participer directement et durablement à un projet. Dans la cité comme dans l'entreprise, la communication est essentielle pour amener les individus à s'impliquer dans un projet, à en partager les ambitions. Mais cela doit se faire à leur rythme, celui d'une horloge intérieure qui épousera progressivement le temps nécessaire à l'établissement de la confiance et de l'estime.

La nécessité de la confiance implique que l'on s'interroge sérieusement sur les moyens à mettre en œuvre pour la rétablir et sur la notion d'espace à taille humaine à recréer en milieu urbain. Il y a là une évidente corrélation avec la diffusion d'une culture «entrepreneuriale», qui passe par une vision partagée de la notion de progrès et de développement, et prend essentiellement appui sur l'idée d'innovations permanentes allant à la rencontre des besoins.

Geneviève Lecamp travaille au programme d'action et de coopération concernant le développement économique et la création d'emplois au niveau local (LEED), service du développement territorial de l'OCDE.

Les excès que l'on pourrait craindre seront régulés d'eux-mêmes sous la pression sociale et celle du marché, avant de trouver, le cas échéant, une forme codifiée, par exemple un arrêté municipal. L'idée de base est de rompre l'isolement et le repli sur soi des populations concernées et de provoquer des «actes créateurs». Il peut s'agir de la mise sur pied d'une association, de l'organisation d'un événement culturel ou, plus prosaïquement, du lancement d'une entreprise de restauration ou même d'une animation musicale, s'implantant dans un quartier défavorisé.

Repenser les politiques urbaines

En dépit de la diversité des systèmes administratifs, politiques, institutionnels et historiques, les villes des pays de l'OCDE sont confrontées à des problèmes essentiellement similaires. Fortes d'un ensemble matériel et humain considérable, elles se caractérisent comme étant, au niveau spatial, une superposition, ou une tentative d'intégration, de toutes les politiques possibles.

Cependant, force est de constater que la plupart des municipalités manquent de l'expertise polyvalente qu'exigerait la prise en compte sérieuse de cette complexité, en particulier celle qui concerne les zones déshéritées. Elles manquent aussi du recul nécessaire pour établir un diagnostic et des moyens permettant d'œuvrer durablement en faveur des populations exclues ou marginalisées, et avec elles. En effet, au-delà des divergences d'appréciation, on s'accorde généralement à reconnaître un certain nombre de faits.

- La pauvreté n'a pu être éradiquée ni par l'accumulation de richesses, ni par différents moyens de redistribution des revenus ; au contraire, elle resurgit en dépit des systèmes de protection sociale ou du regain de la croissance.
- La plupart du temps, aucune évaluation prospective n'a pris en compte les répercussions qu'entraînerait à terme la spécialisation des marchés fonciers et de l'habitat sur les types d'occupation du sol et des logements et, partant, sur l'évolution des services proposés dans l'environnement immédiat. Les marchés du logement ont ainsi fini par déterminer l'accès à l'éducation, à l'emploi, à la sécurité et

1. Une publication sur ce sujet paraîtra en 1996 aux Éditions de l'OCDE, Paris.

ZOOM

Minneapolis : le réseau «NET» rapproche chômeurs et entreprises

Le réseau local pour l'emploi (The Neighborhood Employment Network ou NET) aide les habitants de Minneapolis (Minnesota) à trouver et à conserver un emploi à proximité de leur domicile. NET a été mis sur pied, il y a plus de treize ans, après une étude menée par une quarantaine de chefs d'entreprise et de personnalités locales sous la houlette du maire de la ville. Il était en effet clair que le développement économique, en dépit de ses retombées positives, ne profitait pas à une partie de la population qui rencontrait des difficultés d'accès à la formation et à l'emploi. Cette stratégie urbaine d'avant-garde, qui fournit à près d'un millier de personnes par an des emplois adaptés à leurs compétences et à leur expérience, prend pour cadre d'opération l'ensemble de l'agglomération (368 000 habitants), dont l'économie est assez florissante – le taux de chômage y est inférieur à 4 % (1994). On estime cependant que près de 70 000 personnes, dont une majorité de femmes, vivent en dessous du seuil de pauvreté, selon les critères définis par les pouvoirs publics.

Le NET s'attache en particulier à faciliter l'insertion des femmes dans la vie active, notamment dans des secteurs et des emplois non traditionnels, grâce à la mise en place de programmes de formation novateurs (dans le bâtiment, la lutte contre l'incendie et les services de police).

Cette stratégie locale tient compte du fait que le chômage s'explique souvent par un enchevêtrement complexe de circonstances personnelles, sociales, économiques et environnementales, qui constituent autant d'obstacles à l'emploi productif et valorisant. La stratégie NET vise à briser ces obstacles, en mettant en place des services appropriés, accessibles aux chômeurs et aux employeurs au sein de leur quartier.

Le diagnostic et la stratégie NET

Les obstacles à l'emploi vont de l'illettrisme à la pénurie de transports fiables, en passant par un faible niveau de qualification, une mauvaise opinion de soi, l'absence de structures d'accueil pour les enfants, l'instabilité familiale, sans oublier la fragmentation et le manque de coordination des services et agences pour l'emploi. Ces obstacles rendaient néces-

saire, à Minneapolis, la mise au point d'une stratégie très souple, s'adaptant à l'évolution des réalités économiques et sociales, et encourageant l'innovation.

Dans cette optique, le groupe qui a étudié la faisabilité du projet a commencé par diviser la ville en dix unités géographiques correspondant aux zones où les besoins étaient les plus importants. Chaque quartier regroupait des «cas humains difficiles» – personnes en difficulté d'insertion sociale et professionnelle –, des petites entreprises locales et plusieurs grandes firmes. À défaut de grande entreprise sur place, la zone était couplée à une grande entreprise dans le quartier central des affaires ou ailleurs.

La division de la ville en zones réduites visait à faciliter l'intégration des divers services d'aide en matière de recherche de travail pour les rendre accessibles aux habitants dans leur quartier, réduire les risques de double emploi entre services et mieux gérer le problème de l'aide aux «personnes en difficulté».

Cette stratégie locale a été conçue pour favoriser un rapprochement entre les chômeurs et les très petites entreprises – souvent les plus à même d'offrir de nouveaux emplois et des conditions de travail souples – et pour aider les grandes entreprises à cibler leurs programmes d'emploi sur une seule zone de la ville en vue d'un effet maximal. L'un des points forts de cette stratégie : elle a été conçue pour permettre aux firmes de répondre à leurs propres besoins tout en offrant une activité à une population fortement marginalisée.

La stratégie nécessitait la désignation, dans chaque quartier, d'un «coordinateur local» (généralement une association de résidents ou une agence locale d'aide sociale) et d'une entreprise performante, acceptant de travailler en collaboration, cela afin de rapprocher demandeurs d'emploi, employeurs et prestataires de services d'aide. Au fil du temps, les limites des dix quartiers initiaux ont été modifiées, certains ayant été étendus et d'autres regroupés pour offrir des prestations plus efficaces.

Aujourd'hui, le réseau comporte sept quartiers où sont implantés des bureaux locaux NET, ainsi qu'une agence NET fournissant des services dans toute la ville à la communauté amérindienne de Minneapolis. Les partenariats et l'action conjointe qui constituaient le fondement de la stratégie NET ont été «institutionnalisés» – le NET est devenu un lien essentiel entre les demandeurs d'emploi, les employeurs, et la multitude de programmes éducatifs, sociaux et de formation mis en œuvre à Minneapolis.

Le dynamisme caché des quartiers défavorisés

ZOOM

Apprendre à entreprendre dans les quartiers «chauds»

A New Bedford, dans le Massachusetts, Ed Penches, 17 ans, a créé une entreprise qui fournit, pour 40 dollars, des services pour les fêtes-anniversaires des jeunes enfants. New Bedford a l'un des taux de chômage les plus élevés des États-Unis.

A Newark, New Jersey, Danah Foster, qui n'a pas encore quitté l'école, a monté sa propre boutique de lingerie.

Ed, Danah et les autres ont en commun d'habiter des banlieues «chaudes» marquées par le chômage, la drogue, la délinquance. Ils sont passés par les stages de formation à l'entreprise qu'a mis en place Steve Mariotti, un homme d'affaires qui s'est reconverti dans la réinsertion des jeunes prédélinquants dans les quartiers défavorisés.

C'est après avoir été lui-même victime d'une agression perpétrée par des enfants dans les rues de New York que Steve Mariotti a décidé de se consacrer aux adolescents en difficulté. Devenu enseignant, il a créé une fondation pour apprendre l'entreprise aux jeunes qui sont pénalisés par

leur environnement économique et social. Chaque année, la fondation reçoit quelque 1 500 adolescents de 12 à 18 ans issus des quartiers les plus désertés d'une quinzaine de villes américaines pour une initiation guidée aux pratiques de l'entreprise et aux affaires.

La démarche de Steve Mariotti est originale à bien des égards. Première singularité : l'analyse de la situation. Les jeunes en difficulté dans les banlieues doivent, pour survivre, prendre des risques, avoir des ressources, être inflexibles et durs, manifester aussi des capacités commerciales. Sur le pavé, ils développent tout naturellement – mais à des fins complètement dévoyées – certaines des qualités que l'on exige d'un chef d'entreprise.

Ces qualités, on peut les canaliser d'une manière positive en proposant à ces jeunes une initiation concrète aux mécanismes de l'entreprise. Apprendre le «business» pour créer sa propre entreprise : tel est l'objet des programmes de formation de 80 heures proposés par la fondation.

En fait, il n'y a pas toujours, loin s'en faut,

création d'entreprise, mais les retombées psychologiques sont importantes. Celles-ci aident à casser le cycle du désespoir, à abaisser le ressentiment contre la société, à ouvrir des perspectives, à redonner confiance.

L'inspiration est originale. La pratique ne l'est pas moins. L'initiation est concrète : comment établir un plan de financement, prendre des contacts avec la banque, rédiger des lettres d'affaires, vendre les produits, tenir les comptes, dégager une marge. Sur tous ces thèmes, Steve Mariotti a mis au point un manuel simple exposant la méthode par thème et la complétant par des travaux pratiques. Il propose à chaque stagiaire un «bizbag» contenant livre de compte, calculatrice, manuel, aide-mémoire, guide de suivi...

L'objectif de la fondation est de faire découvrir aux jeunes des quartiers difficiles que l'on peut gagner sa vie autrement qu'en vendant de la drogue, c'est-à-dire créer une activité lucrative en mettant sur pied une micro-entreprise.

Berlin-Kreuzberg : une «rénovation urbaine prudente»

Kreuzberg était devenu l'une des zones de Berlin les plus troublées socialement et défavorisées culturellement. La construction du mur en 1961 a rejeté à la périphérie ce quartier traditionnellement ouvrier, qui était auparavant situé en plein centre de la ville. Changement qui a été à l'origine d'un certain nombre de problèmes sociaux et économiques. Les résidents de Kreuzberg qui en avaient les moyens ont quitté le district tandis que les personnes âgées, les pauvres, les chômeurs s'y voyaient confinés. A la suite d'un afflux massif de travailleurs immigrés, venus essentiellement de Turquie au début des années 70, le district est peu à peu devenu une communauté multiculturelle dotée de structures souvent contradictoires.

C'est en 1978 que des initiatives, marquant un tournant dans les plans de rénovation urbaine, ont été prises pour tenter d'enrayer le processus de dégradation. Les résidents et les urbanistes de Kreuzberg ont participé à une réflexion collective qui a abouti à des propositions pour la revitalisation du quartier. Propositions fondées principalement sur la participation active des habitants à un concours sur le thème «des stratégies pour Kreuzberg». Il en est sorti une conception intégrée, dénommée «rénovation urbaine prudente». Elle a été mise en œuvre à partir de

1983 sur la base de formules nouvelles de partenariat associant les résidents, les associations locales, les groupes d'entraide, les autorités locales et l'administration berlinoise, les entreprises et l'exposition internationale du bâtiment (EIB). L'approche a consisté à rénover et à moderniser des logements et des bâtiments en garantissant des loyers peu élevés, à créer des espaces verts et à préserver la coexistence d'habitations et d'activités artisanales, qui constituait la caractéristique de l'ancien Kreuzberg. Des petites entreprises sont venues s'implanter et ont bénéficié des aménagements apportés au quartier et à la collectivité (création de centres culturels et éducatifs).

En application du principe «agir pour les habitants du quartier» et avec leur participation, ces derniers ont été contactés, informés, conseillés.

De nouvelles structures ont été créées : un service de conseils aux locataires, indépendant des propriétaires ; des comités de quartier composés de représentants des habitants et des travailleurs du quartier, ainsi que des autorités locales, de l'administration berlinoise et de l'EIB. Ces comités se sont réunis régulièrement en séance publique pour examiner les décisions et formuler des recommandations considérées comme représentatives.

Un effort important a été également accompli dans le secteur éducatif, ce qui a permis la création de la première «école communautaire» de Berlin, la «Kiezschole pour Kreuzberg 5036». Les enseignants ont accepté d'abandonner leur rôle traditionnel pour devenir des animateurs de quartier. Avec le concours d'architectes, de peintres, de plasticiens, d'avocats et d'hommes d'affaires, les enseignants ont pu mener à bien différents projets, parmi lesquels un programme éducatif axé sur les besoins de la collectivité, des centres de formation ouverts aux habitants, un atelier d'impression, monté avec la coopération des plus jeunes, et de nombreuses autres associations offrant des possibilités de loisirs aux résidents de Kreuzberg.

Le plus important est que les organisations bénévoles, nées des mouvements de défense des intérêts des locataires pour répondre aux besoins dans divers domaines – écologique, éducatif, culturel, social et économique –, sont devenues de véritables partenaires dans le processus de participation au service de la collectivité. Berlin, qui affronte à l'heure actuelle avec succès la transformation de son armature urbaine, devrait savoir tirer parti de cette expérience.

à la santé. Quartiers riches et quartiers pauvres se partagent l'opulence ou le dénuement des équipements, la qualité et la diversité des services, ou leur médiocrité. La ségrégation spatiale et la pratique du zonage séparent aujourd'hui, et de plus en plus, les zones d'activité et les zones d'habitation, et elles enferment les populations paupérisées dans les aires industrielles ou dans des *no man's lands* désertés par les entreprises.

- Les restructurations ont tendance à supprimer un certain nombre d'emplois – qualifiés ou non – et à développer le travail précaire ; les mutations économiques ont bouleversé ces dernières années le marché de l'emploi et ont souvent provoqué sa réorganisation à partir de logiques à court terme privilégiant les gains financiers et de productivité.

- Le glissement de l'industrie vers les services amène la création de nouveaux emplois plus ou moins qualifiés mais qui ne sont pas toujours occupés par les habitants et les jeunes des quartiers et banlieues défavorisés, en raison quelquefois d'une surqualification exigée à l'embauche (et qui masque parfois d'autres raisons telles que la ségrégation ethnique). Aussi bien dans l'industrie que dans d'autres secteurs d'activité, certains emplois disponibles ne sont pas toujours rendus intéressants en termes de tâches à accomplir, de salaire et de promotion au regard d'autres types de revenus permettant des gains rapides et considérables (la vente de stupéfiants, par exemple).

De la même façon que le manque de compétitivité d'une économie génère du chômage, une concurrence de plus en plus vive peut avoir pour conséquence l'exclusion de certaines gens et de certains quartiers. Autrement dit, il y a lieu de réfléchir aux marges de manœuvre qui pourraient être dégagées pour repenser la ville et les politiques urbaines dans le cadre d'un développement plus harmonieux et plus « durable ».

Diversifier le développement

Ceux qui se sentent rejetés par la société tendent généralement à rejeter les règles de celle-ci – le délit devient en quelque sorte la réponse aux inégalités de la vie. Les enchaînements sont ici difficiles à cerner. Dans ces conditions, il est compréhensible que peu ait été fait, hormis quelques ex-



Plusieurs initiatives lancées par de petits entrepreneurs commencent à montrer comment des jeunes de milieux défavorisés peuvent réaliser leur potentiel économique – malgré la tentation de l'argent rapide lié, notamment, à la drogue.

périmentations modèles (encadrés ci-contre), pour déléguer des responsabilités aux habitants des quartiers en difficulté. Pourtant, il est urgent d'évaluer les causes de cette dérive délictuelle et de reconstruire, dans la durée, ces quartiers ou banlieues en termes d'équipements, d'infrastructures et surtout de projets à la fois collectifs et individuels. Redonner un sens à la vie de chacun appelle un regard résolument différent sur la conception et la mise en œuvre des politiques urbaines. De nouvelles for-

mes d'investissement, en particulier dans les ressources humaines, sont à rechercher.

C'est ce à quoi se sont attachées un certain nombre de villes dont Montréal. Après une longue maturation d'un projet alternatif, le développement économique communautaire y fait aujourd'hui partie d'une stratégie globale de revitalisation économique visant les ressources locales, tout en faisant appel au soutien expert et financier de l'extérieur. L'expérience est cependant trop récente pour que

Le dynamisme caché des quartiers défavorisés

l'on puisse faire état de résultats tangibles et en tirer des conclusions applicables ailleurs.

Autre exemple : au Royaume-Uni, un mouvement puissant, rassemblant des entreprises grandes et moyennes, *Business in the Community*, voit un intérêt à participer à la rénovation urbaine dans le cadre, notamment, d'une requalification continue de son personnel par le biais de mises à disposition auprès d'agences de développement et de création d'entreprises. Certaines sociétés apportent même une contribution matérielle aux efforts de développement communautaire initiés par des associations de résidents ou s'engagent, avec les pouvoirs publics et les instances associatives, dans des opérations de requalification urbaine (rénovation de l'habitat et aide à la création, par les résidents, de nouvelles activités – notamment commerces et services). Même si l'on peut objecter que le chantier est immense et ne produit pas encore assez d'effets d'entraînement, il reste que cette implication de l'entreprise privée dénote un tournant dans l'appréhension des problèmes locaux et propose une nouvelle notion de performance du secteur privé par rapport à son environnement territorial.



L'État et les collectivités territoriales devraient davantage coopérer pour recréer un cadre de vie satisfaisant. Ils devraient faciliter la mise sur pied



Serge Altal

Les efforts des gouvernements et des collectivités locales n'ont pas pu empêcher la pauvreté d'être aujourd'hui présente dans la plupart des villes.

d'activités et d'entreprises dans les espaces en déshérence, et identifier de nouveaux mécanismes de solidarité et de nouveaux lieux de régulation locale («maisons de l'initiative» ; centres de télétravail avec

services et matériels à disposition ; formules de troc et d'échange de savoir et de prestations etc.). De tels mécanismes seraient propres à réenclencher espoir et imagination parmi les résidents de ces quartiers, voire au niveau de l'agglomération.

Certaines expériences indiquent la voie à suivre pour ébaucher des solutions dans les quartiers en difficulté. Ils privilégient l'ancrage des initiatives de développement local au cœur des politiques publiques et tentent de répondre par l'innovation et la flexibilité aux mutations de nos économies et de nos sociétés.

Un changement de perspective semble s'imposer pour réussir de nouveaux partenariats. Un potentiel énorme de créativité et d'énergie reste à libérer dans ces zones oubliées. ■



Il est urgent et essentiel de faire participer les habitants des quartiers en difficulté à la remise en état des infrastructures et des équipements existants.

Herné Vincent/REA

BIBLIOGRAPHIE OCDE

- L'école dans la ville, 1995
- Des villes pour le 21ème siècle, 1994
- Le partenariat : levier de la création d'emplois, 1993.



Intégrer les immigrés dans la vie urbaine

Jean-Pierre Garson et Kristen Neymarc

L'immigration, notamment ses conséquences socio-économiques dans les pays d'accueil, préoccupe au plus haut point de nombreux pays de l'OCDE. Le problème de l'intégration des immigrés dans la société, phénomène essentiellement urbain, n'est pas nouveau, mais il revêt une acuité particulière en raison des mutations économiques et sociales que connaissent actuellement nos sociétés. Le développement urbain et les caractéristiques des populations d'immigrés – effectifs, nationalités, importance et ancienneté des vagues migratoires, nature du permis de séjour – varient selon les pays. Par ailleurs, le processus d'intégration n'est pas le même suivant les périodes et la nationalité des groupes d'immigrés considérés. Enfin, les orientations et les objectifs des politiques visant à faciliter l'intégration en milieu urbain diffèrent non seulement d'un pays à l'autre mais aussi d'une ville à l'autre. L'OCDE examine actuellement les liens entre l'immigration et le développement urbain, et cherche à analyser et à évaluer de nouvelles approches de l'intégration des immigrés dans les villes¹.

Les changements économiques et sociaux rapides que connaissent les villes – aussi bien les centres-villes que les banlieues – soulèvent de nouvelles difficultés pour l'intégration des immigrés. Dans plusieurs pays de l'OCDE, en Europe surtout, les autorités nationales et locales sont confrontées à des

Jean-Pierre Garson est chef de l'unité des migrations internationales à la direction de l'éducation, de l'emploi, du travail et des affaires sociales de l'OCDE ; Kristen Neymarc est consultant dans la même direction.

problèmes résultant du déclin de certains quartiers et de la forte concentration des populations immigrées dans les zones urbaines. Le faible niveau de l'activité économique, la persistance du chômage, la dégradation de l'habitat créent une situation qui risque de rendre le processus d'intégration des immigrés plus difficile que lors des périodes de forte croissance. Qui plus est, l'émergence de nouvelles nationalités et de groupes ethniques différents pourrait aggraver encore les problèmes rencontrés.

On s'interroge aussi, notamment au niveau local, sur la meilleure façon de répondre aux besoins

particuliers des différents groupes d'immigrés. Comme ces derniers ont tendance à s'installer dans des zones urbaines qui ont déjà une forte concentration d'immigrés, et comme l'immigration se fait par vagues successives au fil des ans, les mesures prises par les pouvoirs locaux doivent tenir compte non seulement des immigrés en cours d'intégration, mais aussi de ceux qui viennent d'arriver.

Comment répartir entre les différentes autorités responsables les coûts engendrés par le logement, l'éducation et les soins de santé dispensés aux immigrés ? Dans un environnement où la prise en charge de l'intégration se situe de plus en plus au niveau local mais où les ressources budgétaires allouées par le pouvoir central restent limitées, les autorités locales des pays de l'OCDE demandent aux gouvernements soit d'endiguer les flux d'immigration soit de supporter une part plus importante des dépenses induites.

En outre, une partie de l'opinion publique des pays d'accueil considère que l'arrivée de nouveaux immigrés ne pourrait qu'accroître les tensions résultant de la concurrence sur le marché du travail et compromettre la capacité des autorités locales à fournir des biens et services sociaux aux résidents établis de plus longue date.

La transformation de la ville

Toutefois, la diminution de la concentration des emplois dans l'industrie qu'on observe dans certaines villes pourrait offrir aux immigrés des débouchés économiques dans des activités de services. Dans quelques « villes globales » (New York, Londres et Tokyo, par exemple), l'implantation croissante de sièges sociaux d'entreprises à vocation mondiale, de sociétés financières internationales et des activités commerciales qui en découlent se traduit par la création d'emplois hautement qualifiés et bien payés,

1. Ce projet intitulé « L'intégration des immigrés dans les villes » est réalisé par la direction de l'éducation, de l'emploi, du travail et des affaires sociales en collaboration avec la division des affaires urbaines du service du développement territorial.

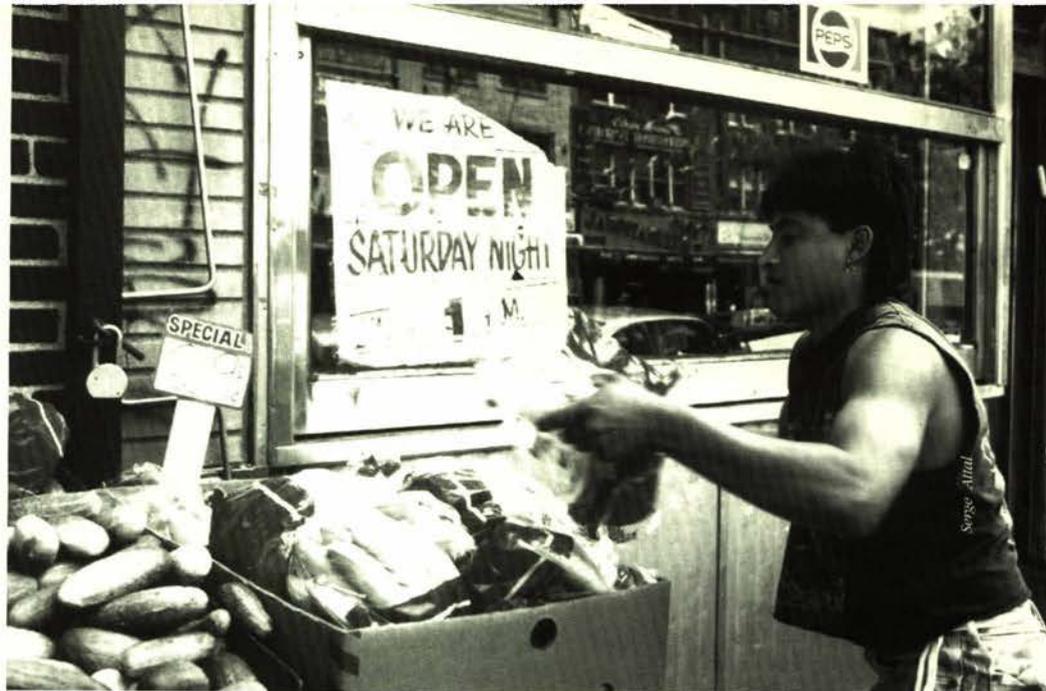
Intégrer les immigrés dans la vie urbaine

mais aussi par l'augmentation des emplois dans des activités de services faiblement rémunérées (courriers, agents d'entretien et personnel dans le secteur de l'alimentation). Dans de nombreux cas, les immigrés occupent les emplois que les ressortissants nationaux ne sont pas disposés à accepter. De plus, les immigrés fournissent des services (ateliers de réparation, épicerie, taxis, etc.) à une partie de la population résidant dans les quartiers défavorisés. Ces évolutions peuvent contribuer, non seulement à attirer les immigrés dans ces «villes globales», mais aussi à faciliter l'intégration de certains d'entre eux.

L'immigration a en outre eu des effets bénéfiques, tant sur la vitalité et le développement régional, que sur le schéma de croissance des villes. Les immigrés, et notamment les nouveaux arrivés, habitent dans des zones où, sans leur présence, une forte proportion de logements ou d'équipements sociaux auraient été abandonnés et fermés. Des exemples récents pris aux États-Unis indiquent dans quelques villes l'existence d'une corrélation positive entre les taux d'immigration et les taux de création d'emplois dans l'industrie manufacturière et dans les services. À l'évidence, l'immigration peut stimuler le développement économique, soutenir l'investissement dans les zones marginales et contribuer à revitaliser le centre des villes.

Pour une meilleure intégration

Parmi les politiques menées, certaines jouent un rôle essentiel dans le processus d'intégration des immigrés. La politique du logement est à cet égard particulièrement importante car elle influe aussi bien sur la transformation du paysage des villes que sur les modalités d'installation des immigrés. Cette politique exerce un effet sur l'intégration, soit par le biais du contrôle de la répartition de la population immigrée à l'aide de quotas, soit en intervenant sur l'attribution des logements financés par les pouvoirs publics (par exemple en Belgique, en Allemagne et au Royaume-Uni). Elle encourage aussi la rénovation d'un plus grand nombre de quartiers en déclin (comme en France et en Suède). De plus, la politique du logement, en permettant l'accès à un habitat de meilleure qualité et en favorisant l'accession à la propriété, facilite la mobilité sociale.



Les immigrés fournissent souvent – y compris dans les quartiers pauvres – des services qui autrement ne seraient pas disponibles.

Un second trait caractéristique de la politique d'intégration dans les villes réside dans l'établissement d'un partenariat entre les autorités locales et les communautés d'immigrés, notamment par l'intermédiaire d'associations. Le nombre croissant d'associations d'immigrés traduit le caractère dynamique du processus d'intégration et montre clairement que les immigrés prennent part activement à la société dans laquelle ils vivent.

Toute action politique qui encourage des institutions intermédiaires, comme les écoles et les associations, et prend appui sur elles s'avère pertinente et utile. En effet, elle tient compte des caractéristiques propres de l'immigré ou de chaque groupe ethnique, mais reconnaît et valorise aussi leur appartenance et leur contribution à la vie de la cité. Un partenariat efficace entre les diverses composantes de la cité – groupes professionnels, groupes institutionnels et groupes ethniques ou d'immigrés – permet à ces différents acteurs de parler d'une seule voix. De plus, ces partenariats peuvent avoir un effet d'entraînement sur l'intégration des immigrés sans nécessiter d'importantes ressources extérieures.

La cohérence des politiques menées est le troisième facteur essentiel en matière d'intégration. Si les stratégies nationales favorisent les initiatives locales, il importe que ces dernières reflètent la stratégie nationale. La volonté politique doit être accompagnée d'un engagement cohérent des services financiers et administratifs qui devront veiller à ce que les actions jugées utiles et bénéfiques, une fois engagées, puissent se poursuivre. Les initiatives prises par les immigrés, et notamment la création d'entreprises commerciales par des groupes ethniques et la revitalisation des quartiers (comme l'ont fait, par exemple, les Portugais du district d'Ironbound à Newark et les ressortissants du Bangladesh à Tower Hamlets, un quartier de Londres), ne sauraient voir le jour sans un climat politique qui

leur offre d'emblée un espace leur permettant d'agir de manière indépendante.

Les politiques d'intégration les plus efficaces sont souvent celles qui créent les conditions sociales et institutionnelles encourageant des actions à l'initiative des immigrés.

■ ■

Dans de nombreux pays, les stratégies d'intégration en milieu urbain sont relativement récentes, de sorte que l'on ne dispose guère d'évaluations permettant une analyse comparative de leur efficacité. De fait, il est difficile de déterminer l'ampleur réelle de l'impact des politiques d'intégration en raison de leur imbrication avec d'autres processus politiques, économiques et sociaux qui jouent également un rôle. Certaines évaluations ont toutefois été entreprises. L'un des objectifs du projet que mène actuellement l'OCDE consiste à étudier les mesures prises aux niveaux local et national pour faciliter l'intégration des immigrés dans les villes, et à tirer des conclusions quant au bien-fondé d'initiatives particulières à l'appui du développement des politiques menées dans les pays de l'OCDE. ■

BIBLIOGRAPHIE OCDE

- Partenariats pour l'amélioration de la vie des citoyens, OCDE/Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, 1995
- Tendances des migrations internationales, Rapport annuel du SOPEMI 1994, 1995
- Jean-Pierre Garson et Agnès Puymoyen, «Migrations : la nouvelle donne», l'Observateur de l'OCDE, n° 192, février-mars 1995
- Migration et développement : un nouveau partenariat pour la coopération, 1994
- Nicole Guimezanes, «Naturalisations, qui et comment ?», l'Observateur de l'OCDE, n° 188, juin-juillet 1994.

Le vieillissement et les finances publiques

Willi Leibfritz et Deborah Roseveare

Tous les pays de l'OCDE sont confrontés au vieillissement de leur population, voire, pour certains, à sa contraction en termes absolus. L'augmentation des dépenses de pension et de santé qui en résulte pèse lourdement sur les finances publiques. Les projections concernant l'évolution de ces dernières donnent à penser que des mesures radicales s'imposeront d'ici peu.

La plupart des pays de l'OCDE connaîtront, au cours des prochaines décennies, un vieillissement rapide de leur population. Dans certains cas, ce vieillissement s'accompagnera également d'une diminution de la population totale (graphique A). Pareille évolution ne peut qu'exercer une pression croissante sur les systèmes publics de retraite et de santé et, par conséquent, sur les finances publiques en général. C'est la raison d'être des projections budgétaires à long terme (horizon 2030) concernant les sept pays les plus industrialisés – le G7 – que l'OCDE a réalisées dans le but de mesurer l'ampleur du problème et d'examiner les solutions que les pouvoirs publics pourront y apporter¹. Un exercice largement sujet à caution puisqu'il repose sur des hypothèses assez aléatoires mais dont l'intérêt est de donner une idée de la dimension et de l'ampleur des problèmes à résoudre.

Dans la plupart des pays du G7, ce sont les régimes publics de retraite qui pèseront le plus sur les finances publiques, même si, dans ce domaine, les systèmes sont très diversifiés. Certains pays ont des

programmes destinés aux différentes catégories de la population active ; dans d'autres, les retraités se voient appliquer un régime mixte associant en général retraite forfaitaire et pension proportionnelle au gain. Les «cotisations» prennent généralement la forme de prélèvements assis sur les salaires et la pension que l'individu perçoit découle le plus souvent d'une formule prenant en compte les gains antérieurs et le nombre d'années de cotisations. A partir du moment où une personne est retraitée, sa pension est en général plus ou moins fidèlement indexée sur l'inflation, sauf en Allemagne où elle se conforme à la progression du salaire net. En outre, les pays accordent le plus souvent une pension forfaitaire, financée par l'impôt, aux personnes âgées qui ne réunissent pas les conditions requises. La plupart des pays du G7 ont des systèmes de pension par répartition dans lesquels les prestations cou-

Willi Leibfritz est chef de la division de l'économie publique, à la branche des études de politique économique du département des affaires économiques de l'OCDE ; Deborah Roseveare travaille sur les questions budgétaires dans cette même division.

rantes sont financées par les cotisations ou les impôts courants. Mais d'autres, le Japon et le Royaume-Uni par exemple, ont des systèmes en partie fondés sur la capitalisation dans lesquels les intérêts perçus sur les actifs détenus par le système de pension constituent un complément de recettes.

L'âge de départ en retraite va de 57 ans pour les femmes en Italie à 65 ans pour les deux sexes aux États-Unis et au Canada. Mais la plupart des pays reconnaissent la nécessité de relever progressivement l'âge de la retraite : à terme, celui-ci sera porté à 67 ans aux États-Unis et à 65 ans dans tous les autres pays – à l'exception de la France – tandis que les Italiennes travailleront jusqu'à 60 ans.

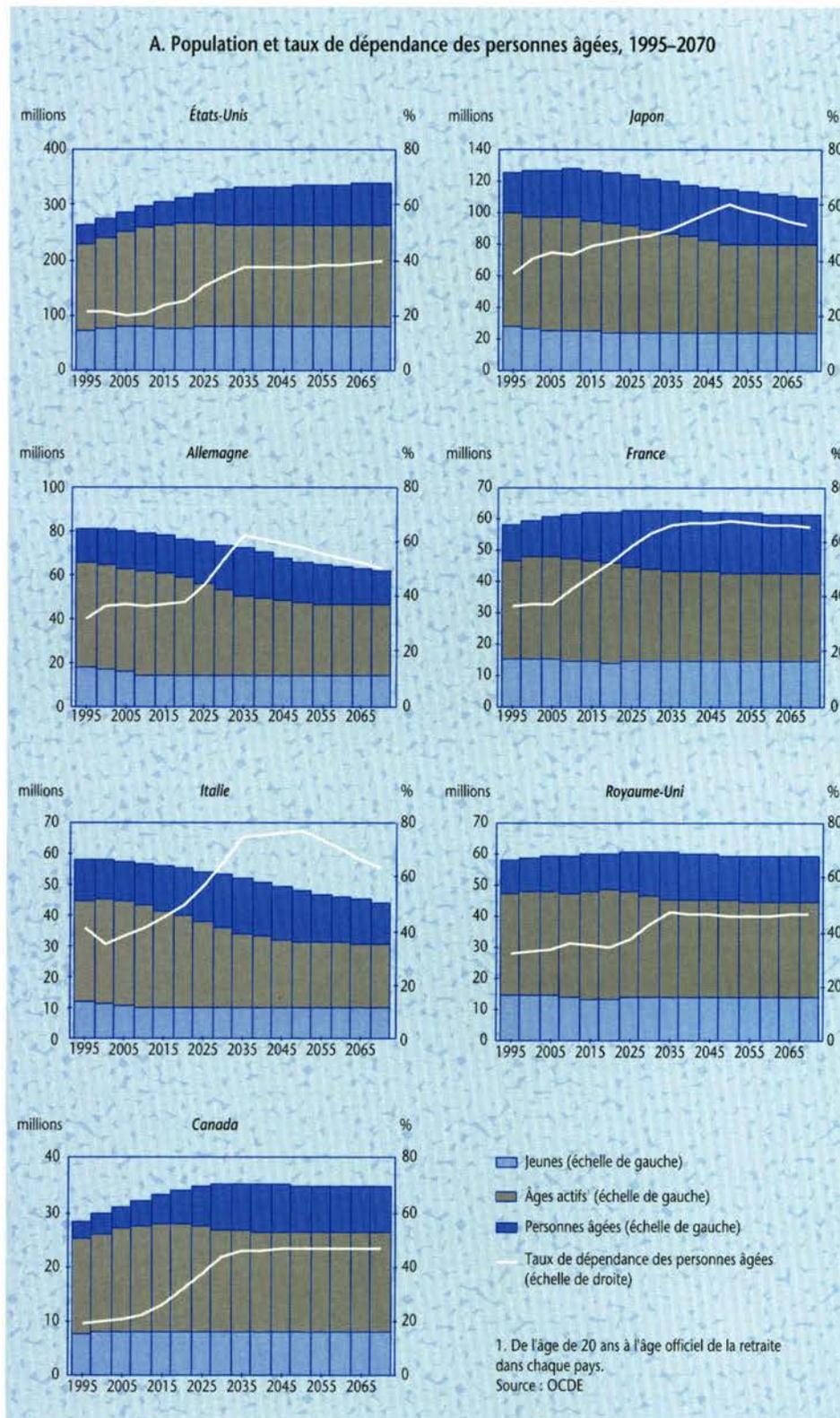
Les projections concernant les flux de retraite – cotisations et pensions versées – font l'objet du graphique B². Trois points sont à retenir. Premièrement, le total des montants versés au titre des retraites est beaucoup plus faible aux États-Unis, au Royaume-Uni et au Canada – où il représente de 5 à 8 % du PIB – qu'au Japon, en Allemagne, en France et en Italie où il peut atteindre jusqu'à 15–20 %. Il faut dire que, dans ces derniers pays, les pensions sont relativement généreuses et le rapport de dépendance économique des personnes âgées est plus élevé. Deuxième constat : au Japon, en Allemagne, en Italie et au Royaume-Uni, les versements au titre des retraites atteignent un maximum, puis commencent à décroître à partir de l'extinction de la génération issue du *baby-boom*, entre 2035 et 2050. Aux États-Unis, au Royaume-Uni, en France et au Canada, les dépenses marquent simplement un palier durant la seconde partie de la période considérée. Troisièmement, en dépit de taux de cotisations plus élevés, l'écart entre cotisations et versements de retraites est beaucoup plus important au Japon, en Allemagne, en France et en Italie que dans les trois autres pays.

Le coût des soins médicaux peut être une autre source de tension pour les finances publiques à mesure que la population vieillit, étant donné que

1. On trouvera une description plus complète des tendances démographiques et de la méthodologie qui sous-tend cette analyse dans Willi Leibfritz, Deborah Roseveare, Douglas Fore et Eckhard Wurzel, «Ageing Populations, Pension Systems and Government Budgets: How Do They Affect Saving?», Working Paper No. 156, disponible gratuitement auprès du département des affaires économiques de l'OCDE.

2. Ces calculs dépendent de certaines hypothèses concernant la productivité, la population active et des variables démographiques comme l'espérance de vie et les taux de fertilité.

Le vieillissement et les finances publiques



l'importance des dépenses de santé varie selon les périodes de la vie. La difficulté d'appréhender les aspects physiques du processus de vieillissement rend complexe l'évaluation des conséquences financières de l'allongement de l'espérance de vie. On a cependant tenté de mesurer les effets du seul changement démographique sur les dépenses de santé en partant du postulat que les dépenses publiques réelles par tête consacrées à la santé par l'ensemble de la population progressent au même rythme que la productivité. Avec l'accroissement de la population âgée, on peut donc tabler sur une augmentation parallèle des dépenses totales de santé³. Pourtant, au cours des années 80, les dépenses publiques par habitant consacrées à la santé ont augmenté plus vite qu'elles ne l'auraient fait sur la base de cette hypothèse. A l'exception du Japon et de l'Allemagne où la progression paraît résulter essentiellement de facteurs d'offre, notamment d'un recours accru à des technologies coûteuses et d'une augmentation du nombre des prestataires de soins⁴.

Au cours des 35 prochaines années, le ratio dépenses publiques de santé/PIB pourrait se dégrader sensiblement aux États-Unis et au Canada du fait de l'évolution démographique, la population de ces pays s'accroissant et vieillissant en même temps. A noter que les effets du vieillissement sont d'autant plus marqués aux États-Unis que les pouvoirs publics prennent en charge une part particulièrement importante des dépenses de santé afférentes aux personnes de plus de 65 ans.

Dettes, déficits, assainissement des comptes

L'incidence du vieillissement des populations sur le budget d'un pays est plus ou moins marquée selon sa situation budgétaire de départ et l'évolution du service des intérêts de la dette publique. On peut poser comme axiome que des taux d'intérêt supérieurs au taux de croissance du PIB (en termes réels ou nominaux) provoquent un alourdissement de la dette publique à moins que l'excédent primaire (recettes moins dépenses, hors service de la dette) ne vienne compenser l'alourdissement des charges d'intérêt dont l'évolution est également fonction de l'encours de la dette publique. Le tableau 1 – les projections budgétaires à long terme – présente séparément les soldes primaires, les paiements d'intérêt, les soldes financiers et les engagements

financiers nets afin de faire ressortir l'évolution de la dette en dynamique³. On part naturellement du principe que ces soldes ne subissent l'effet d'aucune autre mesure que celles déjà annoncées et que, mises à part celles ayant trait aux retraites, à la santé et à l'éducation, les recettes et les dépenses afférentes à tous les postes du solde primaire demeurent constantes en pourcentage du PIB.

La situation qui se dessine à l'horizon 2030 est à chaque fois différente selon le pays. Aux États-Unis, le volume de la dette publique demeurerait stable jusque vers 2010 (à environ 40 % du PIB), mais augmenterait ensuite pour atteindre de 105 à 120 % du PIB en 2030 malgré une évolution démographique relativement favorable et un régime public de pension généralement bien financé. Ce dérapage reflète largement la hausse sensible des dépenses publiques de santé.

Au Japon, le solde primaire reste déficitaire, malgré son amélioration à moyen terme, et se dégrade rapidement après l'an 2000 sous l'effet de la forte augmentation des dépenses de retraite. Quant à la dette nette, une dynamique négative la fait passer d'environ 25 % du PIB en l'an 2000 à 290 – 315 % du PIB en 2030.

Jusque vers 2020, l'Allemagne est assez bien placée grâce notamment au fait que son déficit du régime de retraite demeure relativement limité jusqu'à cette date et qu'elle dégager un excédent primaire confortable dès l'an 2000. Et si la pyramide des âges se dégrade plus tôt, le relèvement de l'âge de la retraite permet d'éviter une aggravation sensible du rapport de dépendance économique. Mais, après 2020, le déficit des retraites se creuse si fortement qu'en 2030, la dette nette s'établit aux environs de 95–105 % du PIB, contre 45 % en l'an 2000.

3. La baisse du nombre des enfants anticipée pour les décennies à venir pourra entraîner des économies sur les dépenses publiques d'éducation. Cependant, l'effet ne sera sans doute que marginal : au plus d'environ 0,3 % du PIB entre 2000 et 2030, en dépit d'une diminution considérable de la population d'âge scolaire partout, sauf aux États-Unis et au Canada.

4. Howard Oxley et Maitland MacFarlan, «Health Care Reform: Controlling Spending and Increasing Efficiency», Working Paper No. 149, 1994, disponible gratuitement auprès du département des affaires économiques de l'OCDE; Maitland MacFarlan et Howard Oxley, «Réformer le secteur santé», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 192, février-mars 1995.

5. Si les taux d'intérêt réels sur la dette publique excèdent les taux de croissance de l'économie, une contraction de l'excédent primaire en deçà d'un niveau critique enclencherait un cercle vicieux de renchérissement des paiements d'intérêt et d'alourdissement de la dette.

La position du solde primaire français est également assez bonne vers l'an 2000, mais cet excédent se trouve grignoté rapidement par l'alourdissement notable des dépenses de retraites. Sous l'effet d'une dynamique négative, la dette s'accroît fortement, passant de 40 % du PIB en l'an 2000 à environ 90–105 % en 2030.

Malgré un taux d'endettement actuellement très élevé, l'Italie est, selon les projections, susceptible de dégager un excédent primaire suffisant pour enclencher un cercle vertueux de réduction d'une dette, qui passerait de 120 % du PIB en 1995 à environ 80 % en 2015. Dès l'an 2000 cependant, et jusqu'en 2030, quelque 9 points de PIB consécutifs à l'alourdissement rapide des dépenses de retraite viendront grever le solde primaire qui, de ce fait, s'inversera. C'est pour cette raison qu'à partir de 2015 une dynamique négative devrait s'exercer de nouveau sur la dette nette au point de propulser cette dernière à 125–145 % du PIB en 2030.

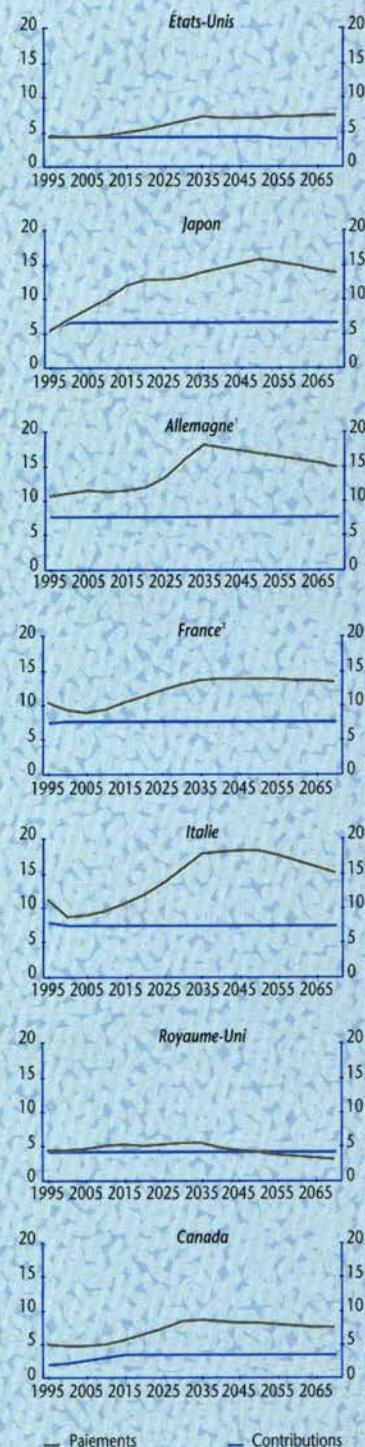
Grâce à sa bonne position de départ et au faible déficit de son régime public de retraite, le Royaume-Uni pourrait voir son endettement net à des niveaux très bas. Les projections font même apparaître en 2030 une position nette légèrement positive du pays. Mais, dans un tel contexte, le maintien en l'état de la politique fiscale et celle concernant les autres postes de dépenses est peu vraisemblable. Les politiques moins restrictives qui pourraient s'ensuivre risquent d'enclencher une évolution négative de la dette.

Intégrant le fait que les objectifs annoncés d'assainissement des comptes à moyen terme auront été atteints, les projections concernant le Canada font état d'un excédent primaire confortable d'ici à l'an 2000. Cet excédent devrait demeurer substantiel jusqu'en 2020 compte tenu du relèvement prévu des cotisations de retraite. Il diminuera par la suite sous l'effet de l'augmentation continue des dépenses de santé et de retraite sans empêcher pour autant l'endettement net du Canada de se réduire fortement au point d'assurer une position nette légèrement positive en 2030. Mais, à l'instar du Royaume-Uni, l'hypothèse de politiques constantes est entachée d'incertitudes.

Les options

Toute tension excessive sur les budgets appelle des mesures de rééquilibrage. Pour éviter que le

B. Pensions de retraite : paiements et contributions, 1995–2065 % du PIB



1. Transferts statutaires du gouvernement fédéral exclus (3,5 % du PIB en moyenne par an).
 2. Contributions fictives exclues (1,7 % du PIB par an).
- Source : OCDE

Le vieillissement et les finances publiques

Indicateurs budgétaires, 1995-2030¹

% du PIB

	Solde primaire	Taux d'intérêt constants ¹			Écart taux d'intérêt/taux de croissance constant ^{2,3}		
		paiements d'intérêt nets	solde financier	engagements financiers nets	paiements d'intérêt nets	solde financier	engagements financiers nets
États-Unis							
1995	0,4	2,1	-1,8	38	2,1	-1,8	38
2000	0,1	2,4	-2,2	39	2,4	-2,2	39
2015	-1,0	3,2	-4,2	50	2,7	-3,7	47
2030	-4,9	8,1	-13,0	120	5,6	-10,5	105
Japon							
1995	-3,5	0,6	-4,1	13	0,6	-4,1	13
2000	-0,8	1,2	-2,0	24	1,2	-2,0	24
2015	-6,5	4,7	-11,2	102	4,0	-10,5	99
2030	-8,0	14,7	-22,8	314	11,7	-19,8	289
Allemagne							
1995	1,2	3,5	-2,3	46	3,5	-2,3	46
2000	1,2	3,1	-1,9	44	3,1	-1,9	44
2015	1,2	3,4	-2,2	49	3,3	-2,1	49
2030	-4,9	6,6	-11,6	105	4,5	-9,4	93
France							
1995	-1,6	3,3	-5,0	36	3,3	-5,0	36
2000	1,5	3,2	-1,6	41	3,2	-1,6	41
2015	0,3	2,9	-2,5	40	2,4	-2,1	37
2030	-3,8	6,4	-10,2	103	4,8	-8,5	88
Italie							
1995	3,3	11,1	-7,8	121	11,1	-7,8	121
2000	4,5	8,1	-3,5	107	8,1	-3,5	107
2015	2,5	6,5	-4,0	82	6,0	-3,5	80
2030	-4,4	11,3	-15,7	146	8,5	-12,9	127
Royaume-Uni							
1995	-1,7	2,6	-4,2	47	2,6	-4,2	47
2000	2,2	2,1	0,1	40	2,1	0,1	40
2015	1,6	0,7	0,9	14	0,7	0,9	14
2030	0,2	-0,8	1,1	-9	-0,8	1,0	-9
Canada							
1995	1,3	5,0	-3,7	64	5,0	-3,7	64
2000	3,8	3,9	-0,1	54	3,9	-0,1	54
2015	3,7	0,7	3,0	6	0,6	3,1	5
2030	-1,6	-0,8	-0,8	-13	-0,6	-1,1	-13

1. Les années 1995 et 2000 correspondent au scénario de référence à moyen terme établi par l'OCDE (MTRS) à l'horizon de l'an 2000 tel que décrit dans les *Perspectives économiques de l'OCDE*, n° 57.

2. Les paiements d'intérêt nets résultent d'une projection en deux temps. Pour calculer les paiements d'intérêt nets sur l'encours de la dette en l'an 2000 (d'après les projections du scénario de référence), on a appliqué le taux d'intérêt implicite sur la dette publique (paiements d'intérêt nets en pourcentage de l'endettement net) pour chaque pays. Pour les dettes nouvelles accumulées à partir de 2001, on a utilisé les taux d'intérêt à long terme du marché, taux qui ont été obtenus (sur la base des projections du scénario de référence, à partir d'un taux d'intérêt réel moyen pour les sept grands pays et de taux d'inflation individuel, sauf dans le cadre du scénario «taux d'intérêt réel individuel sur la dette nouvellement accumulée» pour lequel on a appliqué un taux d'intérêt à long terme estimé pour chaque pays.

3. Écart dérivé du scénario de référence à l'horizon de l'an 2000 et maintenu constant par la suite.

Source : OCDE

financement des retraites ne se traduise par un dérapage de la dette publique, trois types d'actions peuvent être engagés par les pouvoirs publics :

- redresser sans tarder la situation budgétaire de manière à desserrer, sur le long terme, les contraintes pesant sur la gestion des finances publiques

- réformer les modalités de la retraite et de l'assurance maladie
- atténuer l'impact relatif du vieillissement par une politique d'élargissement de la population active.

Un assainissement budgétaire intervenant avant que ne s'intensifie la pression démographique serait d'un grand profit dans la mesure où l'évolution de la dette suivrait un cours beaucoup plus favorable à long terme. Ainsi, le fait de réduire dès l'an 2000 les dépenses publiques annuelles d'un point de PIB se traduirait, en 2030 dans tous les pays étudiés, par une baisse de l'endettement net de 40 à 55 % du PIB par rapport à son niveau projeté en l'absence de correctif. Une telle contraction des déficits budgétaires donnerait par ailleurs les marges de manœuvre et le répit nécessaires à l'accomplissement de réformes plus fondamentales. En revanche, si l'on met à part le Royaume-Uni et le Canada, une action de stabilisation du taux d'endettement au niveau atteint en 2000, qui ne serait entreprise qu'en réaction aux pressions démographiques, rendrait inéluctable, en 2030, un effort budgétaire compris entre 5 et 9 % du PIB.

L'adaptation des systèmes de retraite peut se traduire par une augmentation des taux de cotisations, une diminution des pensions versées ou un relève-

6. L'option plus radicale consistant à s'orienter vers un système entièrement capitalisé a été envisagé dans certains pays. Cependant, dans les pays confrontés à un vieillissement rapide de leur population, le passage à ce type de dispositif est particulièrement délicat car il implique que les actifs d'aujourd'hui paient des impôts plus lourds pour financer à la fois les pensions des personnes actuellement retraitées et les leurs propres. Que ces impôts additionnels soient affectés ou non à un fonds séparé ne modifierait pas l'arithmétique budgétaire d'ensemble. La constitution d'un fonds séparé – équitable du point de vue actuariel – pourrait cependant aider à faire ressortir les difficultés budgétaires sous-jacentes et les conséquences du point de vue de la répartition entre les générations. Quoi qu'il en soit, un système capitalisé devrait ou bien intégrer un élément de redistribution entre les générations ou bien être complété par d'autres dispositions en faveur des personnes qui, sinon, connaîtraient la pauvreté au moment de la vieillesse.

7. L'analyse de l'OCDE, qui repose sur les projections démographiques de la Banque mondiale, postule que les taux de migration baisseront rapidement dans la plupart des pays, seuls les États-Unis et le Canada continuant à recevoir des immigrants au-delà de 2010. Par hypothèse, pour les besoins des projections, les flux migratoires sont considérés comme nuls partout en 2030. Le nombre d'immigrants d'âge actif dont les pays auraient besoin, en 2050, pour contrebalancer entièrement la baisse de la population d'âge actif entre 2000 et 2050 (date à partir de laquelle la population active se stabilise à un niveau inférieur) serait de l'ordre de 13 à 15 millions d'individus dans chaque cas pour le Japon, l'Allemagne et l'Italie, ce qui représente entre 20 et 40 % de la population d'âge actif.

ment de l'âge de la retraite⁶. Cependant, même un relèvement très significatif des cotisations ou une sensible réduction des prestations de retraite ne suffiraient pas à rééquilibrer ces régimes, compte tenu de l'effet de ciseau provoqué par une contraction de la population active concomitante à l'augmentation du nombre des retraités.

La hausse du taux de cotisation apparaît certes comme un remède simple et direct. Mais il ne ferait qu'accroître les prélèvements obligatoires et vaudrait d'être mis en balance avec d'autres options fiscales peut-être préférables. Le relèvement de l'âge de la retraite (au-delà des changements déjà prévus) offre de meilleures possibilités de rééquilibrer les régimes puisqu'il accroît simultanément la population active – et par conséquent le produit des cotisations ainsi que le PIB – et réduit le nombre des retraités. La France et l'Italie, pays où l'âge de la retraite restera le plus bas même après la mise en œuvre des réformes annoncées, devraient pouvoir atténuer notablement les pressions financières exercées par les pensions en relevant encore l'âge de la retraite. L'expérience d'autres pays montre que cette option est réaliste et praticable. Et ce d'autant plus qu'un départ en retraite plus précoce resterait possible moyennant une réduction correspondante des prestations.

Bien sûr, quelle que soit la formule retenue, les gens concernés doivent avoir le temps de s'adapter aux réformes. Celles-ci devront donc être rendues publiques le plus vite possible et mises en place de façon progressive. Sans quoi, les actifs proches de l'âge de la retraite risquent d'être pris de court. Il faut leur laisser le temps d'adapter leur épargne personnelle et leur style de vie à une éventuelle diminution des pensions ou des remboursements de soins médicaux.

Dans un contexte de vieillissement de la population, il n'est pas aisé de concevoir des politiques limitant la progression des dépenses publiques de santé. Mais quelle que soit la situation, les actions entreprises ne pourront que tendre à un recadrage des politiques nationales propre à améliorer l'efficacité des systèmes. Pour contrebalancer l'incidence



Sans intervention volontariste des gouvernements des différents pays, les effets macro-économiques du vieillissement de la population pourraient bien, au cours des 35 années à venir, prendre une tournure inquiétante.

budgétaire du vieillissement de la population, il suffit toutefois de maintenir une progression en termes réels des dépenses publiques de santé par habitant inférieure de 0,5-1% à la croissance de la productivité.

Les pressions démographiques rendront en revanche problématique la prise en charge à long terme des personnes âgées dépendantes. La porte de sortie consiste en la matière à améliorer l'efficacité-coût de cette prise en charge par une gestion plus individualisée des cas, tout en réfléchissant aux meilleurs moyens de financer les soins de longue durée.

L'augmentation de la taille relative de la population active – par élévation du taux d'activité, hausse de l'immigration ou allongement de la durée de la vie active – constitue un autre moyen d'atténuer la pression démographique sur les finances publiques.

Faute de pouvoir mettre en œuvre des politiques volontaristes visant à élever le taux d'activité proprement dit, on peut au moins éviter de décourager le travail. C'est le cas, par exemple, des politiques qui ôtent tout attrait financier au travail à temps partiel. Ou encore des formules de retraite anticipée, censées apporter une solution au problème du chômage. Il faut néanmoins admettre que, dans certains pays, l'augmentation du taux global d'activité ne compenserait que pour une faible part la baisse de la population active attendue. Enfin, l'accroissement de l'immigration en provenance des pays extérieurs à l'OCDE est une option envisageable⁷. Elle est cependant délicate à mettre en œuvre dans la mesure où les interactions entre immigration et performances économiques sont loin d'être clarifiées et qu'il y a sans doute des limites pratiques à un recours à l'immigration.

■ ■

Plusieurs pays pourraient rééquilibrer leur système de pension en relevant encore l'âge de la retraite. Mais l'assainissement budgétaire à moyen terme présente de surcroît le double avantage de créer une meilleure situation de départ permettant de faire ensuite face à l'intensification de la pression démographique et de réduire les effets négatifs à long terme

engendrés par un gonflement de la dette. En agissant avec précocité, on atténue non seulement la gravité des tensions qui s'exercent sur les budgets mais on offre également aux individus le temps nécessaire pour s'adapter à la nouvelle donne. ■

BIBLIOGRAPHIE OCDE

Les travailleurs âgés et le marché du travail, à paraître 1995

Nouvelles orientations dans la politique de santé, 1995

Maitland MacFarlan et Howard Oxley, « Réformer le secteur santé », l'Observateur de l'OCDE, n° 192, février-mars 1995

Le passage de la vie active à la retraite, 1994

Mahrez Okba, « Le pour et le contre des retraites avancées », l'Observateur de l'OCDE, n° 185, décembre 1993-janvier 1994.



Globalisation et compétitivité industrielle

Hanspeter Gassmann

La politique industrielle n'est plus ce qu'elle était. L'interventionnisme public qui caractérisait les années d'après-guerre a fait progressivement place à des politiques visant à garantir les conditions propices à l'amélioration de la compétitivité. Pourtant, le désengagement de l'État se traduit paradoxalement par l'implication d'un plus grand nombre de structures publiques dans la mise en œuvre de cette nouvelle approche.

Les 25 pays membres de l'OCDE n'ont pas, loin s'en faut, une approche identique de la politique industrielle. Cette diversité tient à la combinaison variée de nombreux facteurs : mode et niveau de développement économique, tradition culturelle, conception du rôle de l'État en matière de stimulation ou d'orientation de l'activité industrielle, cadre institutionnel, degré de centralisation administrative... Dans certains pays, la notion même de politique industrielle reste pleinement valide tandis que dans d'autres – de plus en plus nombreux au point de constituer la majorité – l'État n'est plus censé exercer qu'une influence indirecte sur l'environnement jugé propice à la prospérité des entreprises. En outre, le terme «industrie» ne s'applique plus aux seules activités manufacturières mais recouvre également

un nombre croissant de services dont beaucoup n'existent que grâce à leurs liens étroits avec l'industrie manufacturière. Certaines industries nouvelles, comme «l'industrie de l'environnement», se réfèrent autant à des industries manufacturières «traditionnelles» (construction mécanique et chimie) qu'à des services récemment apparus, comme la surveillance et ou le recyclage des déchets.

La notion de politique industrielle évolue dans les pays de l'OCDE. Aux États-Unis et en Allemagne, elle n'a pratiquement jamais eu cours. Mais tant au Royaume-Uni que, plus récemment, en France et au Japon, elle s'opère en vertu de principes qui ont subi, depuis une quinzaine d'années, une profonde mutation. À l'origine, la politique industrielle se manifestait par l'intervention directe de l'État selon des modalités variées : entreprises publiques, subventions aux secteurs en déclin (sidérurgie ou construction navale) ou plus récentes (construction aéronautique, transports aériens, télécommunications), protection du marché intérieur

par l'application de droits de douane ou de contingents à l'importation. Les régions les moins développées du territoire national bénéficiaient souvent, elles aussi, de subventions directes destinées à stimuler des investissements productifs susceptibles de créer des emplois. Désormais, les interventions sectorielles ont tendance à laisser place aux mesures horizontales à caractère multisectoriel, comme l'aide au développement des petites et moyennes entreprises (PME ; encadré p. 40).

Les causes de ce revirement sont multiples. En premier lieu, la décennie 80 débuta sur la prise de conscience générale que l'intervention de l'État n'était pas forcément un moyen plus efficace de promouvoir l'industrie que de laisser aux mécanismes du marché le soin de renforcer le potentiel productif. Cette vision nouvelle a débouché – après le constat d'une meilleure efficacité de gestion en général dans le secteur privé – sur un vaste mouvement de privatisation dans les pays où l'État contrôlait des pans entiers de l'industrie. Ce fut le cas au Royaume-Uni (British Steel), en France (Rhône-Poulenc, Elf-Aquitaine) ou en Italie (Alfa-Romeo). Ce qui n'a pas empêché le mouvement de s'étendre aux pays dont les entreprises publiques n'ont jamais été importantes – les États-Unis ou le Japon par exemple.

Les pouvoirs publics ont été par ailleurs l'objet de pressions croissantes en matière de réduction de la dette publique. Ce qui les a poussé, notamment en Europe, à accélérer la privatisation des entrepri-

1. Jeremy Beale, «L'explosion de l'information», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 196, octobre-novembre 1995 ; Serge Devos, «L'intégration régionale», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 192, février-mars 1995 ; Rolf Alter, «L'investissement étranger : moteur de l'emploi ?», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 190, octobre-novembre 1994.

2. «Do Nations Compete Economically?», *Intereconomics*, November/December 1994.

3. First Annual Report to the President and Congress, *Competitiveness Policy Council*, March 1992.

4. Définition utilisée en 1994 dans le projet du comité de l'industrie sur «les conditions-cadres des activités industrielles».

5. Des facteurs macro-économiques jouent, bien entendu, également un rôle très important dans la compétitivité industrielle : stabilité monétaire sous forme de taux d'inflation faibles, taux de change de la monnaie nationale (qui peut avoir un énorme effet sur les importations et les exportations, taux d'intérêt réels et coûts du capital (qui peuvent être déterminants dans des décisions concernant l'investissement)).

6. Rauf Gönenç, «Politique industrielle : une nouvelle approche», et Hanspeter Gassmann, «Un nouveau cadre pour l'industrie», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 187, avril-mai 1994.

Hanspeter Gassmann est chef de la division de l'industrie à la direction de la science, de la technologie et de l'industrie de l'OCDE.



Jacques Windenberger/Datart

Beaucoup de gouvernements soutiennent d'une façon ou d'une autre les PME qui sont souvent innovantes, créatrices d'emplois et exportatrices de produits nouveaux.

ses d'État. Ce facteur a particulièrement joué en France, en Italie et en Autriche alors que des pays comme le Royaume-Uni ou l'Allemagne avaient procédé à de telles cessions d'actifs dès les années 70 ou au début des années 80.

En troisième lieu, la contraction du secteur manufacturier dans les secteurs parvenus à maturité (textiles, cuir et habillement, métallurgie de base et de transformation) a contribué au changement d'attitude des gouvernements à l'égard de la politique industrielle. Au point que, désormais, les industries manufacturières n'emploient plus que 20-25 % des actifs contre 60-70 % dans le secteur des services.

Enfin, plus récemment, le phénomène de mondialisation s'est intensifié avec l'expansion continue des échanges internationaux et des entreprises multinationales, ces dernières construisant leur stratégie planétaire en délocalisant leur production vers les zones les plus favorables notamment en matière de coûts. Ce comportement est rendu possible par l'intégration grandissante des économies nationales, la libéralisation des échanges internationaux et des marchés de capitaux, la progression de l'invest-

tissement étranger, sans compter la multiplication des possibilités de liaisons intercontinentales à bon marché (transports aériens et télécommunications)¹. Dans ce nouveau contexte, les politiques industrielles «classiques» des années 50 et 60 ne pouvaient que perdre une bonne part de leur efficacité.

Qu'est-ce que la compétitivité ?

La notion de compétitivité est depuis longtemps l'objet de vives controverses. L'économiste américain Malcolm H. Dunn en a récemment donné la définition suivante : «souplesse avec laquelle une économie nationale parvient à s'adapter au changement structurel ou, mieux, à l'anticiper»². Pour sa part, le Competitiveness Policy Council des États-Unis évoque la «capacité de produire des biens et services capables de soutenir les exigences des marchés internationaux à une époque où le niveau de vie des citoyens augmente constamment et durablement»³. L'OCDE, quant à elle, se veut plus pré-

cise et évoque «la capacité d'entreprises, d'industries, de régions, de nations ou d'ensembles supranationaux à générer, de façon durable, un niveau d'emploi des facteurs relativement élevé»⁴.

Ces définitions sont assez larges. Une autre, plus étroite, renvoie à la qualité de l'environnement national dans lequel opèrent les entreprises – c'est-à-dire aux facteurs qui suscitent un climat propice au développement de l'industrie⁵. Cette définition recouvre des considérations liées aux coûts de main-d'œuvre et aux conditions de travail, au gouvernement d'entreprise (*corporate governance*), au niveau de qualification de la main-d'œuvre, à l'investissement dans la formation, à l'état des infrastructures de transport et de communication, à la qualité de l'administration publique, à l'importance accordée à sa rationalisation (*via* la déréglementation et la lutte contre la bureaucratie administrative). On ne saurait négliger enfin la politique de concurrence, le degré de protection de la propriété intellectuelle, les politiques en matière de qualité et de normes, les réglementations en faveur de la protection de l'environnement...⁶.

Globalisation et compétitivité industrielle

ZOOM

Que faire pour les PME ?

Les diverses réflexions sur la compétitivité ont été l'occasion de dresser un inventaire des mesures susceptibles d'améliorer celle des petites et moyennes entreprises (PME). Il y a tout d'abord la nécessaire amélioration de la formation des patrons qui doivent assumer simultanément des fonctions multiples, en particulier lors du démarrage des plus petites entités. Dans certains pays comme l'Allemagne, le Canada, la France, l'Italie ou le Royaume-Uni, les dirigeants de PME bénéficient d'un accès facilité à l'information et à l'assistance. Que ce soit par le recours gratuit ou à prix réduit aux services de sociétés de conseil ou encore via le concours «d'anges gardiens», ces cadres retraités rompus à la gestion et au lancement d'une affaire qui peuvent apporter leur expérience lors de l'élaboration d'un projet d'entreprise ou dans tout autre domaine.

Deuxième direction, l'allègement des contraintes administratives pesant sur les PME qui éprouvent les pires difficultés, faute de logistique adéquate, à se conformer aux innombrables réglementations et procédures en vigueur. Les patrons de PME n'ont ni le temps de se plonger longuement dans la paperasserie, ni les moyens de s'offrir l'assistance de consultants ou de juristes dont ils auraient pourtant grand besoin. Pour leur faciliter la tâche, un système de «guichet unique» existe désormais en Australie, au Canada, aux États-Unis et au Royaume-Uni. Un guichet matériel ou, grâce aux technologies de l'information, «virtuel», qui revient à concentrer en un seul endroit toutes les informations permettant de s'acquitter de l'ensemble des procédures administratives requises. Une économie de temps et d'énergie qui diminue le stress des petits patrons.

Une troisième voie consiste à faciliter l'accès aux financements des PME confrontées en permanence à des problèmes de trésorerie qui peu-

vent prendre un tour aigu dans la phase de démarrage. C'est la raison d'être d'un arsenal d'incitations financières appliquées dans beaucoup de pays de l'OCDE aux capitaux de départ, au capital-risque, aux prêts à risque et aux garanties de crédit. Car, faute de tels mécanismes et parce qu'elles sont réputées porteuses d'un risque plus élevé, ces entreprises se voient souvent appliquer des taux d'intérêt jusqu'à quatre points supérieurs à ceux proposés aux grandes entreprises. De nombreuses PME se plaignent d'ailleurs de l'inadaptation à leurs besoins réels des produits et services financiers offerts par le secteur bancaire. Un phénomène reflétant les difficultés éprouvées par les banques lorsqu'il s'agit d'évaluer correctement les risques associés aux prêts consentis aux PME, notamment quand ces dernières opèrent dans les secteurs de haute technologie ou lancent des produits innovants. Pour limiter ce dysfonctionnement, on peut mettre en place des mesures d'incitation (bonifications d'intérêt, par exemple) ou encore obliger les banques à rendre publiques les dispositions qu'elles prennent en faveur de ces entreprises, voire, comme c'est le cas au Canada, en établissant des indicateurs de performance des services proposés.

Enfin, plusieurs pays préconisent de stimuler la R-D industrielle dans les PME. Une activité pour l'instant balbutiante pour des raisons de coûts et d'absence de tradition dans ce domaine, alors que la concurrence internationale pousse les PME à créer et, éventuellement, à exporter des produits nouveaux de plus en plus élaborés. Outre les incitations traditionnelles, la constitution de réseaux avec des partenaires du même secteur ou avec des grandes entreprises clientes semble être une voie intéressante. Par ailleurs, les relations d'affaires ou le recours subventionné aux consultants permettent aux PME de s'informer sur l'accès aux infrastructures de recherche (universitaires ou autres) et de recevoir des conseils utiles dans le domaine des accords de licence.

Plusieurs pays, comme l'Allemagne, le Canada, les États-Unis, le Japon ou le Royaume-Uni, ont lancé un processus de déréglementation et d'allègement des contraintes administratives. Des groupes de travail réunissant pouvoirs publics et secteur privé ont été ainsi créés pour analyser les réglementations nationales et émettre des recommandations visant à améliorer leur efficacité⁷. La Commission européenne s'est dotée, pour sa part, d'une commission de déréglementation et, récemment, d'un conseil de la compétitivité industrielle, dont un premier rapport préliminaire a été présenté, en juin 1995, au sommet européen de Cannes.

Depuis cinq ans, de nombreux pays de l'OCDE ont lancé des études et des réflexions dans le but de mieux évaluer leur compétitivité industrielle nationale et internationale. Ces travaux ont débouché sur la publication de documents les plus divers d'origine universitaire (comptes rendus de recherches), privée (rapports de consultants) ou publique (livres blancs⁸) ayant trait à la compétitivité ou, dans des pays germanophones, aux critères d'implantation des entreprises (*Standort*).

Les déterminants

Quels sont, d'après les recommandations de ces documents, les éléments essentiels des politiques destinées à promouvoir la compétitivité industrielle ? Des mesures d'encouragement aux investissements matériels (pour les PME en particulier) et humains sont considérées comme prioritaires. L'amélioration des capacités et du niveau de qualification de la main-d'œuvre est ainsi jugée primordiale, par le biais non seulement d'une meilleure formation théorique, mais aussi pratique entre autres par l'apprentissage. Pour faire durablement face aux besoins d'investissement, on recommande pour certains pays, dont les États-Unis, des mesures favorisant l'accroissement d'un taux d'épargne considéré à cet égard insuffisant⁹.

Dans les pays d'Europe continentale, en particulier, où aux salaires élevés s'ajoutent des coûts non salariaux très importants destinés notamment à financer la sécurité sociale et l'indemnisation du chômage, il est recommandé de réduire ces coûts non salariaux, notamment ceux qui pèsent sur les bas salaires, afin d'encourager l'embauche ou la réembauche de chômeurs. En France, de telles mesures, financées par un relèvement de la taxe sur la valeur ajoutée, viennent d'être mises en œuvre.

ZOOM

Préoccupations communes

Le comité de l'industrie de l'OCDE a tenu, le 18 octobre 1995, un forum à haut niveau sur la compétitivité industrielle au cours duquel l'Allemagne, l'Australie, l'Espagne, les États-Unis, le Japon, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et la Commission des Communautés européennes ont présenté des rapports. Deux principaux thèmes y ont été traités, la globalisation et le chômage, avec, en arrière-plan, le souci d'améliorer les politiques menées : les politiques micro-économiques (une meilleure intégration de la technologie et de l'innovation) et les politiques industrielles, y compris les mesures en faveur des PME, la formation de la main-d'œuvre et le développement des infrastructures, en particulier celles des « autoroutes de l'information ».

Une attention particulière a été accordée à l'incidence sur la compétitivité de la réforme des réglementations. Comment les pays peuvent-ils réformer leur cadre institutionnel, et en particulier leurs mécanismes de réglementation, de façon à faire face avec plus de souplesse aux nouveaux enjeux ? Cette question est désormais à l'ordre du jour de nombreux gouvernements, ainsi que de la Commission des Communautés européennes, quoi qu'on l'aborde différemment selon les pays. Les participants ont tous considéré qu'un cadre réglementaire approprié et cohérent était d'une grande importance pour la compétitivité des entreprises. Ils ont aussi souhaité l'élaboration de réglementations d'un type nouveau, plus souples et moins interventionnistes, qui ne seraient plus imposées d'en haut mais feraient l'objet de négociations entre les pouvoirs publics, les entreprises, les syndicats et autres parties intéressées, les consommateurs par exemple. Des représentants du secteur privé et des syndicats ont participé à ce débat, notamment en citant des exemples déjà rencontrés et en recommandant des solutions possibles.

Le forum a été l'occasion de confirmer qu'un certain nombre de pays intègrent rapidement des mesures sur la compétitivité dans l'action qu'ils mènent. Leur principale préoccupation est d'adapter le climat commercial et industriel pour permettre aux entreprises de prospérer avec pour objectif de relever le niveau de vie général. L'un des points importants du débat a été d'améliorer la coordination des politiques de compétitivité entre divers ministères. Dernier point mais non le moindre, bien comprendre l'interaction entre les politiques macro-économiques et les politiques micro-économiques.



Des entreprises publiques dans l'industrie lourde – une des formes classiques de la politique industrielle – sont largement un phénomène du passé.

Autre priorité fréquemment énoncée, la nécessité de promouvoir l'innovation et de renforcer la R-D dans le domaine industriel. Le fait que la dernière récession économique se soit accompagnée, dans beaucoup de pays, d'une moindre intensité de R-D industrielle fait craindre que ce type d'investissement – par définition à long terme – n'en vienne à varier au gré de la conjoncture et soit ainsi soumis à des considérations de court terme. Parmi les mesures susceptibles d'encourager la R-D industrielle, sont souvent suggérées la prise en charge partielle des coûts, la mise en place d'incitations fiscales, ainsi que des dispositifs poussant à l'instauration de partenariats avec des universités et des instituts de recherche.

La promotion des PME est également un thème récurrent. Ces dernières sont d'une importance croissante car, souvent innovantes, elles sont fortement

créatrices nettes d'emplois et exportent fréquemment avec succès des produits nouveaux. Elles contribuent à rehausser la qualification de la main-d'œuvre, notamment dans le domaine des hautes technologies et de la formation des apprentis.

D'autres travaux sur la compétitivité industrielle prônent l'amélioration des infrastructures. L'accent est désormais le plus souvent mis sur la construction d'autoroutes de l'information supposées générer des gains de productivité, favoriser l'apparition de nouveaux produits et services ainsi que la diffusion instantanée d'informations à l'échelle planétaire. De fait, naviguer, par le biais d'Internet, dans l'espace cybernétique, permet d'accéder à de multiples informations nouvelles à un coût relativement faible. Un système particulièrement bien adapté aux besoins des PME – voire des entreprises individuelles – qui augmentent ainsi considérablement leurs capacités de mise en réseau.

Les infrastructures de transport n'en conservent pas moins un rôle considérable dans l'amélioration de la productivité et de la compétitivité industrielle. D'où le vif intérêt de certains rapports pour les mesures encourageant la construction de trains à grande vitesse, l'amélioration des systèmes de transport multimodaux (combinant route, fer et air) ou le ren-

7. Scott Jacobs, « La maîtrise de la réglementation publique : une nouvelle autodiscipline », *l'Observateur de l'OCDE*, n° 175, avril-mai 1992 ; Scott Jacobs et Juhani Korhonen, « Réglementation : consulter le public », *l'Observateur de l'OCDE*, n° 195, août-septembre 1995.

8. Competitiveness: Forging Ahead, HMSO, London, 1995.

9. Barrie Stevens, « Une pénurie mondiale de capitaux ? », *l'Observateur de l'OCDE*, n° 196, octobre-novembre 1995.

Globalisation et compétitivité industrielle



Alfa-Romeo était une des premières entreprises à être privatisée au cours des années 80.

forcement des liaisons entre aéroports et réseaux routiers et ferroviaires.

Certains travaux attribuent à la protection de l'environnement un rôle important dans la viabilisation à long terme du développement et y voient donc un facteur de compétitivité industrielle. Ce champ d'action comporte toutefois deux implications contradictoires : la protection de l'environnement se traduit d'un côté par un alourdissement des réglementations et des coûts pesant sur les entreprises industrielles ; d'un autre côté, elle débouche sur la création de nouveaux produits et services et contribue ainsi à revigorer et à stimuler les marchés et le tissu industriel. Les incitations en faveur du recyclage et la simplification des rapports de mise en conformité sont susceptibles d'aider l'industrie, les PME en particulier, à s'adapter à ces nouvelles exigences écologiques.

Quant à la protection de la propriété intellectuelle, elle paraît elle aussi devoir jouer un rôle croissant dans l'amélioration de la compétitivité industrielle. Parmi les quatre types de droits de propriété intellectuelle – brevets, droits d'auteur, secrets de

10. Deborah Hurley, «Propriété et vie privée dans l'espace cybernétique», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 196, octobre-novembre 1995.

fabrication et marques –, les deux premiers sont importants en matière de licence, les brevets en ce qui concerne les produits et les procédés, les droits d'auteur pour la reproduction de produits musicaux et de logiciels informatiques, jeux y compris¹⁰. Les marques constituent pour leur part une certaine garantie contre la contrefaçon des produits. Bien que les négociations d'Uruguay aient abouti à la conclusion d'un accord portant sur les aspects commerciaux de la propriété intellectuelle – ce qui ne manquera pas de favoriser la convergence des législations et réglementations régissant la propriété intellectuelle – ces textes sont encore diversement respectés et leur application demande à être améliorée.

■ ■

La croisade pour la compétitivité industrielle étant multiforme, les gouvernements vont devoir coordonner leurs actions. Une tâche compliquée puisque celles-ci, au niveau national, relèvent de la compétence de différents ministères – économie, recherche et technologie, finances, travail, éducation... De nouveaux modes de collaboration et de coordination horizontales consistant à appliquer aux services de l'État la notion de réseau, si souvent précé-

nisée aux entreprises de pointe, permettraient de renforcer la coopération. Une telle évolution impliquerait de nouveaux défis institutionnels, notamment pour le ministère, le service ou l'organisme coordinateur. D'où la nécessité de trouver des formes d'organisation innovantes, voire de créer des institutions entièrement nouvelles.

Un type nouveau de coopération internationale pourrait même se révéler nécessaire. Chaque pays s'efforçant de gagner la course au meilleur environnement pour ses entreprises, le besoin de se comparer les uns aux autres impliquera la mise au point de mesures et d'étalons communs. Quatre ans avant l'an 2000, il est grand temps de pousser l'innovation dans ce domaine afin d'être prêt pour le 21^e siècle. ■

BIBLIOGRAPHIE OCDE



- Une pénurie de capitaux à l'échelle mondiale dans le futur : réalité ou fiction ?, à paraître 1995
- Barrie Stevens, «Une pénurie mondiale de capitaux ?», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 196, octobre-novembre 1995
- Perspectives des technologies de l'information 1995, à paraître 1995
- Jeremy Beale, «L'explosion de l'information», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 196, octobre-novembre 1995
- L'intégration régionale et le système commercial multilatéral : synergie ou divergence, 1995
- Serge Devos, «L'intégration régionale», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 192, février-mars 1995
- Investissement direct étranger et emploi, 1994
- Rolf Alter, «L'investissement étranger : moteur de l'emploi ?», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 190, octobre-novembre 1994
- Politiques industrielles dans les pays de l'OCDE – Tour d'horizon annuel, 1994
- Rauf Gönenç, «Politique industrielle : une nouvelle approche», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 187, avril-mai 1994
- Hanspeter Gassmann, «Un nouveau cadre pour l'industrie», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 187, avril-mai 1994
- Scott Jacobs, «La maîtrise de la réglementation publique : une nouvelle autodiscipline», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 175, avril-mai 1992.

L'agro-alimentaire dans les pays de l'Est

Ferdinand Kuba

Le passage à l'économie de marché du secteur agro-alimentaire des anciens pays communistes a mieux réussi en Europe centrale et orientale que dans les États de l'ex-Union soviétique où des réformes radicales n'ont pas encore été véritablement entamées¹.

La plupart des pays d'Europe centrale et orientale (PECO) sont allés plus loin que les Nouveaux États indépendants (NEI) de l'ancienne Union soviétique sur la voie de l'agriculture orientée par le marché et de la propriété privée ; leur production s'est légèrement redressée en 1994. Dans les NEI, en revanche, où nombre d'exploitations n'ont pas encore été touchées par les réformes, et sont purement et simplement en faillite, la production a chuté en 1994 plus encore que lors des précédents records de baisse ; pour le bétail, ce fut la quatrième année consécutive.

La demande alimentaire a généralement diminué dans les deux régions en 1994, notamment pour les produits très sensibles aux variations de revenu, les habitants s'étant tournés vers des denrées alimentaires moins coûteuses. La consommation de viande et de produits laitiers a ainsi baissé d'environ 20-30% depuis le début de la transition. Ce qui n'est guère surprenant : les énormes subventions à la consommation que prodiguait l'économie planifiée maintenait la demande à un niveau élevé par rapport au PIB par habitant.

L'approvisionnement alimentaire n'a pas posé de problèmes majeurs dans les PECO, et dans les NEI la production de subsistance a procuré des ressources stables – sinon abondantes – aux populations

rurales, même si l'absence de marchés et d'infrastructures de transport ont conduit à des pénuries occasionnelles pour certains centres industriels. Malgré une nette baisse de la production, les importations agricoles dans les NEI ont considérablement diminué. La demande réduite de céréales fourragères a été la conséquence de la baisse du nombre de troupeaux.

Les PECO ont poursuivi en 1994 leurs réformes axées sur le marché. La stabilisation macro-économique a fait des progrès dans presque tous les pays. Le PIB moyen s'est accru de près de 4 % en moyenne et l'inflation a beaucoup ralenti, tout en restant forte par rapport à celle des pays de l'OCDE. Le chômage est, lui aussi, demeuré élevé dans la plupart des pays.

L'agriculture semble se redresser dans l'ensemble de la région. Sans les effets importants de la sécheresse en Pologne à la fin de l'été 1994, qui a aussi touché la République tchèque et les États baltes, la production agricole de la région tout entière aurait augmenté pour la première fois depuis le début de la transition en 1990. Les chiffres provisoires pour 1994 indiquent un accroissement de la production céréalière. Dans la République tchèque, la Bulgarie et la Hongrie, la production de blé et de céréales secondaires (maïs, orge et seigle) a, en 1994, dépassé celle de l'année précédente. La production de blé s'est aussi accrue en Slovaquie et en Roumanie.

La diminution de la demande de nourriture a entraîné une baisse de la production du secteur de

l'élevage dans la plupart des PECO. Cependant, cette tendance semble s'inverser à mesure que la demande commence à se stabiliser. Ainsi, certains troupeaux ont été reconstitués et la production de lait s'est accrue en Pologne et en Albanie.

La situation économique des 12 NEI contraste vivement avec celle des PECO. Le PIB russe a diminué de 15 % en 1994 ; la baisse est plus forte encore dans d'autres NEI et devrait continuer cette année. En parallèle, les résultats de l'agriculture dans la plupart des NEI ont continué à être médiocres. Dans les quatre principaux pays producteurs – Bélarus, Kazakhstan, Fédération de Russie, Ukraine – la production agricole brute a diminué du tiers ou de moitié en cinq ans et il n'est pas sûr qu'elle se redresse cette année. Le secteur de l'élevage a été particulièrement touché : la taille des troupeaux et la production totale ont diminué de 40 % depuis 1991 et baissent encore.

Les intempéries ont causé nombre de difficultés en 1994. La sécheresse a freiné la production en Ukraine méridionale, dans certaines grandes régions céréalières de Russie et au nord du Kazakhstan, et le Bélarus signale une mauvaise récolte. Mais on ne saurait tout imputer aux intempéries : certains problèmes de production sont aussi dus aux effets cumulatifs des ruptures dans l'approvisionnement des moyens de production, à l'inefficacité de la commercialisation et à la mauvaise affectation des crédits aux agriculteurs.

La réforme du secteur agro-alimentaire

La restructuration des grandes exploitations collectives et des fermes d'État créées sous le régime communiste ne favorisera l'efficacité qu'à deux conditions : des prix du marché générant un ensemble

¹ *Politiques, marchés et échanges agricoles dans les pays d'Europe centrale et orientale, dans certains nouveaux États indépendants de l'ancienne Union soviétique, en Mongolie et en Chine : suivi et perspectives 1995*. Les éditions de l'OCDE, Paris, 1995.

L'agro-alimentaire dans les pays de l'Est



CE/Programme Tacis

La disparition des subventions à la consommation de viande et de produits laitiers a fait baisser la demande de 20-30 % depuis le début de la transition tant dans les PECO que dans les NEI, mais certains troupeaux commencent à se reconstituer.

incitatif économiquement cohérent et une sécurité des titres de propriété permettant une planification à long terme des investissements. Des exploitations viables, axées sur le marché – qu'elles appartiennent à des particuliers, à des sociétés ou à des coopératives au sens occidental – ne peuvent réussir que si les droits de propriété sont clairement définis et le régime des baux et des cessions bien établi.

Comme pour l'évolution de la production, l'ampleur des réformes agricoles varie suivant que l'on considère les PECO ou les NEI. Avant les réformes, les grandes exploitations collectives et les fermes d'État couvraient presque toutes les terres agricoles dans les deux groupes de pays, sauf en Pologne².

Plusieurs méthodes ont été employées pour transférer les terres à des propriétaires ou exploitants privés. Dans les PECO, la plus importante a consisté à restituer les terres aux anciens propriétaires ou à compenser ces derniers. En Bulgarie, par exemple, les autorités se sont efforcées, autant que possible, de rendre aux anciens propriétaires les parcelles qu'ils possédaient. A la restitution physique, la Hongrie a préféré une autre solution : l'indemnisation des revendications légitimes par divers moyens, notamment des titres autorisant le bénéficiaire à se porter acquéreur.

La restitution n'a pas été sans problèmes. La restitution des droits de propriété se heurte aux ca-

rences de l'enregistrement foncier antérieur au régime communiste, et à l'insuffisance des institutions juridiques et administratives qui permettraient de régler litiges et revendications. De plus, nombre de demandeurs n'ont pas les compétences nécessaires pour gérer une exploitation agricole.

Deuxième méthode : la privatisation massive (ou « spontanée ») par laquelle les droits fonciers sont attribués sans référence aux anciens titres de propriété, les terres des grandes exploitations collectives et des fermes d'État étant le plus souvent partagées entre les ouvriers y ayant travaillé. C'est la méthode adoptée par l'Albanie, la Roumanie et les États baltes. En Albanie et en Roumanie, les anciennes exploitations ont même été totalement remplacées par cette agriculture privée à petite échelle. Inconvénient notable de cette méthode : les revendications provenant des anciens propriétaires ou de leurs héritiers.

Troisième méthode, la privatisation par attribution d'actions. Elle est largement utilisée dans les NEI pour partager entre leurs ouvriers, à l'ancienneté, les terres et autres actifs des exploitations existantes.

Enfin, la création d'exploitations familiales privées va de pair avec la réorganisation des fermes d'État et des exploitations collectives, tant dans les PECO que dans les NEI. Selon la méthode généra-

lement suivie dans les NEI, les autorités locales attribuent aux particuliers les terres qui n'étaient pas exploitées ou qui, dans une grande exploitation, étaient sous-exploitées. Dans les PECO, les exploitations privées ont démarré sur des terres redistribuées ou sur une partie d'une ancienne exploitation collective.

Divers types d'exploitations sont nés de ces quatre méthodes. Dans tous les pays étudiés, de nouvelles entreprises individuelles ont été créées. En Hongrie et en République tchèque, par exemple, la plupart des exploitations collectives et des fermes d'État ont été réorganisées sous forme de coopératives. En Estonie et en Roumanie, ainsi que dans les NEI, les sociétés par actions sont plus fréquentes. Dans ces exploitations, les parts représentatives des terres et des autres actifs ont été dévolues, sans beaucoup de restructuration interne, à la nouvelle entreprise moyennant des certificats d'actions.

Selon les adversaires des réformes, la fragmentation des grandes exploitations risque d'alourdir les coûts et de peser sur l'efficacité. Cependant, sauf en Albanie et en Roumanie, cette fragmentation ne s'est pas produite. En Hongrie et en République tchèque, par exemple, l'explication est sans doute à rechercher dans le fait que les terres ont pour l'essentiel été louées aux nouvelles coopératives.

Malgré certains succès dans la privatisation et la redistribution de terres agricoles, il n'existe pas encore de véritable marché permettant à la terre de servir de garantie hypothécaire ; or cela est nécessaire pour instaurer un système efficace de crédit aux agriculteurs. Quelques résultats modestes ont été obtenus dans les pays d'Europe centrale et orientale, mais dans les NEI la réforme du secteur financier commence à peine. Il faut aussi créer un secteur bancaire fiable³ et ouvrir les portes aux capitaux étrangers.

Mais ce n'est pas seulement les terres qu'il faut privatiser. La vente de magasins de détail aux particuliers a donné d'excellents résultats, notamment dans les PECO. Il s'avère plus difficile de privatiser le commerce de gros et l'industrie alimentaire, car ils sont souvent très endettés et reposent sur des techniques dépassées, bien que des progrès aient été accomplis à cet égard dans les PECO, surtout en

2. Luis Portugal, « Pologne : restructuration agricole », *l'Observateur de l'OCDE*, n° 192, février-mars 1995.

3. Hans J. Blommestein, « Clef du marché à l'Est : un système bancaire efficace », *l'Observateur de l'OCDE*, n° 177, août-septembre 1992.

République tchèque, en Hongrie et en Pologne. Dans les NEI, les circuits de commercialisation et de distribution restent à privatiser.

Les relations commerciales

La plupart des PECO ont essayé de réorienter leurs échanges agricoles vers l'Europe occidentale et ont négocié avec l'UE des accords commerciaux préférentiels dits «accords européens», qui, toutefois, ne prévoient qu'une amélioration progressive de l'accès au marché pour les produits des PECO. Ce type d'accord, qui permettra un jour le libre-échange de la plupart des biens et services, a été signé par l'UE et la Bulgarie, la Roumanie, les quatre États du groupe de Visegrad (Hongrie, Pologne et les Républiques tchèque et slovaque) et les États baltés.

Plusieurs contraintes pèsent encore sur les exportations des PECO vers l'ouest, notamment la rigueur des normes qualitatives occidentales et la concurrence des produits occidentaux fortement subventionnés. En revanche, leurs importations de l'ouest, notamment de produits à forte valeur ajoutée (prêts à consommer, par opposition aux produits de base) ont augmenté, aggravant leur déficit commercial avec les pays de l'Europe occidentale. La légère amélioration des résultats à l'exportation obtenus par ces derniers en 1994 tient d'ailleurs surtout à l'accroissement de leurs exportations vers les NEI.

Plusieurs PECO comptent bien trouver leur place dans l'UE élargie, scellant ainsi leurs réformes démocratiques et économiques. De toute évidence, dans le secteur agro-alimentaire, si les PECO adoptaient des mesures comparables à celles de la politique agricole commune (PAC) de l'UE, il en coûterait cher à leurs contribuables et consommateurs, leur économie s'en trouverait perturbée et leur compétitivité affaiblie. Malgré ces effets négatifs, les PECO qui ont conclu des accords d'association avec l'UE ont, en vue de leur adhésion, commencé à mettre en place des fonds d'aide, des organismes de réglementation du marché etc., et à employer des instruments qui ressemblent dans une certaine mesure à ceux de la PAC, notamment des garanties de prix et des aides à l'exportation. Jusqu'à présent, les garanties de prix et d'autres paiements de soutien ont été bien maîtrisés et restent sensiblement inférieurs à ceux qui sont pratiqués dans le cadre



La production de céréales dans les PECO a commencé à augmenter depuis quelque temps, tandis que plusieurs facteurs ont conduit à une évolution inverse dans les NEI – sécheresse, manque d'intrants et de crédits.

de la PAC. Mais, une fois les institutions en place, des dérapages sont possibles, qui déclencheraient alors une augmentation considérable de l'offre, comme le montre l'exemple des Länder de l'ancienne RDA. Étant donné la rigueur des engagements souscrits par la plupart des PECO dans le cadre du cycle d'Uruguay, une telle expansion poserait vite des problèmes ; elle pourrait aussi être très coûteuse.

La Hongrie, la Pologne, les Républiques tchèque et slovaque, et la Roumanie sont déjà membres de l'Organisation mondiale du commerce (qui a pris le relais du GATT) et beaucoup d'autres PECO et NEI en sont à divers stades de négociations en vue d'une adhésion.

■ ■

Les PECO font des progrès considérables sur la voie de la production axée sur le marché, mais beaucoup reste à faire. L'ampleur des réformes varie de fait beaucoup suivant les pays, les progrès les plus rapides étant accomplis par les quatre pays du groupe de Visegrad, par l'Estonie et la Slovénie. Les perturbations économiques et sociales qui en ont résulté, et qui continueront dans un avenir prévisible, confirmeront la nécessité de l'ajustement structurel dans le secteur agro-alimentaire.

Les NEI, en revanche, pour s'être lancés dans les réformes plus récemment et avec plus d'hésitations, n'ont pas encore atteint le paroxysme des effets de la transition. Cependant, bien qu'ils aient

connu le même moule institutionnel pendant quelque soixante-dix ans, le peu de temps qui s'est écoulé depuis l'effondrement de l'Union soviétique a suffi pour que réapparaissent leurs caractéristiques distinctives, qui sans doute s'affirmeront encore. Les recommandations sur les mesures à prendre devront tenir compte de cette diversité. En attendant, la régularité du redressement de la production agricole dans les PECO devrait y faciliter les progrès vers l'application des principes du marché. ■

BIBLIOGRAPHIE OCDE

- Politiques, marchés et échanges agricoles dans les pays d'Europe centrale et orientale, dans certains nouveaux États indépendants de l'ancienne Union soviétique, en Mongolie et en Chine : suivi et perspectives 1995, 1995
- Examen des politiques agricoles : Pologne, 1995
- Luis Portugal, «Pologne : restructuration agricole», l'Observateur de l'OCDE, n° 192, février-mars 1995
- Examen des politiques agricoles : Hongrie, 1995
- Matthew Harley, «L'agriculture hongroise à la croisée des ... systèmes», l'Observateur de l'OCDE, n° 186, février-mars 1994
- La restructuration du secteur bancaire en Europe centrale et orientale, 1992
- Hans J. Blommestein, «Clef du marché à l'Est : un système bancaire efficace», l'Observateur de l'OCDE, n° 177, août-septembre 1992.



Suède

Combattre le chômage

Hans Christiansen

Longtemps considérée comme la championne du plein emploi, la Suède s'est retrouvée en 1993, au lendemain de la dernière récession, avec le taux de chômage le plus élevé depuis les années 30. Les remèdes utilisés habituellement – flexibilité des salaires réels et mesures actives en faveur du marché du travail – s'avèrent inopérants face au niveau atteint par le chômage et le gouvernement suédois se tourne à présent vers des mesures destinées à accroître la demande de main-d'œuvre. Il s'agit notamment d'améliorer la flexibilité du marché du travail, de rabaisser des prétentions salariales irréalistes, de favoriser la croissance des entreprises et de la création d'emplois, et d'élever le niveau de qualification de la main-d'œuvre par la politique de l'éducation¹.

La récession sans précédent de l'économie suédoise entre 1991 et 1993 a fait chuter la demande de main-d'œuvre dans l'ensemble du secteur privé. A cause des graves difficultés budgétaires, les emplois perdus n'ont pu être compensés par des embauches dans le secteur public. En conséquence, le chômage a grimpé à son niveau le plus élevé depuis la fin de la guerre, touchant près de 10 % de la population active à la mi-1993, ce à quoi il faut ajouter 5 % de personnes occupées dans des programmes de formation, d'insertion professionnelle ou autres mesures se rattachant au volet actif des politiques du marché du travail. La croissance modérée de la production en 1994 et 1995, sous l'effet des exportations, s'est surtout traduite par des gains de productivité, mais a néanmoins déclenché une certaine relance de la demande de main-d'œuvre

dans l'industrie, contribuant ainsi à un léger recul du chômage.

Malgré un marché du travail déprimé, les accords salariaux collectifs signés au premier semestre de 1995 prévoient une hausse des salaires de plus de 4 % par an au cours des deux prochaines années, y compris dans les secteurs tournés vers le marché intérieur où la crise est particulièrement forte, notamment le bâtiment et le commerce de détail. Cela peut être considéré comme une nette rupture avec le passé lorsque les salaires réels baissaient brutalement même quand le chômage n'augmentait que modestement².

Mais la flexibilité des salaires réels dans les années 70 et 80 a coïncidé avec une forte inflation au niveau international et a été associée à deux reprises à d'importantes dévaluations de la couronne suédoise, de sorte qu'une modération même légère des salaires nominaux permettait de réduire considérablement les salaires réels. Aujourd'hui, avec une inflation inférieure à 3 % et un gouvernement bien résolu à maintenir la stabilité des prix, cette voie n'est plus praticable. La lutte contre le chômage passe par une flexibilité du marché du travail plus importante que par le passé, en particulier une plus grande mobilité géographique et professionnelle, et par des salaires relatifs qui reflètent l'offre et la demande sur le marché du travail.

La politique du marché du travail

La générosité des systèmes d'indemnisation du chômage, tant en termes de taux de compensation – allocations chômage par rapport au salaire antérieur – que de durée de la période d'indemnisation, peut susciter des prétentions salariales irréalistes et

freiner la mobilité géographique et professionnelle. Dans le cadre du système suédois de garantie de revenu, toute personne affiliée aux caisses d'assurance chômage (88 % de la population active) peut bénéficier d'indemnités de chômage. Le taux maximum de compensation a été récemment ramené à 75 %, mais reste élevé par rapport aux normes internationales (autour de 60 % dans de nombreux pays de l'OCDE). En outre, tout chômeur peut obtenir, sous certaines conditions de ressources, une aide en espèces des collectivités locales, aide qui peut être plus généreuse que les indemnités de chômage. Il semble toutefois que le fait d'accepter cette aide soit parfois considéré comme déshonorant ; une étude récente révèle qu'une faible proportion des ménages qui pourraient y prétendre la perçoit effectivement³. Pour ceux qui le font, il n'existe pratiquement aucune limitation de durée, ce qui influe certainement sur le zèle mis à rechercher un emploi.

La Suède a depuis longtemps recours à des politiques actives du marché du travail dont l'objectif est de permettre aux chômeurs de rester en contact avec le monde professionnel, en évitant l'érosion du capital humain et en assurant des formations à des métiers pour lesquelles l'offre de main-d'œuvre est insuffisante. Mais l'efficacité des mesures actives en tant que tremplin permettant de retrouver un emploi régulier a, semble-t-il, diminué ces dernières années du fait de leur utilisation accrue comme moyen de prolonger les droits à l'assurance chômage. Cela signifie qu'on n'a proposé aux chômeurs de participer à un programme de formation ou de réinsertion que lorsqu'ils sont pratiquement arrivés en fin de droit et qu'ils ont entamé une nouvelle période de chômage à l'issue de ce programme.

Lever des obstacles

La législation relative à la protection de l'emploi peut avoir un effet sur ce dernier dans la mesure où elle tend à accroître les coûts des licenciements et agit par conséquent comme un frein à l'embauche. A certains égards, la législation concernant la pro-

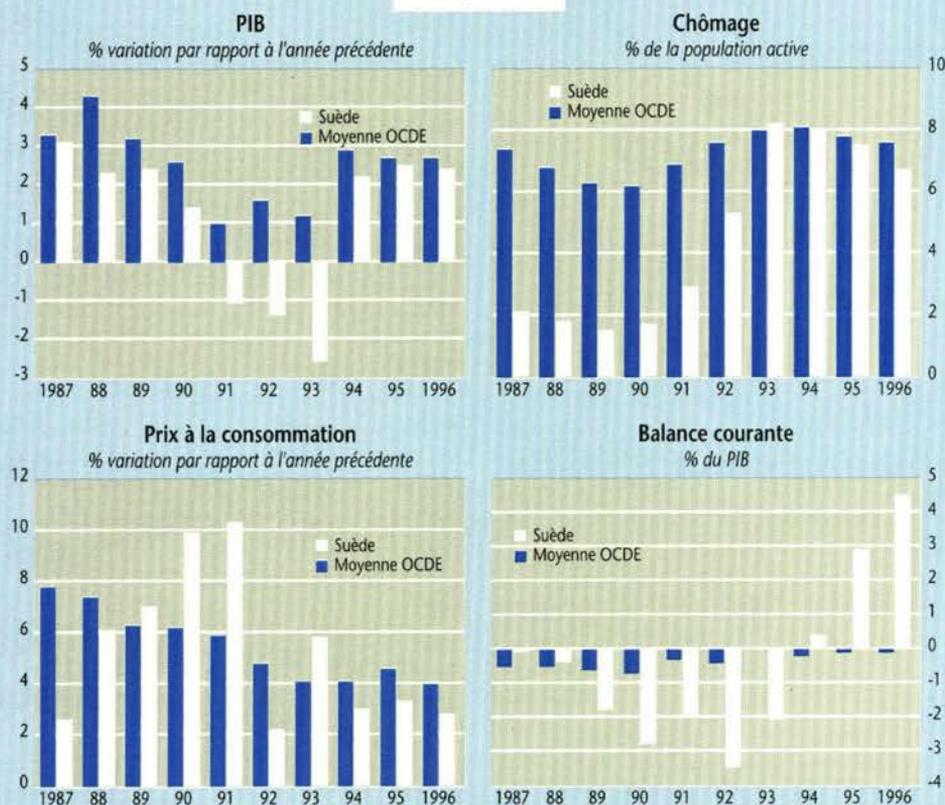
1. *Études économiques de l'OCDE : Suède*, Les éditions de l'OCDE, Paris, 1995.

2. Pour une vue d'ensemble, voir *Långtidsutredningen 1995*, ministère des finances, Stockholm, 1995.

3. En *Social Försäkring – Rapport till expertgruppen för studier i offentlig ekonomi; DS 1994: 81*, ministère des finances, Stockholm, 1994.

Hans Christiansen travaille à la branche des études nationales et des perspectives économiques, département des affaires économiques de l'OCDE.

Repères



tection de l'emploi pour les salariés permanents est stricte en Suède comparativement à d'autres pays d'Europe du Nord. Le principe «dernier entré-premier sorti» y est appliqué de façon rigoureuse et les délais de préavis sont parmi les plus longs de la zone OCDE. Pour un salarié ayant quatre ans d'ancienneté, le délai de préavis est de quatre mois, soit le double du délai moyen dans les pays de l'OCDE. A d'autres égards cependant, la législation suédoise est relativement permissive. Ainsi n'existe-t-il pas de restrictions au droit des employeurs de licencier pour motif économique et aucune loi ne définit les indemnités à verser dans ce cas.

Le régime fiscal peut fausser les mécanismes du marché dans la mesure où les salaires réels après impôt versés aux salariés ne correspondent pas au coût réel du travail pour l'employeur (le «coût fiscal»). Chaque fois que les salariés réussissent à protéger leurs salaires réels nets des effets d'un alourdissement des impôts, le coût global du travail tend à augmenter, entraînant une baisse de la demande de main-d'œuvre. La Suède est l'un des pays de

l'OCDE où le coût fiscal est le plus important. Même si les études empiriques n'aboutissent pas aux mêmes conclusions quant à l'ampleur de l'effet exercé par la fiscalité sur la formation des salaires, il est difficile de rejeter l'idée selon laquelle l'alourdissement de la charge fiscale pourrait avoir freiné, dans une certaine mesure, la demande de main-d'œuvre.

La plupart des études suédoises sur la création et la destruction d'emplois arrivent à la conclusion qu'une part prépondérante de la création nette d'emplois est liée à la naissance de nouvelles entreprises et à l'expansion des petites ; d'où l'intérêt des politiques destinées à favoriser le développement de ces dernières. La Suède a mis sur pied des sociétés de capital-risque et s'efforce de drainer les fonds contrôlés par le secteur public vers de petites et de nouvelles firmes. Le principal obstacle à la progression des créations d'entreprises semble toutefois résider dans une fiscalité trop lourde qui tend à limiter la demande. Le secteur des services, considéré dans la plupart des pays comme le principal gisement d'emplois pour les années à venir, est particu-

lièrement pénalisé. En effet, la demande de services est extrêmement sensible à l'évolution du revenu net des ménages ; en outre, comme il s'agit d'un secteur à forte intensité de main-d'œuvre, il est particulièrement touché par des distorsions introduites par la fiscalité.

Améliorer les qualifications

L'élévation du niveau d'instruction – qui tend à accroître la productivité individuelle – stimule la demande de main-d'œuvre. C'est la raison pour laquelle les autorités suédoises, parallèlement aux mesures de flexibilité du marché du travail, se sont engagées dans cette voie. De 1991 à 1995, le nombre de places dans le système d'éducation ordinaire s'est accru de plus de 90 000 (soit l'équivalent de 2 % de la population active), la priorité ayant été donnée à l'enseignement supérieur dont les effectifs ont progressé de 30 %.

Cet infléchissement peut, à première vue, paraître surprenant, la Suède ayant une longue tradition de politiques favorables à l'éducation. Or, dans le passé, les efforts portaient principalement sur l'enseignement primaire et secondaire, auquel la Suède consacrait une part du PIB plus élevée que tous les autres pays de l'OCDE. En revanche, la proportion de la population active suédoise ayant accompli des études supérieures n'est pas particulièrement élevée. De plus, une fraction étonnamment importante des Suédois les plus instruits ont plus de 40 ans et ont une spécialité qui les destine à un emploi dans le secteur public, l'enseignement ou les sciences humaines par exemple. En fait, les études empiriques révèlent que durant les dernières décennies, les industries suédoises se sont de plus en plus spécialisées dans l'exportation de produits traditionnels grands consommateurs de ressources mais n'exigeant qu'un faible niveau de qualification de la main-d'œuvre. Le gouvernement a cherché à redresser la situation en orientant les étudiants vers les filières d'enseignement technique et de gestion, particulièrement adaptées aux besoins des entreprises. ■

BIBLIOGRAPHIE OCDE

Études économiques de l'OCDE : Suède, 1995.

États-Unis

Mieux former la population active

Kathryn Gordon

Depuis plusieurs années déjà, certains commentateurs laissent entendre que les États-Unis – système souple de formation des salaires, marchés de l'emploi assez peu réglementés, forte incitation au travail – pourraient se trouver pris au piège des « faibles qualifications-emplois précaires ». Mais on peut également faire valoir que ce sont la flexibilité des marchés et l'esprit d'entreprise des milieux d'affaires qui ont permis la création d'un aussi grand nombre d'emplois – non seulement dans les secteurs de haute technologie et des services bien rémunérés, mais aussi pour les nombreux travailleurs américains peu instruits et peu qualifiés. Sensibles à l'évolution des salaires relatifs qui a baissé le coût d'embauche des travailleurs peu qualifiés, les entreprises américaines ont su déceler des activités intéressantes, mettre en œuvre des technologies appropriées et collecter les ressources financières nécessaires pour employer la main-d'œuvre disponible. Selon cette opinion, les tendances récentes en matière de salaires et de création d'emplois sont le reflet d'un système de marché qui, en égalisant l'offre et la demande de main-d'œuvre, a simplement mis une étiquette sur la dimension économique de problèmes très anciens¹.

Le principal de ces problèmes : un système d'enseignement initial souvent très médiocre. Si ses résultats varient selon les régions et les groupes ethniques, les statistiques montrent qu'il est pour une large part très inefficace. En mathématiques, certains États américains sont en tête des comparaisons internationales (à égalité avec Taiwan et la Corée du Sud), tandis que d'autres sont au niveau

de certains pays à faible revenu et à taux élevés d'analphabétisme (comme la Jordanie). Les étudiants noirs, lorsqu'ils obtiennent leur diplôme d'études secondaires, ont environ deux années de retard sur leurs camarades blancs. Cet écart est largement imputable au fait que les deux tiers des noirs vivent dans les centres-villes où les crédits alloués aux écoles sont faibles, où la communauté environnante compte peu de gens éduqués et où l'économie locale fonctionne souvent très mal ; autant de facteurs qui aggravent la situation scolaire. Qu'un très grand nombre de personnes quitte le système d'enseignement initial avec un faible niveau constitue pour la politique américaine dans le domaine du capital humain un échec dont on ne trouve guère l'équivalent dans la zone OCDE.

Le diplômé type de l'enseignement secondaire qui ne poursuit pas ses études a connu, depuis une vingtaine d'années, une érosion continue de son salaire, tendance qui a peu de chances de s'inverser. Les prévisions concernant l'évolution de la demande de qualifications sont notoirement difficiles mais indiquent néanmoins une progression constante de la demande de travailleurs mieux instruits et plus qualifiés, notamment à cause de l'orientation sectorielle vers des activités reposant sur une utilisation sophistiquée de l'information². Le manque d'instruc-

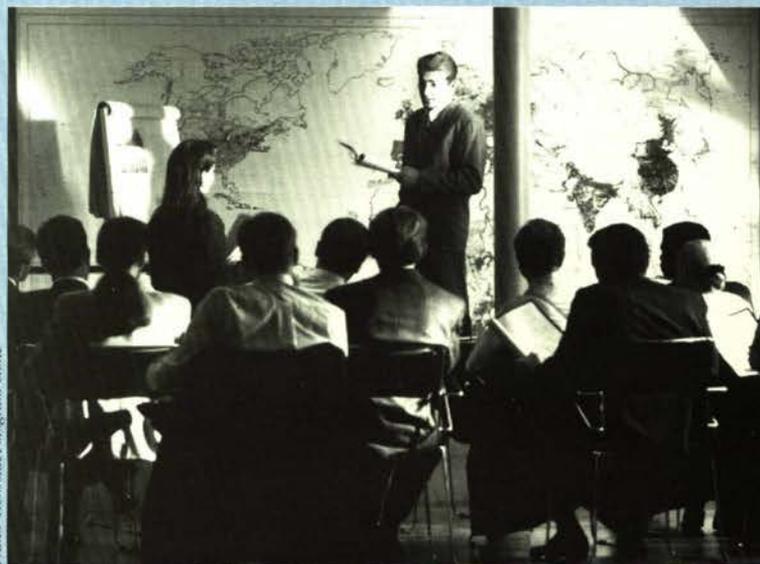
tion de base d'une large proportion de la population ne constitue pas un problème nouveau mais il semble aggravé par les forces économiques actuelles – changement technologique et organisationnel, évolution démographique, immigration, mondialisation des échanges et des flux d'investissement, modification permanente de la structure de la demande de biens et de services.

Les performances de l'enseignement supérieur sont, en revanche, remarquables : vingt-sept pour cent des Américains terminent leurs études universitaires, soit deux fois plus que la moyenne de l'OCDE. Les États-Unis affectent à l'enseignement supérieur un pourcentage du PIB plus élevé que tous les autres pays pour lesquels des données sont disponibles – 2,5 % contre 1,7 % en moyenne pour la zone OCDE. De plus, le pourcentage d'adultes déclarant avoir suivi une formation liée à un emploi en 1991 – soit 38 % – est élevé par rapport à la plupart des autres pays (graphique).

L'enseignement pour adultes à la rescousse ?

Certains analystes considèrent qu'en améliorant les connaissances théoriques et pratiques de la main-d'œuvre adulte, on pourra compenser les défauts

L'enseignement supérieur est devenu un secteur diversifié et efficace, largement tourné vers l'emploi.



Frankle Herbold/Photogram-Stone

Kathryn Gordon travaille dans la branche des études nationales et des perspectives économiques du département des affaires économiques de l'OCDE.

du système scolaire initial. De fait, le système américain d'éducation et de formation pour adultes est déjà à maints égards très satisfaisant. La concurrence est vive entre les diverses filières – enseignement institutionnalisé, formation en entreprise, apprentissage autonome, expérience sur le tas – que le système américain laisse se concurrencer de façon assez libre.

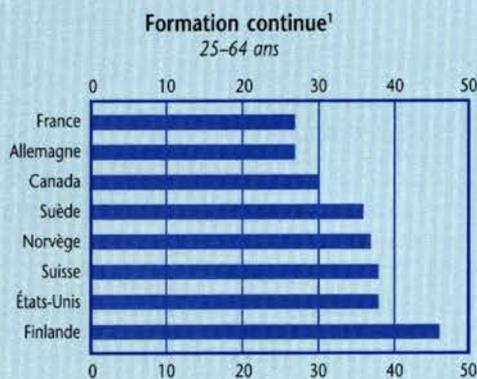
L'intervention des pouvoirs publics est néanmoins importante. Elle a pour but de remédier aux principales défaillances du marché, en particulier les problèmes que posent le recours aux marchés du crédit pour financer l'accumulation de capital humain, la transmission des informations, les externalités sociales et économiques. Les autorités – locales, des États et fédérales – ont dépensé environ 60 milliards de dollars en 1991 en faveur de l'enseignement institutionnalisé pour adultes (mais une somme relativement faible au titre de la formation structurée en entreprise).

Certaines caractéristiques plus générales de la société américaine – grande mobilité géographique, absence de contrôles sociaux ou réglementaires sur le débauchage de personnel et le changement d'emploi – influent sur l'attitude de la main-d'œuvre à l'égard de l'enseignement et la formation pour adultes ainsi que sur les caractéristiques de cet enseignement. Premièrement, de nombreux travailleurs, sachant que leur relation avec une entreprise donnée pourrait ne pas durer très longtemps, développent un capital humain transférable, en privilégiant les qualifications facilement repérables par les employeurs éventuels, et notamment des formations qui permettent d'obtenir des unités capitalisables, des certificats et des diplômes dont la valeur est clairement reconnue. Par contre, l'acquisition de compétences davantage liées à une entreprise donnée – comme la connaissance des caractéristiques des méthodes de production, des produits ou de la clientèle – est un peu moins développée et a tendance à ne concerner qu'un groupe limité de salariés. Cette réticence à trop miser sur des relations économiques à long terme est un trait essentiel de l'économie américaine qu'on retrouve également sur

1. *Études économiques de l'OCDE : États-Unis*, Les éditions de l'OCDE, Paris, 1995.

2. Jeremy Beale, «L'explosion de l'information», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 196, octobre-novembre 1995.

3. *Rapport de l'ensemble des diplômés de l'université à la population ayant l'âge de l'obtention d'un diplôme universitaire en 1992*.



1. Participation à des cours de formation continue liée à l'emploi en % de la population employée âgée de 25-64 ans.

Source : OCDE

les marchés des capitaux et dans l'organisation des entreprises.

Deuxièmement, le secteur institutionnalisé de l'enseignement supérieur – qui réagit aux signaux du marché du travail et aux pressions très vives de la concurrence en son sein – est devenu progressivement au cours des décennies un système divers et, dans l'ensemble, efficace, largement tourné vers l'emploi ou l'avancement professionnel. De fait, la plupart des adultes qui ont le désir d'interrompre leur activité professionnelle et disposent des ressources pour ce faire peuvent avoir accès à toute une série d'enseignements et de formations d'assez bonne qualité, fournis par de nombreuses institutions publiques et privées. Un vaste dispositif d'aides (bourses, prêts bonifiés et institutions subventionnées par les États) est accessible à nombre d'entre eux. De fait, de larges fractions de la population active américaine ont recours au système d'enseignement pour adultes dans le cadre de l'éducation permanente.

Les établissements d'enseignement supérieur passent de plus en plus souvent des contrats avec des entreprises pour proposer des ensembles pédagogiques sur mesure. Une innovation récente : la mise en place par certaines firmes d'unités spécialisées qui sous-traitent aux établissements d'enseignement supérieur toute la gamme des besoins de leurs salariés en matière d'éducation et de formation.

Malgré ses succès, le système d'enseignement et de formation pour adultes souffre de carences dont il faudra s'occuper rapidement. La plus grave est qu'il n'arrive pas à atteindre les nombreux individus qui, au plus, ont pour bagage un diplôme de l'enseignement secondaire. Il semble qu'il s'agisse

moins d'un problème lié au système même de l'enseignement supérieur que du symptôme d'une défaillance plus générale du «modèle» social américain : une forte dépendance des crédits des collectivités locales ou des États pour ce qui est des services sociaux de base (notamment en matière d'éducation) et, dans le même temps, une nette séparation géographique entre groupes sociaux aux revenus et aux besoins différents. Conséquence : les Américains ayant les ressources nécessaires sont incités à s'organiser sur le plan géographique en fondant des «clubs» distincts pour éviter que leurs impôts locaux ne soient «dilués» par la nécessité de répondre aux demandes éducatives de communautés moins favorisées.

Il est clair que toute solution efficace à long terme passera nécessairement par des améliorations sensibles des résultats des écoles primaires et secondaires. A la différence de l'enseignement obligatoire, l'enseignement pour adultes n'a pas pour mission de mener l'ensemble de la population étudiante à un minimum de résultats fixés par la collectivité. Si le primaire et le secondaire ne le font pas, le système pour adultes ne saurait au mieux qu'apporter une solution partielle. Un plus grand investissement dans les normes d'enseignement permettrait aux écoles de communiquer plus efficacement avec les parents et les élèves pour expliquer ce qu'on attend d'eux. Des dispositifs offrant davantage d'options – et notamment des variantes destinées à aider les parents ayant un faible niveau d'instruction, les «bons éducatifs» par exemple – pourraient être expérimentés à un échelon plus vaste. Enfin, l'amélioration de la qualité de l'enseignement professionnel peut aider les écoles à attirer des étudiants qui ne sont pas motivés par une approche purement théorique. ■

BIBLIOGRAPHIE OCDE

- *Études économiques de l'OCDE : États-Unis*, 1995
- *Perspectives des communications* 1995, 1995
- *Les perspectives des technologies de l'information* 1995, 1995
- Jeremy Beale, «L'explosion de l'information», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 196, octobre-novembre 1995
- *Études économiques de l'OCDE, États-Unis*, 1994.

Repères

ALLEMAGNE			
	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	2,5	2,2
Indicateur avancé*	août 95	-0,3	-1,3
Prix à la consommation*	août 95	-0,2	1,5
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	déc. 94	-2,74	-1,07
Taux de chômage*	juil. 95	6,8	6,9
Taux d'intérêt	août 95	4,46	5,00

* Ex-REFA

AUSTRALIE			
	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	0,7	3,4
Indicateur avancé	sept. 95	0,6	-4,0
Prix à la consommation	T2 95	1,3	4,5
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	juil. 95	-1,88	-1,54
Taux de chômage	août 95	8,3	9,4
Taux d'intérêt	août 95	7,55	5,70

CANADA			
	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	-0,3	2,5
Indicateur avancé	juil. 95	-0,5	-4,3
Prix à la consommation	août 95	-0,1	2,3
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T2 95	-4,15	-5,07
Taux de chômage	août 95	9,5	10,3
Taux d'intérêt	sept. 95	6,60	5,51

ÉTATS-UNIS			
	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	0,3	3,3
Indicateur avancé	août 95	1,0	1,7
Prix à la consommation	août 95	0,3	2,6
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T2 95	-43,62	-37,99
Taux de chômage	août 95	5,6	6,0
Taux d'intérêt	sept. 95	5,73	5,03

Définitions et notes

Produit intérieur brut : séries en volume corrigées des variations saisonnières sauf Allemagne.
Indicateur avancé : indice composite, fondé sur différents indicateurs de l'activité économique (emploi, ventes, revenus, etc.), qui signale les mouvements cycliques de la production industrielle de six à neuf mois en avance

Indice des prix à la consommation : mesure les variations dans le temps des prix de vente au détail d'un panier constant de biens et services

Balance courante : milliards de dollars ; non corrigée des variations saisonnières sauf États-Unis

Taux de chômage : % de la population active totale - taux de chômage standardisés (BIT) ; définition nationale pour Autriche, Danemark, Islande, Mexique, Suisse, Turquie ; corrigés des variations saisonnières sauf Turquie

Taux d'intérêt : taux à trois mois sauf Grèce (douze mois)

Source : Principaux indicateurs économiques, Les éditions de l'OCDE, Paris, octobre 1995.

AUTRICHE			
	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	0,3	2,5
Indicateur avancé	juil. 95	-0,4	0,9
Prix à la consommation	août 95	0,5	2,1
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	juil. 95	-0,60	-0,40
Taux de chômage	août 95	6,7	6,6
Taux d'intérêt	juil. 95	4,55	4,84

DANEMARK			
	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T1 95	0,8	3,6
Indicateur avancé	juin 95	1,2	1,6
Prix à la consommation	août 95	0,2	1,6
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T2 95	0,65	0,41
Taux de chômage	juin 95	10,2	12,3
Taux d'intérêt	sept. 95	5,70	6,40

FINLANDE			
	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	0,0	4,2
Indicateur avancé	avr. 95	-0,6	2,3
Prix à la consommation	août 95	-0,2	0,5
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	juil. 95	0,26	0,60
Taux de chômage	août 95	16,5	17,4
Taux d'intérêt	sept. 95	5,95	5,57

BELGIQUE			
	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	1994		2,2
Indicateur avancé	août 95	-1,5	-5,2
Prix à la consommation	août 95	0,2	1,3
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T4 94	3,87	4,07
Taux de chômage	août 95	9,9	9,8
Taux d'intérêt	août 95	4,46	5,50

ESPAGNE			
	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T1 95	1,0	3,1
Indicateur avancé	juin 95	-0,8	2,4
Prix à la consommation	août 95	0,3	4,3
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	juil. 95	0,63	-0,41
Taux de chômage	T2 95	22,5	24,1
Taux d'intérêt	août 95	9,60	7,81

FRANCE			
	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	0,4	2,8
Indicateur avancé	août 95	-0,7	-2,9
Prix à la consommation	août 95	0,4	1,9
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T1 95	7,00	1,95
Taux de chômage	août 95	11,4	12,2
Taux d'intérêt	sept. 95	5,96	5,63



GRÈCE

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	1993		0,6
Indicateur avancé	juin 95	0,0	1,0
Prix à la consommation	août 95	0,1	8,7
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	mai 95	-0,74	-0,67
Taux de chômage		..	..
Taux d'intérêt	août 95	14,80	20,00



ITALIE

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T1 95	1,5	4,0
Indicateur avancé	août 95	0,7	-0,7
Prix à la consommation	août 95	0,3	5,7
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	juil. 95	1,82	2,14
Taux de chômage	T1 95	11,8	10,8
Taux d'intérêt	août 95	10,47	8,92



MEXIQUE

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	-7,6	-10,5
Indicateur avancé		..	..
Prix à la consommation	août 95	1,7	41,6
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T2 95	0,45	-7,12
Taux de chômage	juil. 95	6,7	3,6
Taux d'intérêt	sept. 95	34,81	14,15



PAYS-BAS

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T1 95	1,1	3,0
Indicateur avancé	août 95	0,0	0,0
Prix à la consommation	août 95	0,2	1,5
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T1 95	3,84	2,24
Taux de chômage	juil. 95	6,7	7,0
Taux d'intérêt	sept. 95	3,92	5,07



SUÈDE

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	1,2	4,6
Indicateur avancé	août 95	1,4	0,0
Prix à la consommation	août 95	-0,1	2,4
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	juil. 95	0,16	0,36
Taux de chômage	août 95	9,3	9,6
Taux d'intérêt	sept. 95	8,92	7,71



IRLANDE

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	1993		4,0
Indicateur avancé	juil. 95	-1,0	7,7
Prix à la consommation	T2 95	1,1	2,8
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T1 95	0,62	0,26
Taux de chômage	août 95	14,5	14,6
Taux d'intérêt	juin 95	6,75	5,56



JAPON

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	0,8	0,6
Indicateur avancé	août 95	1,0	4,4
Prix à la consommation	août 95	0,2	-0,2
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	juil. 95	9,22	11,60
Taux de chômage	août 95	3,2	3,0
Taux d'intérêt	août 95	0,82	2,27



NORVÈGE

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T4 94	1,9	4,4
Indicateur avancé	avr. 95	0,3	0,6
Prix à la consommation	août 95	-0,2	2,2
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	mai 95	-0,08	0,33
Taux de chômage	T2 95	5,2	5,8
Taux d'intérêt	août 95	5,34	5,86



PORTUGAL

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T4 93	1,6	-0,7
Indicateur avancé	juin 95	-0,2	-2,1
Prix à la consommation	août 95	0,5	4,0
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T4 94	-0,94	0,02
Taux de chômage	T2 95	7,1	6,9
Taux d'intérêt	août 95	9,22	11,66



SUISSE

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	0,3	1,4
Indicateur avancé	août 95	0,2	2,2
Prix à la consommation	août 95	0,4	2,0
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T1 95	5,83	6,13
Taux de chômage	août 95	4,2	4,7
Taux d'intérêt	août 95	2,81	4,22



ISLANDE

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	1993		1,0
Indicateur avancé		..	..
Prix à la consommation	août 95	0,4	1,8
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T2 95	0,01	0,01
Taux de chômage	août 95	5,7	4,6
Taux d'intérêt	août 95	7,10	4,90



LUXEMBOURG

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	1993		0,3
Indicateur avancé	août 95	-0,5	-5,1
Prix à la consommation	août 95	-0,1	1,8
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante		..	..
Taux de chômage		..	..
Taux d'intérêt		..	..



NOUVELLE-ZÉLANDE

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	0,0	2,3
Indicateur avancé		..	..
Prix à la consommation	T2 95	1,0	4,6
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T1 95	0,08	0,40
Taux de chômage	T2 95	6,3	8,3
Taux d'intérêt	août 95	9,03	7,06



ROYAUME-UNI

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T2 95	0,6	2,7
Indicateur avancé	sept. 95	0,0	-0,1
Prix à la consommation	août 95	0,5	3,6
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T2 95	-7,13	-3,37
Taux de chômage	août 95	8,7	9,5
Taux d'intérêt	sept. 95	6,72	5,67



TURQUIE

	période	variation par rapport à	
		la période précédente %	l'année précédente %
Produit intérieur brut	T1 95	4,7	-1,4
Indicateur avancé		..	..
Prix à la consommation	août 95	3,9	89,9
		valeur courante	même période année précéd.
Balance courante	T2 95	-0,49	1,41
Taux de chômage	T4 94	7,9	7,9
Taux d'intérêt	juil. 95	69,99	98,76

Économie

Le Japon : les finances publiques Robert Price	185
Les États-Unis : la productivité Mark French et Peter Jarrett	185
Perspectives économiques de l'OCDE, n° 54 les points essentiels	186
La productivité en perspective A. Steven Englander et Andrew Gurney	188
Coup de projecteur sur la Corée Richard Herd et Randall S. Jones	188
Coup de projecteur sur le Mexique Bénédicte Larre et Bernard Wacquez	188
Coup de projecteur sur la Turquie Helmut Ziegelschmidt	188
Supplément OCDE en chiffres, édition 1994	188
L'Espagne : l'impératif structurel Panayotis Thomopoulos	189
Communiqué ministériel, 1994	189
Perspectives économiques de l'OCDE, n° 55 les points essentiels	189
L'Allemagne : surmonter les obstacles structurels Alexandra Iwanchuk Bibbee	190
Le Danemark : l'économie décolle Sveinbjörn Blöndal et Hans Christiansen	190
Le Royaume-Uni : le service national de santé Yutaka Imai	190
L'Italie : le pouvoir dans les entreprises Andrea Goldstein et Giuseppe Nicoletti	192
Le Canada : articuler les réformes sociales Hannes Suppanz	192
La Nouvelle-Zélande : les résultats de l'ouverture Adrian Orr	192
Perspectives économiques de l'OCDE, n° 56 les points essentiels	192
La Grèce : la déréglementation des marchés financiers Georges Soumelis	193
L'Autriche : défis pour le secteur des entreprises Alexandra Iwanchuk Bibbee	194
Communiqué ministériel, 1995	194
La mise en œuvre de la stratégie pour l'emploi	194
Supplément OCDE en chiffres, édition 1995	194
Le Portugal : la valorisation du capital humain Marco Mira d'Ercole	195
Perspectives économiques de l'OCDE, n° 57 les points essentiels	195

L'Allemagne : le «gouvernement d'entreprise» Jørgen Elmeskov	196
--	-----

Affaires urbaines

Un urbanisme à l'écoute des femmes Lindsay McFarlane	186
Économiser l'énergie dans les villes Ariel Alexandre et Nicola De Michelis	187
Villes mondiales et croissance économique Josef Konvitz	190
Les femmes dans la cité Lindsay McFarlane	195

Agriculture et pêcheries

Paiements directs pour les agriculteurs ? Wilfrid Legg	185
L'agriculture hongroise à la croisée des ... systèmes Matthew Harley	186
La nouvelle politique agricole turque Morvarid Bagherzadeh et Ronald Steenblik	189
Réforme radicale de l'agriculture mexicaine Javier Bonilla et Gérard Viatte	191
Pologne : restructuration agricole Luis Portugal	192
La réforme agricole en Suède Sture Åström	193
Les revenus des ménages agricoles Catherine Moreddu	194
La préretraite des agriculteurs Michael Ryan	194
Cap au large William Emerson	195
L'agriculture de la zone OCDE après Uruguay Carmel Cahill	196
Vers une agriculture «durable» Leo Maier et Ronald Steenblik	196
Les agriculteurs, les forêts et l'environnement Gérard Bonnis	196

Coopération internationale

Le Mexique : 25^e membre de l'OCDE Christian Schricke	188
L'intégration régionale Serge Devos	192

Développement

Afrique australe : le défi du développement Stéphanie Baile et Horst Breier	187
La demande d'énergie dans les pays en développement Karen Schneider	190

<i>Échanges, environnement et aide</i> Dirk von Felbert	195
Développement rural	
<i>Créneaux pour le monde rural</i> Bernard Lane et Kenji Yoshinaga	190
<i>Mettre en valeur les aménités rurales</i> Philippe Muheim et Priscilla Salant	190
Échanges	
<i>Hong-Kong, Singapour, Malaisie : la libéralisation des échanges</i> Anne Richards	185
<i>Des échanges verts ?</i> Candice Stevens	187
<i>Réconcilier concurrence et commerce international</i> Phedon Nicolaides	187
<i>Cycle de vie écologique et échanges</i> Candice Stevens	188
<i>La Chine présente</i> Kiichiro Fukasaku	189
<i>L'accès au marché : un défi aux échanges</i> Anthony Kleitz et Americo Beviglia Zampetti	191
<i>Échanges et investissement : la nouvelle libéralisation</i> Jean-Claude Paye	195
<i>Échanges, environnement et aide</i> Dirk von Felbert	195
<i>Commerce international : effets sur l'emploi</i> Nicholas Vanston	195
Économies en transition	
<i>Pays de l'Est : banques, dettes et privatisation</i> Hans J. Blommestein	185
<i>Est : un cadre pour l'environnement</i> Brendan Gillespie et Anthony Zamparutti	185
<i>La nouvelle politique énergétique roumaine</i> Stephen Perkins	185
<i>L'investissement à l'Est : catalyseur de la transition</i> Rolf Alter	186
<i>L'agriculture hongroise à la croisée des ... systèmes</i> Matthew Harley	186
<i>Science et technologie en Russie : de l'implosion vers la renaissance ?</i> Jean-Eric Aubert	186
<i>Faire passer le courant entre l'Est et l'Ouest</i> Philip Swanson	187
<i>La Hongrie et l'investissement étranger</i> Marie-France Houde	189
<i>Énergie : les Tchèques redistribuent les cartes</i> Jeffrey D. Pierson	191
<i>L'énergie en Russie</i> Randolf Gränzer	192
<i>Pologne : restructuration agricole</i> Luis Portugal	192

<i>Privatiser par liquidation</i> Stilpon Nestor et Scott Thomas	192
<i>Conversion militaire dans les régions russes</i> Ethan B. Kapstein et C. Marshall Mills	192
<i>La mutation de l'enseignement hongrois</i> John Lowe	193
<i>Transition, investissement et fiscalité</i> David Holland et Jeffrey Owens	193
<i>L'investissement étranger en Russie</i> Barbara Peitsch	193
<i>La politique industrielle de la Hongrie</i> Helgard Wienert	193

Éducation

<i>Autriche : réforme de l'enseignement</i> John Pratt	186
<i>Enseignement : enfants et adolescents à risque</i> Peter Evans	186
<i>La notion de handicap et l'école</i> Peter Evans	187
<i>L'école : une affaire de choix</i> Donald Hirsch	187
<i>Après la classe... l'école ?</i> Michael Hacker	189
<i>Les trois clefs d'un enseignement de qualité</i> David Hopkins et David Stern	191
<i>L'éducation permanente à la portée de tous</i> Jean-Claude Paye	193
<i>Les indicateurs de l'enseignement</i> Norberto Bottani	193
<i>Compétences et qualifications</i> Danielle Colardyn et Marianne Durand-Drouhin	193
<i>Investir dans le capital humain</i> Riel Miller et Gregory Wurzburg	193
<i>La mutation de l'enseignement hongrois</i> John Lowe	193
<i>Enseignement «présentiel» ou à distance</i> Pierre Duguet	194
<i>Le Portugal : la valorisation du capital humain</i> Marco Mira d'Ercole	195

Emploi

<i>Le pour et le contre des retraites avancées</i> Mahrez Okba	185
<i>Les ressorts cachés de l'emploi</i> Jean-Pierre Pellegrin	185
<i>Les femmes et la restructuration de l'emploi</i> Françoise Coré	186
<i>Un urbanisme à l'écoute des femmes</i> Lindsay McFarlane	186
<i>L'égalité des chances dans la fonction publique</i> Sally Washington	186

<i>L'investissement étranger : moteur de l'emploi ?</i> Rolf Alter	190
<i>Perspectives de l'emploi de l'OCDE : créer des emplois viables et productifs</i>	190
<i>Technologie, emploi et changement structurel</i> Jean-Claude Paye	194
<i>La technologie et l'emploi</i> George Papaconstantinou	194
<i>La mise en œuvre de la stratégie pour l'emploi</i>	194
<i>Commerce international : effets sur l'emploi</i> Nicholas Vanston	195
<i>Perspectives de l'emploi de l'OCDE : les points essentiels</i>	196

Énergie

<i>La nouvelle politique énergétique roumaine</i> Stephen Perkins	185
<i>Économiser l'énergie dans les villes</i> Ariel Alexandre et Nicola De Michelis	187
<i>Faire passer le courant entre l'Est et l'Ouest</i> Philip Swanson	187
<i>Le transport du gaz naturel</i> Jonathan Angel	188
<i>Le coût réel des biocarburants liquides</i> Laurie Michaelis	190
<i>La demande d'énergie dans les pays en développement</i> Karen Schneider	190
<i>Énergie : les Tchèques redistribuent les cartes</i> Jeffrey D. Pierson	191
<i>L'énergie en Russie</i> Randolf Gränzer	192
<i>Voitures, CO₂ et choix</i> Laurie Michaelis	195
<i>Énergie : actions volontaires contre le CO₂</i> Lee Solsbery et Peter Wiederkehr	196

Entreprises

<i>L'Italie : le pouvoir dans les entreprises</i> Andrea Goldstein et Giuseppe Nicoletti	192
<i>L'Autriche : défis pour le secteur des entreprises</i> Alexandra Iwanchuk Bibbee	194
<i>L'Allemagne : le «gouvernement d'entreprise»</i> Jørgen Elmeskov	196

Environnement

<i>Est : un cadre pour l'environnement</i> Brendan Gillespie et Anthony Zamparutti	185
<i>Environnement : du bâton à la carotte</i> Jean-Philippe Barde et Johannes Baptist Opschoor	186
<i>Des échanges verts ?</i> Candice Stevens	187
<i>Cycle de vie écologique et échanges</i> Candice Stevens	188

<i>La biotechnologie comme agent écologique</i> Salomon Wald	189
<i>Les accords volontaires sur l'environnement</i> Michel Potier	189
<i>Évaluer le risque chimique</i> Dian Turnheim	189
<i>Quand la Chine fait payer la pollution</i> Michel Potier	192
<i>Échanges, environnement et aide</i> Dirk von Felbert	195
<i>Voitures, CO₂ et choix</i> Laurie Michaelis	195

Finances et fiscalité

<i>Pays de l'Est : banques, dettes et privatisation</i> Hans J. Blommestein	185
<i>L'investissement à l'Est : catalyseur de la transition</i> Rolf Alter	186
<i>Réconcilier concurrence et commerce international</i> Phedon Nicolaidis	187
<i>La Hongrie et l'investissement étranger</i> Marie-France Houde	189
<i>Le Mexique et les codes de libéralisation de l'OCDE</i> Pierre Poret	189
<i>L'investissement étranger : moteur de l'emploi</i> Rolf Alter	190
<i>L'investissement étranger au Mexique</i> Marie-France Houde	190
<i>La fiscalité et l'épargne des ménages</i> Jeffrey Owens et Mark Robson	191
<i>Transition, investissement et fiscalité</i> David Holland et Jeffrey Owens	193
<i>L'investissement étranger en Russie</i> Barbara Peitsch	193
<i>La Grèce : la déréglementation des marchés financiers</i> Georges Soumelis	193
<i>La déréglementation financière</i> Ketil Hviding	194
<i>Échanges et investissement : la nouvelle libéralisation</i> Jean-Claude Paye	195
<i>La TVA a le vent en poupe</i> Erik Jørgensen et Jeffrey Owens	195
<i>Une pénurie mondiale de capitaux ?</i> Barrie Stevens	196

Gestion publique

<i>L'égalité des chances dans la fonction publique</i> Sally Washington	186
--	-----

Globalisation

<i>L'industrie pharmaceutique et la mondialisation</i> Claudio Casadio Tarabusi et Graham Vickery	185
--	-----

<i>L'intégration régionale</i>	192	<i>La biotechnologie comme agent écologique</i>	189
Serge Devos		Salomon Wald	
<i>Le consommateur sur le marché mondial</i>	192	<i>Les TI, la normalisation et les utilisateurs</i>	189
Timothy H. Baker		Georges Ferné	
<i>Combattre la corruption internationale</i>	192	<i>Technologie, emploi et changement structurel</i>	194
Catherine Yannaca-Small		Jean-Claude Paye	
<i>Une pénurie mondiale de capitaux ?</i>	196	<i>Le technologie et l'emploi</i>	194
Barrie Stevens		George Papaconstantinou	
Industrie		<i>Le financement de l'innovation</i>	194
<i>L'industrie pharmaceutique et la mondialisation</i>	185	Jean Guinet	
Claudio Casadio Tarabusi et Graham Vickery		<i>Le système scientifique : évolution et défis</i>	196
<i>Politique industrielle : une nouvelle approche</i>	187	Gabriel Drillhon	
Rauf Gönenç		Social	
<i>Un nouveau cadre pour l'industrie</i>	187	<i>Le pour et le contre des retraites avancées</i>	185
Hanspeter Gassmann		Mahrez Okba	
<i>Cartographie de l'activité industrielle</i>	188	<i>Vivre plus longtemps et en meilleure santé</i>	188
Dianne Dobbeck et Wendy Woods		Patrick Hennessy	
<i>Politiques industrielles : les grandes options</i>	191	<i>Après la classe... l'école ?</i>	189
Graham Vickery		Michael Hacker	
<i>Profil de l'activité industrielle</i>	191	<i>Le tissu social à l'épreuve</i>	189
George Papaconstantinou		Barrie Stevens	
<i>Construction navale : nouvel accord</i>	192	<i>Le Royaume-Uni : le service national de santé</i>	190
Wilhelm Kurth		Yutaka Imai	
<i>La politique industrielle de la Hongrie</i>	193	<i>La réforme du secteur santé</i>	192
Helgard Wienert		Maitland MacFarlan et Howard Oxley	
Migrations		<i>Le Canada : articuler les réformes sociales</i>	192
<i>Naturalisations : qui et comment ?</i>	188	Hannes Suppanz	
Nicole Guimezanes		<i>La préretraite des agriculteurs</i>	194
<i>Migrations : la nouvelle donne</i>	192	Michael Ryan	
Jean-Pierre Garson et Agnès Puymoyen		<i>Le point sur le congé parental</i>	195
<i>Politique régionale</i>		Françoise Coré et Vassiliki Koutsogeorgopoulou	
<i>Les nouveaux objectifs de la politique régionale</i>	193	Télécommunications	
Rémy Prud'homme		<i>Télécommunications : tarifs et réformes</i>	191
Réglementation		Yuji Kato et Sam Paltridge	
<i>Réglementation : le choc de l'interdépendance</i>	186	<i>Télécommunications et concurrence au Mexique</i>	194
Scott H. Jacobs		Luis Rey	
<i>Réglementation : consulter le public</i>	195	<i>L'infrastructure mondiale de l'information</i>	196
Scott Jacobs et Juhani Korhonen		Jean-Claude Paye	
Science et technologie		<i>L'explosion de l'information</i>	196
<i>Les technologies en état de gravitation</i>	185	Jeremy Beale	
Patrick Dubarle		<i>Nouvel outil électronique pour les entreprises</i>	196
<i>La biotechnologie végétale dans la cour des grands</i>	185	Georges Ferné et Richard Hawkins	
Seizo Sumida		<i>La percée de la téléphonie mobile</i>	196
<i>Science et technologie en Russie : de l'implosion vers la renaissance ?</i>	186	Sam Paltridge	
Jean-Eric Aubert		<i>Propriété et vie privée dans l'espace cybernétique</i>	196
<i>L'aube de la coopération scientifique globale</i>	187	Deborah Hurley	
un entretien avec Françoise Praderie		Transports	
		<i>Transports : la mesure des coûts</i>	188
		Tom Jones et Jack Short	
		<i>Voitures, CO₂ et choix</i>	195
		Laurie Michaelis	

Publications

juillet – octobre 1995

Bon de commande en fin de numéro

Économie

Études économiques de l'OCDE *

Allemagne

août 1995

Voir Jørgen Elmeskov, «Allemagne : le 'gouvernement d'entreprise'», l'Observateur de l'OCDE, n° 196, octobre-novembre 1995.

(10 95 15 2) ISBN 92-64-24562-6, 210 p.

Belgique/Luxembourg

septembre 1995

(10 95 29 2) ISBN 92-64-24550-2, 170 p.

France

septembre 1995

(10 95 14 2) ISBN 92-64-24588-X, 135 p.

La Fédération de Russie

septembre 1995

(09 95 04 2) ISBN 92-64-24587-1, 113 p.

Hongrie

septembre 1995

(09 95 01 2) ISBN 92-64-24552-9, 216 p.

Mexique

septembre 1995

(10 95 40 2) ISBN 92-64-24629-6, 145 p.

Norvège

août 1995

(10 95 22 2) ISBN 92-64-24451-0, 142 p.

Suède

août 1995

Voir pp. 46-47 de ce numéro de l'Observateur de l'OCDE.

(10 95 25 2) ISBN 92-64-24536-7, 158 p.

Suisse

septembre 1995

(10 95 26 2) ISBN 92-64-24584-7, 74 p.

Chaque étude :

France : FF100 ; autres pays : FF130 US\$24 DM39

Abonnement :

France : FF1 200 ;

autres pays : FF1 300 US\$240 DM398

* Également disponible sous forme de livre électronique.

Indicateurs économiques à court terme, économies en transition 3/1995

août 1995

Données mensuelles, trimestrielles et annuelles, qui couvrent en particulier la production industrielle, les enquêtes de conjoncture, la construction, l'em-

ploi, les salaires, les prix, les finances intérieures et extérieures, les taux d'intérêt, le commerce intérieur et les échanges pour les 21 pays en transition suivants :

Arménie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Estonie, Fédération de Russie, Hongrie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Ouzbékistan, Pologne, République de Bélarus, République de Moldova, République slovaque kirghize, République tchèque, République Ukraine, Roumanie, Slovénie, Tadjikistan, Turkménistan.

(07 95 03 3) ISBN 92-64-04500-7, bilingue, 200 p.

France : FF45 ; autres pays : FF60 US\$10 DM17

Abonnement :

France : FF140 ; autres pays : FF160 US\$18 DM57

Disponible sur diskette.

Série C *

Commerce extérieur

par produits

Volume 5/1993

juillet 1995

(34 94 05 3), bilingue, 394 p.

France : ; autres pays :

ISSN 0474-540X

Abonnement :

France : FF2 000 ;

autres pays : FF2 200 US\$425 DM710

* Également disponible sur bande magnétique et CD-ROM.

Statistiques rétrospectives 1960-1993 *

Édition 1995

août 1995

(30 95 07 3) ISBN 92-64-04496-5, bilingue, 180 p.

France : FF150 ; autres pays : FF195 US\$39 DM55

* Également disponible sur disquette.

Collection poche OCDE

Glossaire d'économie industrielle et de droit de la concurrence

juillet 1995

Ce glossaire a été réalisé dans un but didactique et pédagogique. Il est destiné aux lecteurs peu familiers avec la terminologie et les concepts de base de la micro-économie moderne et de la théorie de l'entreprise. Les auteurs se sont donc efforcés d'adopter un mode de rédaction simple et non technique, sans sacrifier pour autant les concepts essentiels. Les nombreuses références bibliographiques permettront au lecteur d'approfondir ses connaissances.

(05 95 01 2) ISBN 92-64-24543-X, 100 p.

France : FF49 ; autres pays : FF65 US\$13

La production domestique dans les pays de l'OCDE : inventaire des sources

Les 10 meilleures ventes

1. Principes applicables en matière de prix de transfert à l'intention des entreprises multinationales et des administrations fiscales

(23 95 02 2) ISBN 92-64-24533-2, juillet 1995, 150 p.

France : FF240 ; autres pays : FF310 US\$63 DM88

2. Annuaire des statistiques d'investissement direct international 1995

(21 95 09 3) ISBN 92-64-04499-X, août 1995, 318 p., bilingue

France : FF260 ; autres pays : FF325 US\$66 DM93

3. L'économie mondiale 1820-1992 Analyse et statistiques

(41 95 09 2) ISBN 92-64-24549-9, septembre 1995, 274 p.

France : FF120 ; autres pays : FF155 US\$30 DM44

4. Examens des performances environnementales Autriche

(97 95 09 2) ISBN 92-64-24528-6, août 1995, 192 p.

France : FF130 ; autres pays : FF170 US\$35 DM48

5. Études économiques de l'OCDE Allemagne

(10 95 15 2) ISBN 92-64-24562-6, août 1995, 210 p.

France : FF100 ; autres pays : FF130 US\$24 DM39

6. Études économiques de l'OCDE Suède

(10 95 25 2) ISBN 92-64-24536-7, août 1995, 158 p.

France : FF100 ; autres pays : FF130 US\$24 DM39

7. Études économiques de l'OCDE Hongrie

(09 95 01 2) ISBN 92-64-24552-9, septembre 1995, 216 p.

France : FF100 ; autres pays : FF130 US\$24 DM39

8. Études économiques de l'OCDE Belgique/Luxembourg

(10 95 29 2) ISBN 92-64-24550-2, septembre 1995, 170 p.

France : FF100 ; autres pays : FF130 US\$24 DM39

9. Études économiques de l'OCDE Norvège

(10 95 22 2) ISBN 92-64-24451-0, août 1995, 142 p.

France : FF100 ; autres pays : FF130 US\$24 DM39

10. Les femmes et la ville

Logements, services et environnement urbain

(04 95 05 2) ISBN 92-64-24570-7, août 1995, 192 p.

France : FF140 ; autres pays : FF180 US\$37 DM50

de données et des méthodes d'évaluation

septembre 1995
(81 95 09 2) ISBN 92-64-24564-2, 58 p.
France : FF45 ; autres pays : FF60 US\$12 DM17

Agriculture, alimentation, pêcheries

Documents OCDE

Sylviculture, agriculture et environnement

septembre 1995
Voir Gérard Bonnis, «Les agriculteurs, les forêts et l'environnement», **l'Observateur de l'OCDE**, n° 196, octobre-novembre 1995.
(51 95 12 2) ISBN 92-64-24580-4, 208 p.
France : FF125 ; autres pays : FF165 US\$33 DM45

Documents OCDE

**Le cycle d'Uruguay
Évaluation préliminaire des conséquences de l'accord sur l'agriculture dans les pays de l'OCDE**

septembre 1995
Voir Carmel Cahill, «L'agriculture de la zone OCDE après Uruguay», **l'Observateur de l'OCDE**, n° 196, octobre-novembre 1995.
(51 95 13 2) ISBN 92-64-24582-0, 93 p.
France : FF95 ; autres pays : FF125 US\$25 DM35

Développement et aide

Études du Centre de développement

L'économie mondiale 1820-1992

septembre 1995
Constitue la base de données la plus complète pour l'analyse comparative et quantitative des performances économiques des nations du monde entier.
(41 95 09 2) ISBN 92-64-24549-9, 274 p.
France : FF120 ; autres pays : FF155 US\$30 DM44

Séminaires du Centre de développement

Mettre en œuvre le développement participatif

août 1995
Le développement participatif est un processus par lequel la population, les collectivités et les pays parviennent à faire entendre leurs voix et accroissent leur autonomie, passant d'un état de passivité ou de soumission à une action fondée sur la négociation. Le dévelop-

pement participatif fait partie intégrante du processus de développement durable.

(41 95 08 2) ISBN 92-64-24539-1, 250 p.
France : FF190 ; autres pays : FF245 US\$50 DM70

Série des examens en matière de coopération pour le développement n° 9

Allemagne

août 1995
(43 95 09 2) ISBN 92-64-24540-5, 54 p.
France : FF50 ; autres pays : FF65 US\$13 DM18

Développement territorial

Collection poche n° 2

Des villes pour le 21e siècle

août 1995
(05 95 02 2) ISBN 92-64-24561-8, 200 p.
France : FF59 ; autres pays : FF80 US\$16

Les femmes et la ville Logements, services et environnement urbain

août 1995
Voir Lindsay McFarlane, «Un urbanisme à l'écoute des femmes», **l'Observateur de l'OCDE**, n° 186, février-mars 1994.
(04 95 05 2) ISBN 92-64-24570-7, 192 p.
France : FF140 ; autres pays : FF180 US\$37 DM50

Échanges**Les systèmes de financement des crédits à l'exportation dans les pays membres et non membres de l'OCDE**

septembre 1995
(22 95 50 2) ISBN 92-64-24559-6, 330 p.
France : FF380 ; autres pays : FF475 US\$97 DM135

Éducation, enseignement

Centre pour la recherche et l'innovation dans l'enseignement

Gestion de l'enseignement supérieur Vol. 7, n° 2

juillet 1995
• L'université de l'avenir : s'appuyer sur les points forts.
• L'université et l'État : l'évolution des rapports en Autriche et en République tchèque.
• L'université moderne : l'impact de l'Union européenne.
• Partenariats universités-pouvoirs publics : les systèmes d'information.
• Les énoncés de missions : en quoi ils

traduisent les réactions aux changements de l'environnement au Royaume-Uni.

- Des universités hors du courant principal : les collèges internes et les universités périphériques.
- Les universités périphériques : assumer des fonctions à la fois régionales, nationales et internationales.
- L'enseignement supérieur tchèque : politiques de recrutement et internationalisation.

(89 95 02 2) ISBN 92-64-24471-9, 96 p.
France : FF100 ; autres pays : FF130 US\$23 DM40
ISSN 1013-8501
Abonnement :
France : FF260 ; autres pays : FF285 US\$54 DM95

Centre pour la recherche et l'innovation dans l'enseignement

Gros plan sur les écoles

septembre 1995
Dans quelle mesure l'école de votre quartier est-elle efficace ? Les performances des systèmes nationaux d'éducation font l'objet d'une attention croissante dans de nombreux pays de l'OCDE, et les écoles elles-mêmes sont désormais sous les feux de la rampe. Alors que les normes de résultats deviennent plus élevées, que les programmes, l'évaluation et les administrations sont réformés, les écoles sont soumises à un examen public minutieux sans précédent et doivent relever un défi primordial : être davantage responsables de leurs propres performances.

Ce rapport présente l'évaluation des performances des écoles dans sept pays : Allemagne, Angleterre, Espagne, États-Unis, France, Nouvelle-Zélande et Suède.

(96 95 10 2) ISBN 92-64-24567-7, 172 p.
France : FF150 ; autres pays : FF195 US\$40 DM55

Documents OCDE

La recherche et le développement en matière d'enseignement : Allemagne, Autriche, Suisse

septembre 1995
Qu'entend-on en Allemagne, en Autriche et en Suisse par «recherche-développement en matière d'enseignement» ? Étant donné les contextes politiques, sociaux et culturels de ces trois pays, quels sont les traits communs de leurs politiques et de leurs pratiques dans ce domaine ? Sur quels points divergent-elles ? Comment peut-on les comparer à celles d'autres pays de l'OCDE ?
(96 95 07 2) ISBN 92-64-24554-5, 88 p.
France : FF50 ; autres pays : FF65 US\$13 DM19

Centre pour la recherche et l'innovation dans l'enseignement

La recherche et le développement en matière d'enseignement : tendances, résultats et défis

septembre 1995
(96 95 08 2) ISBN 92-64-24553-7, 202 p.
France : FF150 ; autres pays : FF195 US\$40 DM56

Indicateurs des systèmes d'enseignement

Les processus de décision dans 14 systèmes éducatifs de l'OCDE

octobre 1995
Comment évaluer les processus de décision concernant l'éducation dans les différents pays ? Ce rapport compare les niveaux, les types, ainsi que les domaines concernés dans les processus de décision au sein de 14 systèmes éducatifs de l'OCDE en 1990-1991.
(96 95 03 2) ISBN 92-64-24421-2, 160 p.
France : FF120 ; autres pays : FF155 US\$30 DM45

Les cahiers du PEB

L'enseignement secondaire en France : la mutation des dix dernières années

septembre 1995
Ce rapport analyse la nouvelle répartition des compétences et décrit comment les pouvoirs publics font face au défi auquel ils sont confrontés. L'expérience de la France fournit une contribution précieuse au débat sur la manière de gérer l'enseignement, et sera d'un intérêt tout particulier pour les éducateurs, les administrateurs, les architectes et les urbanistes.
(95 95 02 2) ISBN 92-64-24548-0, 66 p.
France : FF70 ; autres pays : FF90 US\$18 DM26

L'éducation à l'environnement pour le 21e siècle

septembre 1995
(96 95 06 2) ISBN 92-64-24478-6, 124 p.
France : FF115 ; autres pays : FF150 US\$31 DM43

La formation continue des personnels hautement qualifiés

septembre 1995
Les établissements d'enseignement supérieur s'investissent de plus en plus dans la formation professionnelle continue. D'autres acteurs comme les entreprises, les associations professionnelles, et le secteur commercial sont également présents. Ensemble, et chacun avec sa particularité, ils contribuent à structurer un «marché» de la

formation et à améliorer les qualifications de la population.

Ce rapport analyse les défis posés par ces évolutions à l'enseignement supérieur et aux pouvoirs publics dans dix-sept pays.

(91 95 09 2) ISBN 92-64-24477-8, 110 p.
France : FF120 ; autres pays : FF155 US\$32 DM44

Un nouveau lieu d'apprentissage

août 1995

Voir Pierre Duguet, «Enseignement 'présentiel' ou à distance», *l'Observateur de l'OCDE*, n° 194, juin-juillet 1995.

(95 95 03 2) ISBN 92-64-24563-4, 172 p.
France : FF140 ; autres pays : FF180 US\$37 DM50

Emploi et affaires sociales

Études de politique sociale n° 16

La transition de l'emploi à la retraite

août 1995

La population des pays de l'OCDE vieillit. A mesure qu'une proportion croissante de travailleurs se retire de la vie active, y aura-t-il suffisamment de personnes en âge de travailler pour assurer un soutien aux retraités ? Cette question est d'autant plus préoccupante que les travailleurs n'ayant pas encore atteint l'âge normal de la retraite sont de plus en plus nombreux à se retirer de la vie active. Ce volume compare les choix de politiques offerts aux gouvernements.

(81 95 08 2) ISBN 92-64-24555-3, 178 p.
France : FF165 ; autres pays : FF215 US\$43 DM60

CCET (Centre pour la coopération avec les économies en transition)

Politiques sociales et de l'emploi en Hongrie

septembre 1995

(14 95 08 2) ISBN 92-64-24525-1, 212 p.
France : FF180 ; autres pays : FF235 US\$48 DM67

Statistiques de la population active 1973-1993 *

août 1995

(30 95 06 3) ISBN 92-64-04497-3, bilingue, 500 p.
France : FF440 ; autres pays : FF550 US\$110 DM155
* Également disponible sur bande magnétique.

Énergie

AIE (Agence internationale de l'énergie)

Statistiques et bilans énergétiques des pays non membres 1992-1993 *

septembre 1995

(61 95 22 3) ISBN 92-64-04605-4, bilingue, 542 p.
France : FF450 ; autres pays : FF565 US\$116 DM162
* Également disponible sur bande magnétique.

AEN (Agence pour l'énergie nucléaire) Documents OCDE

Physics of Plutonium Recycling, Volume I Issues and Perspectives * A report by the Working Party on Physics of Plutonium Recycling of the NEA Nuclear Science Committee

août 1995

(66 95 15 1) ISBN 92-64-14538-9, 190 p.
France : FF150 ; autres pays : FF195 US\$39 DM55
* en anglais uniquement

Physics of Plutonium Recycling - Volume II Plutonium Recycling in Pressurized-Water Reactors *

octobre 1995

(66 95 19 1) ISBN 92-64-14590-7, 131 p.
France : FF100 ; autres pays : FF100 US\$27 DM37
* en anglais uniquement

Physics of Plutonium Recycling - Volume III Void Reactivity Effect in Pressurized-Water Reactors *

octobre 1995

(66 95 20 1) ISBN 92-64-14591-5, 131 p.
France : FF100 ; autres pays : FF130 US\$27 DM37
* en anglais uniquement

Programmes d'énergie nucléaire dans les pays de l'AEN/OCDE

septembre 1995

(66 95 13 2) ISBN 92-64-24466-2, 90 p.
France : FF90 ; autres pays : FF115 US\$24 DM33
* en anglais uniquement

Environnement

Examens des performances environnementales Canada

septembre 1995

(97 95 10 2) ISBN 92-64-24546-4, 272 p.
France : FF130 ; autres pays : FF170 US\$34 DM48

Documents OCDE

Hazardous Air Pollutants The London Workshop *

août 1995

(97 95 06 1) ISBN 92-64-14535-4, 342 p.
France : FF190 ; autres pays : FF245 US\$47 DM72
* en anglais uniquement

Documents OCDE

Promoting Cleaner and Safer Industrial Production in Central and Eastern Europe *

septembre 1995

(97 95 12 1) ISBN 92-64-14589-3, 144 p.
France : FF80 ; autres pays : FF105 US\$22 DM30
* en anglais uniquement

Finances, fiscalité, entreprises, investissements

Examens de l'OCDE sur l'investissement direct étranger États-Unis

août 1995

Les États-Unis sont devenus le plus important pays d'accueil d'investissements directs étrangers (IDE ; 60 milliards de dollars en 1994). Quelles sont les conséquences sur la politique ? Est-ce que le degré d'ouverture des marchés extérieurs aux entreprises américaines a eu des répercussions sur l'IDE aux États-Unis ? Est-ce que les investisseurs étrangers sont concernés par la réglementation américaine relative à la sécurité nationale ?

(21 95 52 2) ISBN 92-64-24526-X, 146 p.
France : FF90 ; autres pays : FF115 US\$20 DM37
ISSN 1021-5808
Abonnement :
France : FF300 ; autres pays : FF330 US\$62 DM110

Statistiques financières de l'OCDE (Partie 2) Comptes financiers des pays de l'OCDE

France 1979-1994 *

septembre 1995

(20 95 25 3) ISBN 92-64-04608-9, bilingue, 66 p.

Canada 1978-1993 *

août 1995

(20 94 33 3) ISBN 92-64-04606-2, bilingue, 50 p.
Chaque étude :
France : FF50 ; autres pays : FF65 US\$12 DM20
Abonnement :
France : FF1 700 ; autres pays : FF1 830 US\$340 DM600
* Également disponible sur disquette.

Statistiques financières de l'OCDE (Partie 3)

Comptes des entreprises non financières 1994 *

octobre 1995

(20 94 44 3) ISBN 92-64-04607-0, bilingue, 125 p.
France : FF120 ; autres pays : FF155 US\$32 DM44
Abonnement :
France : FF1 200 ; autres pays : FF1 300 US\$240 DM398
* Également disponible sur disquette.

Annuaire des statistiques d'investissement direct international 1995 *

août 1995

137 tableaux et 24 graphiques.
(21 95 09 3) ISBN 92-64-04499-X, 318 p.
France : FF260 ; autres pays : FF325 US\$66 DM93
* Également disponible sur disquette.

Documents OCDE

Les marchés des valeurs mobilières dans les pays de l'OCDE : organisation et réglementation

octobre 1995

Cet ouvrage présente une vue d'ensemble des modifications récentes intervenues dans l'organisation et la réglementation des marchés des valeurs mobilières en rassemblant des informations précises émanant des pays de l'OCDE. Il contient également un examen général des principaux objectifs de la réglementation et de la façon dont l'internationalisation a affecté la capacité des autorités de tutelle à poursuivre ces objectifs. Il donne aussi des indications sur les tendances - comme l'expansion internationale des marchés et des systèmes de négociation, la convergence des régimes réglementaires ou encore les restrictions directes à l'accès aux marchés - qui vont vraisemblablement revêtir une importance toute particulière dans un proche avenir.
(21 95 11 2) ISBN 92-64-24632-0, 110 p.
France : FF80 ; autres pays : FF105 US\$22 DM30

Politique à l'égard des consommateurs dans les pays de l'OCDE 1991-1992, Édition 1995

septembre 1995

(24 95 04 2) ISBN 92-64-24556-1, 308 p.
France : FF190 ; autres pays : FF245 US\$50 DM70

Statistiques des recettes publiques des pays membres de l'OCDE 1965-1994 *

août 1995

(23 95 03 3) ISBN 92-64-04498-1, bilingue, 256 p.
France : FF240 ; autres pays : FF310 US\$64 DM90
* Également disponible sur disquette et bande magnétique.

Gestion publique

La budgétisation au service des résultats :

perspectives de la gestion des dépenses publiques

août 1995

Des systèmes efficaces d'affectation, de gestion et de maîtrise des ressources du secteur public sont les éléments-clés d'une bonne gestion. Le besoin d'une restriction fiscale constante et l'exigence de services publics plus nombreux et de meilleure qualité amènent les pays de l'OCDE à réformer leurs pratiques budgétaires. Le budget est ainsi de plus en plus utilisé comme un instrument visant à promouvoir l'amélioration de la gestion et l'efficacité des programmes, ces nouveaux objectifs s'ajoutant à ses fonctions de maîtrise et d'affectation des ressources. Cette publication analyse les pratiques et les innovations budgétaires de 22 pays membres.

(42 95 01 2) ISBN 92-64-24476-X, 258 p.
France : FF290 ; autres pays : FF365 US\$73 DM102

La gestion publique en mutation : les réformes dans les pays de l'OCDE

octobre 1995

Voir Scott Jacobs et Juhani Korhonen, «Réglementation : consulter le public», l'Observateur de l'OCDE, n° 195, août-septembre 1995.

(42 95 02 2) ISBN 92-64-24486-7, 247 p.
France : FF260 ; autres pays : FF325 US\$67 DM93

Industrie, science et technologie

Le Forum mégascience de l'OCDE

Le grand programme sur le génome humain

septembre 1995

La recherche sur le matériel génétique humain est très active. Les enjeux en sont la connaissance ultime du bagage héréditaire des individus, la compréhension des liens entre le génome humain et celui des autres êtres organisés et, enfin, la possibilité de corriger certains héritages génétiques conduisant à des maladies jusqu'à présent inguérissables.

(92 95 09 2) ISBN 92-64-24575-8, 75 p.
France : FF80 ; autres pays : FF105 US\$21 DM30

Politiques de la mégascience

septembre 1995

Cette publication, composée de cinq études, examine quelques aspects des politiques de la mégascience qui ont fait l'objet de discussions dans le Forum

mégascience de l'OCDE depuis 1992 : Comment les scientifiques préparent-ils un grand projet scientifique ? Par quels mécanismes les différents gouvernements décident-ils de s'engager dans des projets de science lourde ? Comment les consultations entre gouvernements se font-elles lorsque le projet comporte plusieurs pays participants ? Quels problèmes se posent au pays hôte d'une grande installation scientifique internationale ? Comment les coûts et les financements de ces projets sont-ils gérés (sur l'exemple des États-Unis) ?

(92 95 08 2) ISBN 92-64-24557-X, 250 p.
France : FF230 ; autres pays : FF300 US\$60 DM84

PIIC 37

Le plafonnement des prix des télécommunications Politiques et expériences

septembre 1995

Les tarifs dans les services publics sont en général réglementés par les gouvernements. Le marché des télécommunications s'ouvrant de plus en plus à la concurrence, il fallait trouver de nouveaux moyens de réglementer les prix de ces anciens monopoles.

(93 95 04 2) ISBN 92-64-24544-8, 86 p.
France : FF100 ; autres pays : FF130 US\$26 DM37

Documents OCDE

Bioremediation The Tokyo '94 Workshop *

octobre 1995

(93 95 06 1) ISBN 92-64-14634-2, 692 p.
France : FF450 ; autres pays : FF565 US\$116 DM162
* en anglais uniquement

Collection poche n° 3

La mondialisation industrielle *

septembre 1995

(05 95 03 2) ISBN 92-64-24576-6, 178 p.
France : FF59 ; autres pays : FF80 US\$16

Le marché de l'acier en 1994 et les perspectives pour 1995 et 1996

juillet 1995

(58 95 03 2) ISBN 92-64-24531-6, 46 p.
France : FF120 ; autres pays : FF155 US\$31 DM44

Transports

CEMT (Conférence européenne des ministres des transports)
Table ronde 99

La transformation des structures dans le secteur

des transports de marchandises

septembre 1995

Les marchés du transport de marchandises ont été, ces dernières années, le théâtre de transformations spectaculaires liées aux défis nés de la protection de l'environnement, de la privatisation des chemins de fer, de la transformation du rôle des transporteurs face aux enjeux de la logistique ou de la chute des prix, etc.

Sous l'action de ces forces de changement, de nouvelles formes d'organisation du marché apparaissent, et elles pourraient connaître des bouleversements encore plus profonds si les prix des transports correspondaient véritablement aux coûts économiques et sociaux engendrés par cette activité.

(75 95 09 2) ISBN 92-821-2206-9, 182 p.
France : FF170 ; autres pays : FF220 US\$45 DM63

Annales statistiques de transport 1965-1990

(75 95 06 3) ISBN 92-821-0204-1, bilingue, 118 p.
France : FF170 ; autres pays : FF220 US\$42 DM64

Manuel à l'usage des fonctionnaires et des transporteurs utilisant le contingent multilatéral CEMT

août 1995

(75 95 08 3) ISBN 92-821-1205X, bilingue, 56 p.
France : FF60 ; autres pays : FF80 US\$16 DM22

Nouvelles technologies de l'information dans les transports routiers Enjeux institutionnels et légaux

octobre 1995

(75 95 07 2) ISBN 92-821-2205-0, 193 p.
France : FF230 ; autres pays : FF300 US\$60 DM84

Recherche en matière de routes et de transports routiers

Réparer les infrastructures des ouvrages d'art

septembre 1995

(77 95 03 2) ISBN 92-64-24542-1, 130 p.
France : FF130 ; autres pays : FF170 US\$34 DM48

Road Transport Research

Road Infrastructure Rehabilitation and Safety Strategies in Central and Eastern Europe Summary Report of Thirteen Joint Workshops *

octobre 1995

(77 95 04 1) ISBN 92-64-14579-6, 187 p.
France : FF140 ; autres pays : FF180 US\$37 DM52
* en anglais uniquement

Offres d'emploi

Secrétariat de l'OCDE, Paris

L'OCDE cherche régulièrement des candidats pour des postes dans les domaines suivants :

- administration publique
- balance des paiements
- comptes nationaux
- économie agricole
- économie du développement
- économie de l'énergie
- économie de l'industrie
- économie du travail
- économie monétaire
- économétrie
- environnement
- études urbaines
- fiscalité
- ingénierie nucléaire
- macro-économie
- physique nucléaire
- sciences de l'éducation
- affaires sociales
- statistiques
- informatiques et communication

Qualifications :

diplôme universitaire pertinent, expérience professionnelle de deux ou trois ans minimum, excellente connaissance d'une des deux langues officielles de l'Organisation (anglais et français) et aptitude à bien rédiger dans cette langue.

Engagement initial :

deux ou trois ans.

Traitement annuel de base :

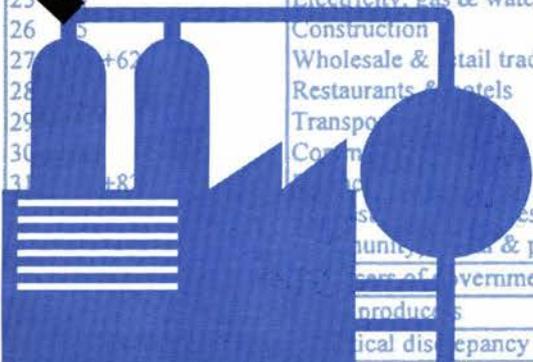
de FF 377 000 (administrateur) et de FF 438 000 (administrateur principal), à quoi s'ajoutent des allocations selon la situation de famille et le lieu de recrutement. Les postes sont ouverts aux candidats des deux sexes ressortissants des pays membres de l'OCDE. Adresser les candidatures en anglais ou en français (indiquer domaine de spécialisation et joindre *curriculum vitae*) avec la mention «OBS» à :

Division de la gestion des ressources humaines
OCDE
2, rue André-Pascal
75775 Paris Cedex 16

Table 2. Sectoral Classification

No.	ISIC Rev.2 codes	Description
1	1	Agriculture, forestry & fishery
2	2	Mining and quarrying
3	31	Food, beverages & tobacco
4	32	Textiles, apparel & leather
5	33	Wood products & furniture
6	34	Paper, paper products & printing
7	351+352-3522	Industrial chemicals
8	3522	Drugs & medicines
9	353+354	Petroleum & coal products
10	355+356	Rubber & plastic products
11	36	Non-metallic mineral products
12	371	Iron & steel
13	372	Non-ferrous metals
14	381	Metal products
15	382-3825	Non-electrical machinery
16	3825	Office & computing machinery
17	383-3832	Electric apparatus, nec
18	3832	Radio, TV & communication equipment
19	3841	Shipbuilding & repairing
20	3842+3843-3849	Other transport
21	3843	Motor vehicles
22	3849	Aircraft
23	385	Professional goods
24	386	Other manufacturing
25	39	Electricity, gas & water
26	40	Construction
27	50+51+52	Wholesale & retail trade
28	55	Restaurants & hotels
29	60	Transport
30	70	Communication
31	80	Community, social & personal services
32	90	Government services
33	99	Residual
34		Statistical discrepancy

La base de données entrées-sorties de l'OCDE



Malgré l'importance des données entrées-sorties pour analyser la croissance, les changements structurels, la productivité, la compétitivité et l'emploi, il n'existait pas jusqu'à présent de tableaux entrées-sorties permettant de comparer les pays de l'OCDE. Une nouvelle publication, disponible à la fois sur quatre disquettes et sous la forme d'un ouvrage de 400 pages, vise à combler cette lacune et constitue un nouvel outil d'analyse économique, aussi bien au niveau sectoriel qu'au niveau macro-économique. Le livre présente, sous forme de tableaux, les 456 fichiers des disquettes (format Lotus WK1). Les données, présentées à prix courants et constants, portent sur plusieurs années de référence entre 1970 et 1990 et couvrent dix pays : Allemagne, Australie, Canada, Danemark, États-Unis, France, Italie, Japon, Pays-Bas et Royaume-Uni. Le livre, qui peut être acheté séparément, est fourni gratuitement avec les disquettes formatées PC. Cet outil empirique irremplaçable pour la recherche économique et l'analyse industrielle est unique à plus d'un titre :

- l'utilisation d'une classification commune (CITI révison 2, 36 secteurs) permet d'isoler les secteurs à forte densité technologique et/ou sensibles aux échanges tels que les produits pharmaceutiques, l'informatique, le matériel de communication, l'automobile ou l'aéronautique
- les flux de transaction de biens et de services sont différenciés selon qu'il s'agit de la production intérieure ou d'importations
- d'importantes matrices des flux d'investissement en capital sont également incluses.

Cette publication met aussi en lumière les liens interindustriels entre les différents secteurs tant de l'industrie manufacturière que des services et peut être utilisée en complément d'autres bases de données de l'OCDE sur les structures industrielles, comme STAN, les échanges bilatéraux (BTD), et la recherche-développement industrielle (ANBERD).

Prix

Disquettes :

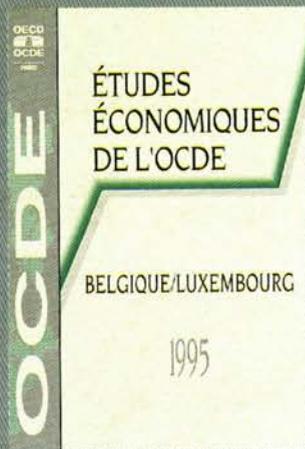
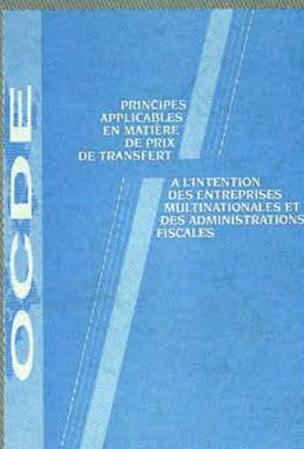
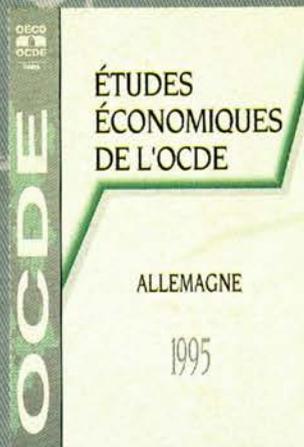
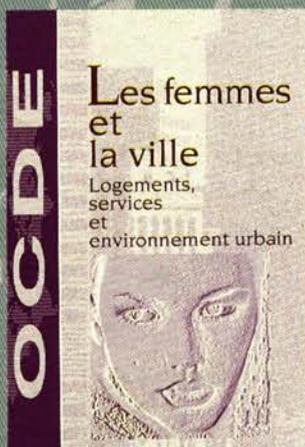
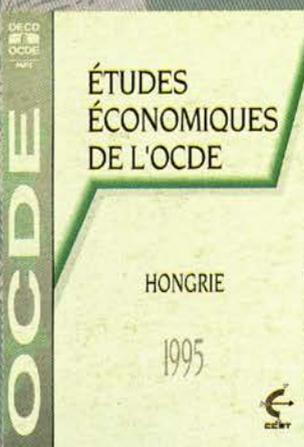
FF5 000	£555
US\$910	DM1 515

Livre :

FF250	£42
US\$67	DM93

(fourni gratuitement avec les disquettes)

**les
10
meilleures
ventes
des
2
derniers
mois**



*les éditions
de l'OCDE*

bon de commande
à l'intérieur

