

**« L'économie de la vie » et « l'économie de la mort » dans le livre
« L'histoire et l'avenir des villes » de Jacques Attali**

**"The Economy of Life" and "The Economy of Death"
in the book "The History and Future of Cities" by Jacques Attali**

Kireyev Alexei
Professeur des universités
Ancien économiste principal du FMI

Date de soumission : 28/08/2025

Date d'acceptation : 10/10/2025

Pour citer cet article :

Kireyev. A (2025) « « L'économie de la vie » et « l'économie de la mort » dans le livre « L'histoire et l'avenir des villes » de Jacques Attali », Revue Française d'Économie et de Gestion « Volume 6 : Numéro 10 » pp : 729- 736.

Author(s) agree that this article remain permanently open access under the terms of the Creative Commons
Attribution License 4.0 International License



Résumé

L'article analyse le livre de Jacques Attali, "L'histoire et l'avenir des villes", en se concentrant sur la dialectique entre "l'économie de la vie" et "l'économie de la mort". L'auteur de l'article offre une critique nuancée, soulignant à la fois la pertinence du travail d'Attali et ses limites. Il met en lumière les défis posés par la concentration de "l'économie de la mort" dans les villes, la croissance des inégalités, l'impact du télétravail sur la proximité sociale, la fragmentation des échanges mondiaux et les enjeux de l'automatisation. L'article conclut en reconnaissant la valeur de l'ouvrage d'Attali tout en appelant à une réflexion plus approfondie sur les enjeux urbains contemporains.

Mots clés : Économie de la vie ; Économie de la mort ; Villes ; Inégalités ; Mondialisation.

Abstract

The article analyzes Jacques Attali's book, "The History and Future of Cities," focusing on the dialectic between the "economy of life" and the "economy of death." The author of the article offers a nuanced critique, highlighting both the relevance of Attali's work and its limitations. It sheds light on the challenges posed by the concentration of the "economy of death" in cities, the growth of inequalities, the impact of teleworking on social proximity, the fragmentation of global trade, and the issues of automation. The article concludes by acknowledging the value of Attali's work while calling for a deeper reflection on contemporary urban issues.

Keywords : Economy of life; Economy of death; Cities; Inequalities; Globalization.

Introduction

"J'espère en tout cas avoir fait comprendre l'extraordinaire fragilité de ce sommet de la civilisation : la ville, dans son dialogue avec le sommet de la vie : la nature. Puisse l'humanité ne jamais oublier que c'est de ce dialogue respectueux que dépend sa survie » (p.435).

C'est sur ces mots que se clôt le 85ème ouvrage de Jacques Attali. Figure tutélaire de la pensée européenne, ce polygraphe, à la fois universitaire, écrivain, homme d'État et personnalité d'envergure internationale, a consacré l'essentiel de ses travaux au cours des dernières décennies à la recherche de réponses aux défis les plus pressants de notre temps. Ses livres mettent constamment en évidence les principaux points sensibles de la société moderne. Le dernier livre se concentre sur la ville. L'auteur a ainsi procédé à une dissection méthodique du tissu urbain, en explorant ses dimensions temporelles et spatiales sous toutes leurs formes, depuis les premières cités jusqu'aux métropoles les plus contemporaines, en passant par les villes orientales et occidentales, souterraines ou cosmiques.

L'extrapolation des tendances existantes conduit l'auteur à l'idée que « demain, si rien n'est fait, beaucoup de villes, où vivront les deux tiers de l'humanité, ne seront plus que des déserts ou des prisons à ciel ouvert ». Après avoir guidé le lecteur impartial par la main à travers les nombreuses confirmations de cette thèse, Attali, comme on pouvait s'y attendre, conclut par une instruction en douze points sur ce qu'il faut faire pour faire des villes des lieux, « où chacun aura enfin le temps de vivre, de créer et d'être heureux (4^e de couv.) ». Telles sont les grandes lignes de cet ouvrage protéiforme. Toutefois, l'un de ses axes structurants – à savoir la dialectique entre "l'économie de la vie" et "l'économie de la mort" – me paraît particulièrement pertinent au regard des enjeux contemporains.

Subtilités supplémentaires

Dès les premières pages, l'auteur, économiste de profession, compare et contraste implicitement et délicatement, mais avec persistance et à plusieurs reprises « l'économie de la vie » et l'économie de la mort », en l'occurrence par rapport aux villes. Dans des ouvrages antérieurs, entre autres « L'économie de la vie » (2020),ⁱ Attali a déjà introduit les définitions nécessaires à cette discussion et les a affinées dans ce livre. « L'économie de la vie » fait référence aux secteurs qui contribuent au bien-être humain, tels que les services publics, les voiries, la sécurité, la santé, l'éducation, l'énergie durable. Selon l'auteur, « l'économie de la vie » représente en moyenne environ 40% du PIB de chaque ville. Les 60 % restants sont imputables à « l'économie de la mort » – ce sont les énergies fossiles, les sucres artificiels, les produits d'une agriculture malsaine, l'eau non potable, les drogues (p. 330). Comme l'a dit Attali lors

d'une des discussions de son livre, en regardant directement dans la salle, « plus de 50% d'entre vous travaillent dans les entreprises de l'économie de la mort ».ⁱⁱ

Ayant habilement élevé le degré de discussion avec une telle maxime, Attali appelle à une transition de « l'économie de la mort » à « l'économie de la vie ». Une telle transition peut être basée sur douze principes pour la transformation des villes. « Toutes les villes, quelle que soit leur taille, quelle que soit leur localisation, devront devenir des villes de « l'économie de la vie » (p.431). En d'autres termes, ils doivent exclure toute production, tout échange et toute consommation des biens et services de « l'économie de la mort ». " De plus, les villes devront se doter de tous les services propres à l'économie de la vie ... et les mettre à la portée géographique et financière de chaque habitant de la ville" (p.432).

Les contours relativement circonscrits que Jacques Attali a choisis d'attribuer aux notions d'économie de la vie" et d'économie de la mort" suscitent un certain sentiment d'inachevé, en particulier comme le livre a été publié en octobre 2024. Compte tenu de la perspective historique et prospective qu'il a adoptée pour étudier les villes, il semblerait pertinent d'enrichir et de nuancer ces concepts, afin de mieux saisir leur complexité.

D'abord, les villes deviennent de plus en plus l'objet de la concentration de « l'économie de la mort », au sens littéral. Bien au-delà des considérations environnementales et souvent contraires à ses exigences, au cours du siècle dernier, les entreprises militaires sont devenues l'épine dorsale de nombreuses villes, en particulier des villes de taille moyenne. Il existe de nombreux exemples sur tous les continents - San Diego (États-Unis), Toulouse (France), Tula (Russie), Nagoya (Japon), São José dos Campos (Brésil), Pretoria (Afrique du Sud), Changsha (Chine), etc. Il est impossible de ne pas mentionner les capitales, où se trouvent les pouvoirs législatif et exécutif, qui consacrent une grande partie, sinon la plus grande partie, de leurs efforts à créer une justification législative et à fournir un financement public à « l'économie de la mort ». Ajoutons à cette image d'une ville de nombreux lobbyistes qui gagnent leur vie à la fois en soutenant « l'économie de la mort » et en s'y opposant. En conséquence, « l'économie de la mort » soutient directement ou indirectement le bien-être de centaines de milliers de personnes, créant pour elle-même une base sociale pour les décennies à venir.

Est-il possible de créer une ville basée uniquement sur « l'économie de la vie », également dans son sens littéral, en mettant l'accent sur les activités économiques nécessaires à la génération future, au-delà de l'armement ? Peut-être. Il y a aussi de nombreux exemples de cela. Si l'on met de côté des enclaves telles que la Cité du Vatican (Vatican), Monaco (Monaco) ou Thimphu (Bhoutan), il est impossible de ne pas mentionner Reykjavik (Islande), Vienne (Autriche),

Kyoto (Japon), San José (Costa Rica) et bien d'autres, dont certaines sont également mentionnées dans le livre comme des exemples de villes où « il fait le meilleur vivre » (p. 370). Bien sûr, on y retrouve aussi des éléments de « l'économie de la mort », par exemple sous la forme du développement de technologies à double usage. Mais là, ils ne sont en aucun cas formels pour la ville et sont donc socialement inévitables. La réorganisation des villes à « l'économie de la vie » pourrait être ajoutée aux points du guide d'Attali.

Deuxièmement, la confrontation entre « l'économie de la vie » et « l'économie de la mort » se manifeste dans la croissance des inégalités, facilitée par les villes. Attali introduit cette discussion par les mots « Depuis l'aube de la sédentarité, on l'a vue, les villes sont extrêmement inégalitaires ; et plus une ville grandit, plus elle devient inégalitaire » (p.347). Il ne lie pas directement la polarisation sociale croissante dans les villes à « l'économie de la vie » et à « l'économie de la mort ». Ce qui est dommage. La stratification croissante, y compris celle associée à la croissance des villes, conduit non seulement à la séparation des pauvres, qui est manipulée par les riches - « en aucun cas un avenir souhaitable » (p. 401) - mais aussi à la menace d'extinction d'une partie de la population pauvre en raison de la faim, de la maladie, de la chaleur et d'autres facteurs qui s'inscrivent bien dans le concept de « l'économie de la mort ». Dans ce contexte, « l'économie de la vie » devient l'apanage des riches qui dirigent les villes, et prend une autre dimension éthique. À titre d'illustration, on peut citer la réaction potentielle des riches à la migration, qu'Attali appelle timidement « l'afflux de nouvelles populations ». « Certaines de ces villes, débordées par l'afflux de nouvelles populations, et devant le risque de voir s'effondrer la qualité de vie et les infrastructures nécessaires, tenteront de fermer leurs portes aux nouveaux venus ou au moins à les choisir avec grande rigueur D'abord par une généralisation de l'architecture hostile", qui chassera les plus pauvres des villes. Puis par une sélection, implicite ou explicite, ethnique, idéologique, écologique ou religieuse» (p. 397).

La façon proposée par Attali de résoudre ce dilemme éthique de « l'économie de la mort » (pour les pauvres) et de « l'économie de la vie » (pour les riches) est « d'éviter toute ségrégation ». « Une ville n'est véritablement démocratique que si chacun y trouve sa place ; et si les groupes d'âge, les groupes sociaux ou culturels, et les minorités vulnérables peuvent se rencontrer et apprendre les uns des autres » (p. 415). Pour y remédier, il faut une politique très volontariste ». La question - de quel type de politique devrait-il s'agir ? - reste suspendue dans l'air.

Troisièmement, la proximité territoriale des citoyens peut être une composante importante de « l'économie de la paix » dans la ville. Attali voit encore cette intimité principalement comme la communication des citoyens dans les « cafés et libraires » et préfère

que les villes s'élèvent plutôt que s'étendent, car cela permet de maintenir la proximité humaine nécessaire à la paix sociale. " A partir du début du XXe siècle, les villes s'étendent de plus en plus, horizontalement et verticalement. « Horizontalement, surtout pour y vivre, verticalement, surtout pour y travailler » (p.14).

Cependant, le Covid et le télétravail ont brisé cette proximité il y a quelques années. Attali lui-même dit que dans de nombreuses villes « on n'ira plus dans les bureaux que deux jours par semaine au plus » (p. 17). Un nombre croissant d'individus, notamment issus des classes moyennes et supérieures, choisissent de s'établir, de manière permanente ou temporaire, dans des villes de taille plus réduite. Cette nouvelle tendance s'inscrit en droite ligne dans le concept d'Attali de nomadisme urbain, qui envisage une mobilité géographique accrue des individus, leur permettant de vivre dans des lieux variés au fil du temps. "Beaucoup sont sans aucune attache. Ni familiale ni nationale » admet Attali (p.430). Il est essentiel de s'interroger sur les implications de l'atomisation des espaces de travail, où les employés, improprement appelés "collaborateurs", sont amenés à travailler à distance de manière prolongée. Cette évolution, présentée comme inévitable, contribue-t-elle à renforcer la cohésion sociale au sein des villes ou, au contraire, ne risque-t-elle pas de l'affaiblir ? Cette pratique, souvent présentée comme inéluctable, est-elle réellement justifiée et ne risque-t-elle pas de compromettre la vie même de l'économie urbaine, fondée sur la proximité sociale ?

En quatrième lieu, la fragmentation des liens entre les "villes de marchands" et les "villes d'industrie" peut être interprétée comme un élément constitutif de "l'économie de la mort". Attali qualifie ces villes de "villes-cœur", évoquant ainsi des métropoles telles que Venise, Constantinople, Londres ou New York, qui ont joué un rôle central dans l'économie mondiale à différentes époques. Ces villes, principalement portuaires, étaient des nœuds essentiels des échanges mondiaux, favorisant le commerce, la finance, les transports et la mobilité de la main-d'œuvre, éléments fondamentaux de la division internationale du travail. Toutes choses étant égales par ailleurs, un marché mondial fonctionnel, même s'il était initialement restreint aux principales places commerciales, était à la base de "l'économie de la vie", et les risques de rupture des échanges mutuellement bénéfiques constituant un frein à "l'économie de la mort". Bien que le marché mondial n'ait jamais été parfaitement équilibré, son modèle idéal reposait sur des principes simples tels que le libre-échange, la libre circulation des capitaux et la sécurité des investissements à l'étranger. La communauté mondiale, en particulier dans l'après-guerre, a œuvré sans relâche pour mettre en place ce modèle. Néanmoins, la multiplication récente de mesures protectionnistes, à savoir des droits de douane

prohibitifs, des sanctions économiques, des gels d'avoir et des interdictions de paiement, a fragilisé de manière considérable les réseaux commerciaux reliant les villes de marchands et villes d'industrie.

Bien qu'Attali n'emploie pas explicitement le terme "échec" pour qualifier la mondialisation, il constate que le modèle reposant sur la centralité des "villes-cœur" dans les échanges commerciaux mondiaux a atteint ses limites. En effet, il affirme « pour le moment, aucune ville ne peut plus être considérée comme le cœur de l'économie mondiale, ce qui exigerait un contrôle des marchés financiers, des technologies et de la fixation des prix des produits stratégiques » (p. 337). Ni New York, ni Shanghai, ni Singapour, ni aucune autre ville au monde ne remplit plus cette fonction. « Aucun pays, aucune alliance, aucune ville, aucun port, aucun lieu ne s'emparera du reste du monde » (p.383). Il est certes positif de remettre en question un modèle de mondialisation qui semble avoir atteint ses limites. Cependant, Attali dresse un tableau sombre de l'avenir en 2050, prédisant un "grand chaos économique, géopolitique et institutionnel" (p. 383). Mais ne risquons-nous pas, en fragmentant les échanges, d'aggraver cette situation en affaiblissant les "villes de marchands" et "villes d'industrie", piliers de "l'économie de la vie" mondiale ? Ne faudrait-il pas reconnaître que la dynamique séculaire de développement des villes commerciales et industrielles ne permettait pas de maintenir les bénéfices de la mondialisation ?

Et la dernière chose. Attali consacre une large part de son ouvrage à l'étude des villes en tant que moteurs d'innovation et d'attraction des talents. S'il souligne leur croissance en hauteur et en largeur, il accorde moins d'attention à leur développement en profondeur, notamment en termes de technologies. Ce n'est que dans les dernières pages qu'il parle de « villes intelligentes ». « On appelle « villes intelligentes » celles qui utilisent l'Internet des objets, le Big Data et l'intelligence artificielle... » (p.361). L'auteur reconnaît le rôle croissant des technologies dans la gestion urbaine, mais aussi soulève les enjeux de surveillance des citoyens.

Conclusion

Les enjeux semblent bien plus profonds. L'automatisation et l'intelligence artificielle, loin de se limiter aux "villes intelligentes", s'insinuent dans le tissu urbain, substituant le travail manuel et cognitif. Cette mutation engendre une nouvelle "économie de la vie", certes, mais réservée à une élite riche et technologiquement compétente. Tandis que les plus qualifiés utilisent l'IA comme un outil d'amplification de leurs capacités, les autres, qu'ils soient cols bleus ou blancs, risquent de se voir supplantés. Il est aisé d'imaginer le type d'économie qui se dessine pour cette

dernière catégorie : une économie où l'exclusion sociale dans le meilleur des cas et l'économie de la mort dans le pire des cas.

Il est évident que cet ouvrage n'est pas le fruit d'une seule journée. Sa bibliographie exhaustive, consultable sur le site de l'auteur, recense plus de 1200 sources uniques, dont près de 200 publiées en 2024ⁱⁱⁱ. Compte tenu de l'actualité des informations utilisées et de la productivité intellectuelle sans précédent d'Attali, l'ouvrage a réussi à esquisser, avec une acuité remarquable, des "économies de la vie" et des "économies de la mort" au sein des villes, tout en proposant des éléments de réponse à cette problématique complexe.

« Une ville est un être vivant, distinct de tout ce qui la constitue. Elle est même le seul être vivant qui puisse rajeunir : en se réparant, en se reconstruisant, en se réinventant » (p. 7). Cette les premières lignes de l'ouvrage d'Attali ne laissent aucune ambiguïté quant à son parti pris en faveur de « l'économie de la vie ». En posant l'opposition entre l'« économie de la vie » et l'« économie de la mort », il invite à une réflexion plus nuancée sur les modèles économiques actuels.

Alexei Kireyev, professeur des universités

Bibliographie

Attali, Jacques (2024). *Histoires et avenir des villes*. Flammarion, 464 p.

Attali, Jacques (2024). *Le site personnel. Histoires et avenir des villes*. Bibliographie en-ligne, <https://www.attali.com/histoires-et-avenir-des-villes/>.

Attali, Jacques (2020). *L'économie de la vie : Se préparer à ce qui vient*. Paris : Fayard. 336 p.

Ploquin, Jean-Christophe (2024), modération. Rendez-vous de l'histoire. Grand entretien avec Jacques Attali. *La Croix*, https://youtu.be/HJwm_0yHPVA.

ⁱ Attali, Jacques (2020). *L'économie de la vie : Se préparer à ce qui vient*. Paris : Fayard.

ⁱⁱ https://youtu.be/HJwm_0yHPVA Rendez-vous de l'histoire. Grand entretien avec Jacques Attali. Modération Jean-Christophe PLOQUIN, rédacteur en chef, La Croix, 25 novembre 2024, 51:30 min.

ⁱⁱⁱ <https://www.attali.com/histoires-et-avenir-des-villes/>, 12/01/2024.