



HAL
open science

DEGRADATION ENVIRONNEMENTALE MONDIALE ET INSALUBRITE LOCALISEE : QUEL RAPPORT ET QUEL MODE DE RESOLUTION ?

Daniel Pinson

► **To cite this version:**

Daniel Pinson. DEGRADATION ENVIRONNEMENTALE MONDIALE ET INSALUBRITE LOCALISEE : QUEL RAPPORT ET QUEL MODE DE RESOLUTION ?. 100 ans d'Urbanisme et d'Urbanité au Maroc. Bilan et Perspectives, Université Hassan II, Mohamedia, Apr 2001, Casablanca, Maroc. halshs-01567289

HAL Id: halshs-01567289

<https://shs.hal.science/halshs-01567289v1>

Submitted on 22 Jul 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université Hassan II, Mohamedia,
Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Ben M'sik-Casablanca,
Colloque national (12 au 13 Avril 2001) :
"100 ans d'Urbanisme et d'Urbanité au Maroc. Bilan et Perspectives"

Axe de réflexion :

"La Production de l'Habitat Social et la Lutte contre l'Habitat Insalubre. Bilan et Perspectives"

Daniel Pinson,

CIRTA/IAR, Université Aix-Marseille III, membre associé du LabHaut, Laboratoire Habitat et urbanisation des territoires, École nationale d'architecture de Rabat.

"DEGRADATION ENVIRONNEMENTALE MONDIALE ET INSALUBRITÉ LOCALISÉE : QUEL RAPPORT ET QUEL MODE DE RÉOLUTION ?"

Les risques auxquels sont exposées les populations ne diminuent pas. Ceux que l'on qualifie de "naturels" sont, certes, pour partie imprévisibles et, longtemps encore, la connaissance qu'ont les hommes des mouvements de la terre et du ciel restera trop lacunaire pour anticiper ces catastrophes. On dispose cependant d'une meilleure connaissance des régions et des lieux particulièrement exposés à ces risques naturels, et ces données permettent soit d'interdire les établissements humains sur ces sites, soit de prendre des dispositions préventives et/ou techniques propres à limiter les effets de ces différents types de séismes (règles anti-sismiques, dispositifs de digues ou de canalisation, normes contre la force du vent...). Mais, par ailleurs, en dépit de ces progrès, le caractère dévastateur et imprévisible de ces phénomènes semble être encore renforcé par une activité humaine insuffisamment attentive à l'équilibre des écosystèmes.

En plus des effets imprévus de l'activité humaine, tout particulièrement sur le climat et la croûte terrestre, s'ajoutent en effet les risques qui sont directement imputables au manque de prévention. Les catastrophes de Soveso (1976), de Bhopal (1984) et de Tchernobyl (1986), jalonnent un processus de dangerosité des industries dont on ne mesure pas le terme. Ces effets sont encore aggravés par l'augmentation milliardaire des populations et par leur capacité accentuée de transformation de la planète. Or, bien souvent, l'intensification de la production n'est pas tant suscitée par la fabrication d'objets et de services utiles à l'humanité, que par une course au profit qui tend à une exploitation aveugle des ressources de la planète. La conférence de la Terre à Rio en 1992 a montré qu'on ne portait pas suffisamment attention à la préservation et au renouvellement de ces ressources.

C'est dans un tel contexte qu'il y a lieu aujourd'hui de considérer la question de l'insalubrité de l'habitat, question bien réelle non seulement pour les pays en développement, mais aussi pour les pays industrialisés. Il est cependant nécessaire d'en repenser l'approche. La conception de l'insalubrité a reçu son actuelle acception avec la naissance de la société industrielle en Occident. Il faut désormais en reconsidérer les termes dans le contexte de mondialisation. À défaut d'aborder la question sous cet angle, l'action contre l'insalubrité, cernée au seul niveau du logement ou du quartier, risque d'être rapidement dépassée par l'ampleur d'une dégradation générale, tendant à atteindre

autant les quartiers qualifiés d'insalubres au titre de cette ancienne acception que d'autres mieux lotis, en terme de respect des normes de confort.

En fait l'origine des dégradations nouvelles et à venir ne tient pas tant aux infractions réglementaires caractérisant les quartiers les plus pauvres qu'au mode de vie urbain des populations les plus riches et aux émissions polluantes à incidence planétaire qu'elles produisent, en premier lieu celles qu'engendrent, par le recours privilégié au véhicule automobile, les déplacements nombreux pour l'accès à des quartiers dispersés et séparés des lieux de travail et de services¹.

L'actualité toujours vive de l'habitat insalubre

La question de l'habitat a longtemps été pensée dans le cadre désormais trop étroit des normes de salubrité du logement et des réseaux d'assainissement des quartiers. Dans la ville industrielle de l'Occident du XIX^e, densifiée à outrance, l'urbanisme moderne naissant s'attaque à l'insalubrité, tant dans son aspect domestique que dans son aspect urbain, à travers le logement, pour le premier, et par la séparation des fonctions urbaines et l'installation des réseaux, pour le second.

On éloigne les usines des maisons ou réciproquement ; on invente un urbanisme souterrain avec les égouts et la desserte en eau potable et on codifie progressivement les normes du logement moderne, dans un mixte de considérations sanitaires sur les bienfaits de l'air et du soleil et de considérations morales sur la vie familiale, la séparation des sexes et des générations, pour aboutir au tout début du XX^e siècle à des types architecturaux définis par la nature et la distribution des pièces, les minima de leurs volumes et de leurs percements.

Les avancées considérables de la médecine à cette époque contribuent à la promotion d'une vision hygiéniste de la ville et du logement, et favorisent l'adoption de dispositifs normatifs dont les énoncés traversent tant les articles de lois que la réglementation des codes de la construction et de l'urbanisme. L'efficacité ultérieure des thérapies médicales, qui vaincront plus efficacement la tuberculose et d'autres contagions que la pénétration du soleil dans les appartements, rendra moins évidente l'efficacité de ces normes, mais elles resteront figées et fixées dans les textes, les habitudes et les réflexes de l'urbanisme et de l'architecture, s'imposant comme évidences aux concepteurs, devenant, avec le progrès matériel des sociétés et l'acculturation hygiéniste des populations des pays industrialisés, des acquis essentiels de la modernité.

Les termes d'une telle problématique restent d'actualité, tant pour les pays industrialisés qui ont promu ces normes, que les pays en développement, dont la colonisation a initié les élites à une application souvent inadaptée des réglementations occidentales².

1. 20% de la population mondiale produit 80% de la pollution mondiale (Domenach, H., Picouet, M. (2000), *Population et environnement*, PUF, Paris).

2 . Pinson, D. (1995), " Insalubrité et renouvellement du cadre bâti : de l'approche hygiéniste à l'approche écologique ", in *Habitat insalubre et stratégies d'intervention*, Actes du Séminaire International "Habitat insalubre et stratégies d'intervention", Mecknès-Maroc, 24-25-26 mai 1994, Organisé par l'ANHI avec le concours de l'USAID. Imprimerie Fajr Saâda - Casablanca, p. 105-112.

De l'insalubrité physique à la stigmatisation sociale

Dans les pays en développement

Dans les pays en développement, on a assisté à la fin du millénaire passé à la croissance exponentielle des agglomérations urbaines. Le niveau élevé de ce taux d'urbanisation, général pour les pays du sud (3,84% entre 1980 et 1990, ONU : 1996), atteint son maximum en Afrique subsaharienne : 4,82%. La ville de Lagos, qui comptait 41 000 habitants en 1900 et en totalisait 4, 683 millions en 1990, présente un taux d'urbanisation de 6,77%, encore plus élevé. Il n'est dépassé que par celui d'une ville chinoise, Ningdo, qui, en atteignant un taux record en 1990 (10,12%), franchissait le million d'habitants (Moriconi-Ébrard, 1993).

Si l'on se réfère aux prévisions de l'ONU (1996), l'urbanisation actuelle des pays formant l'arc encore largement rural, tendu entre l'Amérique du sud et la Chine et passant par l'Afrique noire, devrait voir, après la formation de mégapoles à l'émergence fulgurante, ses taux d'urbanisation fléchir (2,42%), sans que ne cesse de s'élever la part des urbains dans ces régions (56,7% en 2020 contre 39,4% en 1980, cependant encore largement en dessous de la proportion des pays industrialisés (70,3% en 1980 ; 79,8 % en 2020).

Cette brutalité de l'urbanisation a pris de court les gouvernements³, qui ont continué la plupart du temps à tenter de freiner obstinément l'exode rural. De ce fait ils ont été incapables de procéder aux réserves foncières en milieu urbain nécessaires à l'afflux des ruraux en ville, et encore moins d'aménager et de construire les quartiers nouveaux d'habitation qu'il nécessitait.

Dans ce contexte, des formes d'habitat précaires⁴ ont déjoué la surveillance des autorités locales et ont surgi avec une rapidité inattendue, s'installant sur des terrains publics ou privés, à juste distance des urbanisations légales, souvent à la faveur de la nuit. Mais, par ailleurs, des quartiers d'habitation de bonne facture se sont également édifiés sans autorisation, ni équipement préalable d'une assise foncière, bravant ainsi l'incurie des administrations nationales et locales à répondre aux besoins en logement des populations urbaines et exigeant d'elles, *a posteriori*, les équipements minimaux d'un aménagement salubre et sécurisé (eaux, égouts, électricité, voirie...).

Ce processus a entraîné une situation dont l'Organisation mondiale pour les établissements humains (UNCHS) donne un tableau, qui, même s'il est sujet à caution, reste significatif des progrès à accomplir. Ainsi, dans les pays du sud, la surface habitable partagée par les familles dépasse à peine 8 m² par individu en Afrique. De 13 m² au Caire, elle n'atteint pas 3,5 m² à Mumbai (Bombay), 10 m² à Shanghai comme à Rabat, alors qu'en comparaison, elle s'élève à près de 30 m² à Budapest et dépasse 38 m² à Amsterdam et 41 m² à Toronto (UNCHS, 1999).

3. Si l'on se situe au niveau de la taille des villes, le nombre à peu près comparable de villes de plus d'un million d'habitants qu'avaient en 1980 les pays industrialisés et les pays en développement (104 et 109 respectivement) fond au profit de ces derniers (275 contre 135 en 2015), cette différence étant encore plus marquée au niveau du nombre d'habitants (1 732 millions d'habitants contre 371 millions) (UNCHS, 1999).

4. Dans les pays du sud, les secteurs de l'informel atteignent en effet des niveaux considérables : tant au plan économique (56,1% d'emploi informel en Afrique noire, 37% dans les pays arabes, 39,8% en Asie-Pacifique, 30,2% en Amérique latine) qu'en ce qui concerne les logements (seulement 49,03% des constructions autorisées en Afrique Noire, 73% dans les pays arabes, 58,7% en Asie-Pacifique) (UNCHS, 1999).

Si l'on se réfère aux infrastructures indispensables au développement d'une vie urbaine normale, on constate un sous-équipement criant : ainsi, pour ne citer que des exemples, le réseau d'eau potable ne parvient qu'à 32% des habitants de Ouagadougou, qu'à 41,5% des habitants de Dakar, cependant que 65% des habitants de Lagos et 87% des habitants de Rabat en disposent. Les égouts ne desservent les habitants de Dakar qu'à 24,7%, contre 51,4% pour ceux de Mumbai (Bombay) et seulement 2,01% pour ceux de Lagos. L'électricité, quant à elle, n'arrive qu'à 63,5% des habitants de Dakar, mais à 93% des habitants de Rabat. Ce chiffre tombe à 43% pour Maputo, taux d'équipement proche de celui de l'ensemble de l'Afrique noire (42,38%), le plus mal desservi des continents à cet égard, loin après l'Asie (86,07).

À Dakar les citoyens ne disposent que d'un lit d'hôpital pour 1682 habitants, ceux de Ventiane d'un lit pour 654 habitants, ceux de Rabat d'un lit pour 365 habitants, alors que ceux d'Atlanta bénéficient d'un lit pour 71 habitants et ceux de Marseille d'un lit pour 87. 70 écoliers composent une classe de primaire à Dakar, 81 à Yaoundé, contre 33 à Rabat, 27 à Marseille et 17 à Atlanta (UNCHS, 1999).

On note par conséquent l'ampleur du retard qui reste à rattraper dans les pays du sud, si l'on vise l'alignement sur les pays qui offrent le niveau maximum de confort et de service à leur population. Il est bien entendu nécessaire de relativiser ces données, d'abord en regard de leur production, qui dépend de la performativité des organismes statistiques et de la sincérité de ceux qui les transmettent (on peut les gonfler pour une meilleure évaluation, ou au contraire les minorer pour obtenir des aides plus conséquentes), mais aussi en regard des choix de société qui sont opérés. Ainsi, dans tel pays, la quantité d'espace intérieur dans le logement peut être moindre dans la mesure où le climat permet de nombreuses activités à l'extérieur, ou encore, dans les pièces, une surface d'éclairage moins grande, pour faire obstacle à un rayonnement solaire trop intense ; dans tel autre pays, en terme d'équipement, une politique de soins à domicile, pour les personnes âgées, par exemple, peut conduire à la nécessité d'un nombre de lits moins important.

Dans les pays du nord

Dans les pays du nord, qui ont été exposés, à la fin du dernier millénaire, aux conséquences des immigrations organisées ou clandestines, l'apparition des hébergements précaires marque, par le phénomène des bidonvilles, la période des "Trente glorieuses" (1945-1975). En dépit de leur éradication, la précarité se trouve prolongée par la résurgence de taudis dans les vieux immeubles des centres anciens tenus par les "marchands de sommeil", qui exploitent honteusement les difficultés d'entrée des primo-arrivants. À moins de conventionnements avec certaines agences liées à l'État (comme l'ANAH - Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat - en France), le logement ancien fait ainsi payer au locataire le bas niveau de ses loyers par un état de vétusté vis-à-vis desquels les comités d'hygiène, pourtant installés de longue date, en vertu d'une loi de 1848 en Angleterre et de 1850 en France, n'exercent pas toute la vigilance nécessaire. Or l'actualisation des normes ne fait pas obligation systématique d'une application aux immeubles anciens non réhabilités, le respect des normes nouvellement édictées ne concernant que les constructions nouvelles.

Aujourd'hui, dans les pays du nord, le ralentissement relatif de l'urbanisation modère la pression de la demande en matière de logement. Les grandes métropoles ont

en effet atteint, au milieu du siècle passé, et, pour certaines assez rapidement, une taille considérable qui connaît aujourd'hui, plus en terme de population que de superficie, un certain ralentissement. Paris (3 608 milliers d'habitants en 1900, 9319 en 1990) voit son taux de croissance annuel passer de 1,52 en 1950 à 0,45 en 1990). Londres, qui était la plus grande ville au début du XIX^e siècle (6 480) a vu sa population décroître depuis les années 50 (passant de 8 961 à 7 385 en 1990) (Moriconi-Ébrard, 1993)⁵.

En moyenne le taux d'urbanisation des pays industrialisés, établi à 0,95% dans les années 80-90, se maintenait à 0,70 dans la décennie suivante, inspirant à l'ONU la prévision d'un taux de croissance urbaine légèrement supérieur à 0,50% vers 2020. Ce rythme mesuré appelle donc, bien plus qu'une production massive de logement, le recyclage du parc existant, ainsi que sa redistribution territoriale, pour corriger une ségrégation sociale qui n'est pas sans devoir à la production concentrés des grands ensembles des années 60. À cet égard, les acquis, le patrimoine et l'expérience des organismes en charge du logement social, souvent formés lors des grandes crises du logement des années 50, s'appuie sur des ensembles répondant aux normes de confort, dont la définition a guidé la production massive des logements de cette période. Cet acquis permet en conséquence de réduire au minimum l'insalubrité engendrée par la dégradation naturelle, voire provoquée, dans ce parc de logement.

Ici la pauvreté a donc souvent d'autres manifestations que des mauvaises conditions de logement : elle s'exprime dans la réclusion des pauvres dans des quartiers souvent coupés de la ville, dans un logement, la plupart du temps "décent". Cependant la facture industrielle de ces grands ensembles, répétitive et hors d'échelle du point de vue de sa fonction domestique, est vécue par les populations comme une mise à l'écart de la société de consommation, en contradiction avec les références à la qualité de vie dont les abreuvent les médias, dans des publicités lourdement martelées, où le véhicule personnel et la maison individuelle occupent une place essentielle.

La stigmatisation qui en résulte est alors douloureusement vécue, en particulier par les jeunes, qui, encore largement désœuvrés, malgré la reprise économique, l'exorcise par des actes d'appropriation violente sur le quartier ou des expéditions sauvages dans les lieux de consommation fortement symbolique (tel que l'hypermarché des "Quatre Temps" à la Paris-La Défense).

On assiste ainsi à une sorte de déplacement, pour ne pas dire à une certaine "modernisation" de la souffrance, celle-ci se rapportant non pas d'abord à des formes très directement physiques, corporelles, de la misère, mais à des formes de frustration traumatisantes d'un point de vue moral, avec les conséquences qu'elles peuvent entraîner sur les relations sociales (tueries dans les écoles américaines, agressions des enseignants et des autres collégiens en France...).

La qualité environnementale pèse dès lors sur les comportements, mettant en cause une salubrité psychique, qui prend le relais, dans les pays industrialisés, ou se superpose, à la salubrité physique. Ce déplacement implique une grande vigilance et la nécessité pour les responsables politiques et les urbanistes de repenser les critères de la salubrité localisée, tels qu'ils ont pu être construits à la faveur de l'hygiénisme caractéristique du premier moment de formation des sociétés industrielles.

5. Londres est une exception précoce, mais significative d'une décroissance de plusieurs villes européennes (Bruxelles, Milan, Munich, Moscou...), qui se fait au profit de villes moins grandes ou de périphéries plus excentrées.

Dégradation environnementale de la ville (et de la planète)

L'ancienne insalubrité

L'ancienne insalubrité, inspiratrice des théories hygiénistes, était ou reste localisée dans certaines parties de la ville, celles où vivent les populations généralement les plus pauvres, tantôt au centre des villes dans les quartiers anciens dégradés, tantôt dans certaines zones périphériques. Ces dernières sont d'autant plus mal situées que l'extension des villes n'a concédé, aux catégories défavorisées, que des délaissés, les exposant ainsi à différents risques tant industriels que naturels (proximité d'usines, près desquelles elle ne devraient pas être implantées, zones inondables ou soumises aux risques des glissements de terrain...).

L'action contre cette forme première d'insalubrité, qui coïncidait avec la ségrégation et la misère, visait principalement, en Occident, à circonscrire les risques d'épidémies qui pouvaient naître de ces poches d'infection potentielle, pour éviter qu'elle n'atteigne les beaux quartiers. Cette action orientée vers la protection des élites dirigeantes était redoublée par l'intérêt qu'avaient les employeurs potentiels de ces populations démunies à maintenir dans son intégrité physique une main d'œuvre d'abord utilisée pour sa force corporelle. Au-delà de ces considérations essentiellement utilitaristes, la dénonciation des atteintes à la dignité humaine et les conquêtes démocratiques ont eu raison de multiples formes de discriminations tant en matière de travail, d'éducation que de logement, et d'insalubrité concernant ce dernier. Ce combat conserve, à des degrés différents, et ce en tous lieux et tous pays, un caractère d'actualité toujours très fort ; le droit à un logement décent participe dès lors des exigences élémentaires de la vie moderne.

Pourtant la forme ancienne de l'insalubrité, qui fonde ce droit au logement, et qui a généralement un caractère essentiellement localisé, d'une ampleur plus ou moins grande selon la capacité qu'ont eu les États et les villes à la résorber ou à l'enrayer (et dont on a vu qu'elle se mutait partiellement en insalubrité psychique ou en troubles de la personnalité dans les pays en développement) tend à être englobée dans une autre forme d'insalubrité, nouvelle, dont le déploiement n'atteint plus seulement les catégories les plus pauvres, mais la totalité des populations de la planète. Cette extension de l'insalubrité n'est cependant pas uniforme : il apparaît, notamment pour ce qui concerne l'une de ses dimensions majeures, le réchauffement, qu'elle frappe inégalement, dans ses effets (incendies, inondations...), les continents et les régions.

La pollution, une nouvelle forme d'insalubrité ?

La relative nouveauté de ce phénomène, dont on peut situer l'origine à la fin de la guerre mondiale, en particulier avec l'apparition du risque nucléaire, le différencie sensiblement de l'insalubrité identifiée au XIX^e siècle avec la formation de la société industrielle. Le terme de pollution utilisé pour le qualifier exprime cette distinction, mais, concernant l'usage courant de ce terme, on peut noter aussi qu'il a d'abord concerné des accidents localisés, trouvant du fait de leur ampleur et de leur caractère inédit, un fort écho mondial (Soveso en 1976...). Désormais (et la conférence de Rio en 1992 a joué en ce sens un rôle déterminant), on convient du caractère général de la

pollution d'origine anthropique, et de l'aggravation incessante des menaces qu'elle fait peser sur la planète.

Cette dégradation environnementale globale qui affecte progressivement la planète atteint en effet l'ensemble de la population, toutes catégories confondues, et plus largement les milieux environnementaux dans lesquels évoluent ces populations et dont la rupture d'équilibre peut s'avérer fatale aux populations humaines elles-mêmes. L'insalubrité ancienne se conjugue donc désormais avec d'autres facteurs, qui ne relèvent plus de la misère de certaines populations urbaines, mais des excès productivistes et consuméristes pratiqués par des communautés entières, sous l'effet d'une exploitation intensive des ressources planétaires, par des groupes industriels et financiers largement indifférents aux conséquences des choix à court terme qu'elle occasionne.

Les effets les plus visibles ont, par leur immédiateté, un caractère souvent localisé, mais terriblement néfaste pour les milieux directement atteints par l'irresponsabilité des groupes qui ont pu sacrifier la sécurité de leur activité dans le seul but d'élargir leurs marges de profit. Après bien d'autres, la catastrophe du pétrolier Érika, au large de la Bretagne, n'a pas fondamentalement ébranlé l'assurance et la bonne santé économique du groupe français Total, pour lequel il réalisait un transport de matière, mais cet événement a profondément perturbé les activités de pêche et de tourisme de millions de personnes vivant des ressources de l'Atlantique, donc de tout un milieu naturel, animal et humain. Au moins cette catastrophe aura-t-elle une fois de plus alerté la vigilance des populations, et par leur demande de réparation, fait la démonstration que ces groupes industriels auraient plus intérêt à garantir la bonne marche de leurs activités plutôt que de réduire au moindre coût la protection des risques auxquelles elles sont exposées et exposent les populations qu'elles voisent.

Cependant, la plupart du temps, les dégradations environnementales provoquées par la production industrielle ne présentent pas un caractère aussi spectaculaire. Elles agissent sur le moyen et le long terme et ont une action pernicieuse latente, plus ou moins invisible, dont les effets sont décalés et indirects, marqués notamment par un réchauffement général de la planète. Or, on a désormais les preuves scientifiques qu'il ne constitue pas un aléa climatique tels qu'il en a existé au cours de l'histoire planétaire et même humaine : il s'agit bien d'un effet de l'activité d'une population humaine, dont la taille a augmenté de manière exponentielle, mais dont les activités et les consommations se sont également accrues dans une proportion considérable⁶.

Le rôle de l'urbanisation dans la dégradation environnementale de la planète

Estimée à un milliard d'humains au début du XIX^e siècle, cette population a mis à peine plus de dix ans pour augmenter du même chiffre à la fin du XX^e siècle et dépasser les 6 milliards au début du troisième millénaire. Si la dégradation environnementale est imputable à cette augmentation et surtout à la production qu'elle occasionne, elle n'est pas indifférente non plus au mode de répartition de cette population sur le globe, et au phénomène de concentration urbaine qui la caractérise.

Des chiffres ont été donnés en début d'article sur ce mouvement, dont la tendance lourde est manifeste, rendant vaines les politiques de maintien en milieu rural

6. Domenach, H., Picouet, M., op. cit.

qui ont pu être menées, notamment dans les pays du sud. Les formes de cette concentration, les densités qui en résultent tendent à montrer que des jeux complexes se mettent en œuvre pour déterminer des équilibres, sans cesse remis en cause, entre les lieux de services, de travail et de résidence et leur accessibilité par les différents moyens de mobilité, comme pour gérer les flux divers engendrés par la consommation urbaine, en val (alimentation), comme en amont (évacuation).

Bien des aspects de cette activité urbaine, productive et consumériste, et de ses conséquences urbaines mériteraient attention, depuis l'utilisation de ressources de plus en plus précieuses et menacées, comme l'eau, jusqu'à la production des déchets, dont on s'interroge sur le traitement et le recyclage. Nous nous limiterons ici à exposer la question des transports et de ses incidences sur la pollution environnementale globale.

Les moyens de déplacement modernes ont permis de répondre tant au développement économique mondial en ouvrant les territoires à l'échange des marchandises et des hommes, qu'à l'extension urbaine en permettant de mettre en plus rapide relation des parties sans cesse plus excentrées ou dissociées dans l'espace urbain. La forte proximité des lieux de travail et de résidence qui caractérisait les villes jusqu'à la fin de la première ère industrielle a cessé de dominer pour laisser la place à une séparation fonctionnelle voulue par l'urbanisme moderne, puis à un éclatement général que la plus grande mobilité, permise par les transports urbains et surtout par la multiplication des véhicules automobiles, a largement favorisé.

Les moyens de déplacement modernes, considérés en regard des mobilités quotidiennes, permettent ainsi à un habitant de Marseille de mettre en moyenne 25 minutes pour se rendre à son travail et à un habitant d'Atlanta une minute de moins dans une aire bien plus étendue, dans des villes où le nombre de voitures personnelles est respectivement de 330 et 443 pour 1000 habitants. Rien à voir avec la situation de Rabat où le taux de motorisation individuelle est de 78 véhicules pour 1000 habitants, et encore moins avec Lagos où ce taux est d'à peine plus de 4 véhicules, ce qui explique pour partie les 85 minutes que passent les personnes pour se rendre à leur travail, en bus ou à pied (UNCHS, 1999).

Cette tendance au développement de la ville "à l'américaine" est magnifiquement illustré par la mégapole de Los Angeles et il a propension à supplanter le modèle jusqu'alors largement dominant de la ville dense que l'on trouvait dans la plupart des régions du monde, notamment en Europe et dans le monde arabe. Modèle culturel porté par les élites, ce modèle américain est fortement marqué par la réussite individuelle et met en avant tous les attributs matériels qui en exprime l'accomplissement : le véhicule personnel comme la maison individuelle, notamment, et toutes sortes d'objets dont l'usage strictement personnel, largement libéré des contraintes d'espace et de temps (le portable en est un magnifique exemple) valorise encore plus les possibilités offertes par la mobilité. Gagnant la classe moyenne en expansion dans les pays industrialisés, ce modèle sociétal paraît aussi dessiner l'avenir des pays en développement.

Cependant il y a lieu de remettre en question les apparentes performances atteintes en matière de transports urbains, qui, avec le traitement des rejets dus à l'augmentation consumériste, participent le plus activement à la dégradation environnementale mondiale. Le recours privilégié au transport par le véhicule individuel, au détriment des transports collectifs entraîne en effet un étalement de la ville coûteux en réseaux et en espace, une accessibilité difficile de son centre où une

part importante des emplois reste localisée, ainsi qu'un accroissement de la pollution atmosphérique et de divers autres nuisances (bruits, envahissement de l'espace public par le stationnement, etc.). On considère ainsi qu'à Athènes, ce mode de transport est la cause de près de 50% de la pollution atmosphérique.

Les législations adoptées pour y faire face, comme la loi sur l'air en France (1996), se heurtent à des comportements sociaux encouragés par l'individuation qui accompagne la conquête des droits démocratiques, mais la démonstration d'une forte volonté politique montre aussi que des solutions modernisées telles que le tramway peuvent inverser cette tendance.

Une telle orientation mérite d'être particulièrement soulignée en regard de l'avenir des transports dans les grandes villes en développement des pays du Sud, d'autant que la concurrence et la relative saturation des marchés des pays industrialisés aiguïseront les appétits des constructeurs automobiles en leur direction. Le recours à un transport collectif "propre" comme le tramway ne doit pas exclure des modes individuels anciens, tels que les cycles, qui, non seulement ne doivent pas perdre la place importante qu'ils conservent dans certains pays en développement, mais la regagner dans les pays industrialisés. Cela implique le partage et la sécurité de l'espace public, le réexamen des densités urbaines et de la distance entre travail et logement, sans compromettre les attentes en espaces verts.

En regard de cet enjeu, le modèle de la ville dense présente une forme urbaine économe en espaces et en réseaux (660 hts/ha au Caire, 215 à Strasbourg, 9 à Atlanta) : son ajustement modéré est sans doute préférable à sa condamnation, au nom du tout automobile et au profit d'un type de modèle, comme celui des grands ensembles modernes des années 60 ou d'une ville diffuse "à l'Américaine" dont les logiques de formation restent étrangères aux principes d'économie des ressources, en particulier d'espace, et d'accessibilité optimale des habitants aux services urbains. On peut ainsi considérer que ce modèle n'est pas étranger au gros différentiel de consommation d'énergie par "tête" entre l'Américain du nord et l'Européen (8 057 kg équivalent pétrole pour le premier contre 4 355 kg pour le second en 1996, selon le *World Development report*, 1999/2000).

En conclusion, l'enjeu de la gouvernance urbaine et de la vigilance citadine-citoyenne comme moyens de contrôle environnemental

Une des avancées essentielles acquises depuis la Conférence de Rio est la mise en évidence du rôle des villes dans la prise de conscience et l'intervention sur les désordres environnementaux qui affectent leurs territoires et plus globalement l'équilibre de la planète tout entière. Le concept du "développement durable", garantissant aux générations futures le legs d'un monde ayant eu la capacité de préserver les ressources que la nature offre aux sociétés, met en avant les trois principes de l'amélioration de la qualité de vie, de la réduction des inégalités sociales et du respect des écosystèmes.

L'échelle locale, plus que l'échelle nationale, parce qu'elle met plus directement le pouvoir en relation avec les populations qu'il est censé représenter, est dès lors un niveau de prise de décision et d'action qui doit être fortement pris en compte. L'ampleur

de l'urbanisation rend l'internationalisation de l'action des cités plus décisive que jamais, y compris pour peser sur l'inertie des États en la matière. On constate d'ailleurs que le développement économique, social et culturel, dans son ensemble et malgré ses inégalités, voire ses régressions (notamment en situation de guerre ou de spoliation), stimule la vigilance des habitants en regard des macro-dispositions que prennent les élites dirigeantes nationales.

Les mesures nationales ont été, en effet, souvent peu efficaces en regard des attentes des populations, notamment au plan de leurs conditions de vie quotidienne : cette insatisfaction entraîne alors la constitution de contre-pouvoirs susceptibles de faire plier les régimes les plus autoritaires. L'apparition de ces forces associatives dessine alors un exercice composite de la gestion urbaine auquel on a donné le nom de "gouvernance urbaine"⁷. Il force le pouvoir légitime à partager ses décisions avec les habitants qui y sont directement intéressés. La "gouvernance urbaine" se révèle alors très efficace pour faire aboutir, par exemple, la régularisation d'occupations illégales et obtenir les équipements que les populations de ces quartiers sont en droit de réclamer, pour sortir de l'insalubrité primaire engendrée par l'absence d'assainissement ou d'autres équipements essentiels.

Il s'agit là, pour les habitants, d'un apprentissage local dont l'effet est d'abord répercuté sur leurs conditions de vie quotidiennes. Mais l'amélioration de ces dernières permet aussi de les inscrire plus amplement dans le développement mondial et ses bénéfices : si la mondialisation est d'abord inspirée par le profit des plus riches qui ambitionnent le commerce de biens dont ils orientent le contenu, ces échanges ouvrent aussi de multiples fenêtres par lesquelles se donnent à voir les différences légitimes et des inégalités inacceptables. À partir de là se construisent des mouvements protestataires qui suscitent l'élargissement de la conscience mondiale d'une planète menacée par l'avidité des uns et l'imprudence des autres. L'insalubrité locale s'articule alors plus clairement avec la dégradation environnementale globale due notamment à l'urbanisation généralisée.

Bibliographie :

- BANQUE MONDIALE, (2000), *World Development Report, 1999/2000*.
- CAVALLIER, G., (1996), " De la ville à l'urbain ", in *Urbanisme* n° 288, Paris, p. 65-80.
- DUREAU, F., DUPONT, V., LELIEVRE, E., LEVY, J.-P., LULLE, TH. (coordonné par) (2000), *Métropoles en mouvement*, Anthopos-IRD, Paris.
- DOMENACH, H., PICOUE (2000), *Population et environnement*, PUF, Paris.
- MASSIAH, G., (2000), " Le débat international sur la ville et le logement après Habitat II ", *La ville et l'urbain, l'état des savoirs* (dir. Paquot, Th., Lussault M., Body-Gendrot S.), La Découverte, Paris, p. 349-358.
- MORICONI-ÉBRARD, F., (1993), *L'urbanisation du monde depuis 1950*, Anthopos, Paris.
- PINSON, D. (1995), " Insalubrité et renouvellement du cadre bâti : de l'approche hygiéniste à l'approche écologique ", in *Habitat insalubre et stratégies d'intervention*, Actes du Séminaire International "Habitat insalubre et stratégies d'intervention", Mecknès-Maroc, 24-25-26 mai 1994, Organisé par l'ANHI avec le concours de l'USAID. Imprimerie Fajr Saâda - Casablanca, p. 105-112.
- UNCHS, (1999), *Basic Facts on Urbanization*, Nairobi.

7. Paquot, Th., Lussault M., Body-Gendrot S.(dir.), *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, La Découverte, Paris.