



Villes et développement durable

Introduction

Une part importante de la population mondiale vit désormais en ville. Le début du xx siècle se caractérise par l'importance de l'étalement urbain et par le phénomène de métropolisation : la concentration des hommes et des activités dans les plus grandes villes. Mais ces villes concentrent aussi les problèmes. La ville durable est donc l'un des grands enjeux de développement.

I. Croissance urbaine et nouvelle organisation de l'espace urbain

1. Une croissance urbaine forte, en particulier dans les pays en développement

- La population urbaine a beaucoup augmenté depuis les années 1950. Cette **croissance urbaine** est particulièrement forte depuis les années 1990.
- Depuis 2008, la **moitié des habitants de la planète vivent en ville**. En 2012, une trentaine de villes dans le monde comptabilisent plus de 10 millions d'habitants (elles n'étaient que deux en 1950, trois en 1975, et dix en 1990). La ville de Tokyo est la plus peuplée avec un peu plus de 37,7 millions d'habitants. Ce sont les plus grandes villes, les **métropoles**, qui croissent le plus vite.
- Le taux d'urbanisation des **pays développés** (plus de 75 %) est très supérieur à celui des **pays pauvres** (environ 40 %). Cependant, le taux d'urbanisation des PED augmente : sur les 21 villes les plus peuplées du monde, 15 sont des villes du « Sud ».
- Les grandes métropoles des pays émergents et des pays en développement s'étendent rapidement : leur population augmente en raison de **l'exode rural** (migrations des campagnes vers les villes), mais surtout de sa **natalité** propre. En effet, ces pays n'ont pas encore terminé leur **transition démographique**, leur population est **très jeune** et leur taux de **fécondité élevé**. Nourrir, loger, éduquer, soigner ces jeunes urbains est un enjeu important pour les pays pauvres. Les migrants cherchent aussi en ville un meilleur niveau de vie et un travail qu'ils ne trouvent pas toujours.
- Véritables **carrefours** de communication pour les réseaux et les flux qui parcourent le monde, les grandes villes-métropoles sont au cœur de l'organisation de **l'espace mondial**. Cette situation a entraîné des modifications dans l'espace urbain.

2. L'extension et la nouvelle organisation spatiale des villes

- Avec la **croissance urbaine** (l'augmentation de la population des villes), les villes se sont étalées vers leurs **périphéries**, de plus en plus loin des centre-villes.

- Dans les années 1950, ce sont surtout les **banlieues proches** qui ont vu leur population augmenter. À cette époque, le « rêve américain » gagne les pays européens qui sortent juste de la guerre. Les occidentaux rêvent d'être **propriétaires** de leur propre pavillon en banlieue avec tout le confort moderne. Les **zones pavillonnaires** se multiplient aux portes des villes.
- Les villes des pays pauvres connaissent la même évolution. Mais on trouve dans leurs banlieues des **bidonvilles** et des **zones d'habitat précaire** alimentés par l'exode rural.
- Actuellement, dans les villes du Nord, de nombreuses activités (y compris tertiaires) se délocalisent vers la périphérie. Ce phénomène est particulièrement marqué dans les villes nord-américaines où de véritables « villes-lisières » avec tous les services se développent (*edge cities*).
- Depuis les trente dernières années, l'étalement urbain a gagné les espaces ruraux proches des villes des pays développés : on parle de **périurbanisation**. Les bourgs voisins des grandes agglomérations deviennent des **communes-dortoirs**. Leurs habitants travaillent et consomment en ville (mode de vie urbain), mais logent à la campagne : ce sont des **rurbains**.
- Ce phénomène est moins marqué dans les villes des pays pauvres où l'exode rural reste fort et où on préfère quitter la campagne plutôt que d'y revenir.
- Les villes commandent et structurent l'espace qui les entoure : elles s'étalent sur un territoire important, leurs **limites deviennent floues** et leurs habitants de plus en plus mobiles. Dans ce contexte, le développement des **réseaux de transport** et des **voies de communication** est primordial.

3. Villes et ségrégation sociospatiale

- Dans des villes qui regroupent une part de plus en plus importante de la population, les différentes catégories sociales doivent **cohabiter**.
 - Ce phénomène n'est pas nouveau. En revanche, la **ségrégation sociospatiale** semble s'accroître, avec pour conséquence un **cloisonnement** plus important de l'espace urbain.
 - La **fracture urbaine** est de plus en plus nette entre quartiers riches et quartiers défavorisés. Dans certaines villes, les **quartiers fermés** avec des accès contrôlés se multiplient (*gated community*) : **l'exclusion urbaine** n'est pas un phénomène récent, mais elle tend à s'aggraver. Ce phénomène est particulièrement marqué dans les villes des pays pauvres où 78 % de la population vit dans des logements précaires : les immeubles **résidentiels** du centre de Sao Paulo sont protégés des émeutes populaires par des vigiles et des systèmes de sécurité.
 - Dans les centres-villes, les logements sont de plus en plus chers et les classes moyennes partent peu à peu vers les banlieues. D'anciens quartiers populaires « **s'embourgeoisent** » (*gentrification*). Le quartier de Harlem à New York en est un bon exemple : il y a quelques années, c'était le quartier le plus pauvre des États-Unis, mais aujourd'hui les appartements sont rachetés par des jeunes cadres supérieurs, car ils sont proches de Manhattan.
- Les quartiers pauvres disparaissent des centres-villes qui gardent tout de même une population précaire dispersée dans des chambres de bonnes ou des hôtels bon marché.
- Les problèmes sont délocalisés vers les banlieues qui comprennent des quartiers résidentiels mais aussi des zones d'habitat plus défavorisé.
- Les **bidonvilles** des villes européennes ont été détruits dans les années 1960-1970 et les populations pauvres, relogées dans de grands ensembles (HLM en France).

Cette solution semblait bonne à l'époque, mais aujourd'hui ces quartiers rencontrent de sérieux problèmes. Des **zones d'habitat précaire** réapparaissent même dans la banlieue parisienne.

- À l'échelle mondiale, la situation est aggravée dans certaines villes par une **ségrégation sociale et raciale** dans des quartiers **ghettos** (*gated communities* de noirs à Johannesburg) ou par des **conflits** (mur séparant Palestiniens et Israéliens à Jérusalem).

II. Les enjeux des transports urbains

1. Une mobilité accrue

- L'extension spatiale des villes accentue la **mobilité** des habitants.
- Les urbains font des **déplacements pendulaires** journaliers entre leurs lieux de résidence (banlieues-dortoirs) et leurs lieux de travail (centres-villes ou autres banlieues).
- Avec la périurbanisation, les **durées de déplacement** ont régulièrement augmenté. Le nombre important de personnes qui doivent utiliser les réseaux de communication à heures fixes provoque des **embouteillages** et une **congestion de la circulation**.
- Cette situation est particulièrement critique dans les grandes métropoles des pays pauvres qui ont souvent des infrastructures de communication inadaptées et en mauvais état : la saturation du trafic routier caractérise de grandes villes comme Mumbai ou Lagos.
- La grande concentration de véhicules génère des **pollutions** néfastes pour la **qualité de l'air** et pour la **santé**. Elle provoque aussi d'autres **nuisances** (bruits, problèmes de circulation des piétons...). De plus, elle augmente la consommation d'énergies fossiles, en particulier dans les pays riches.

2. Le choix de l'automobile ou des transports en commun

- Les pays riches ont majoritairement choisi la voiture individuelle. Symbole de **réussite sociale** dans les années 1950-1960, celle-ci a conditionné les **choix des politiques urbaines** en matière d'aménagement des infrastructures et des réseaux de transport.
- Les villes d'Amérique du Nord sont très représentatives de ce choix. Nées récemment (en général pendant la période de l'industrialisation au XIX^e siècle), elles présentent le plus souvent un plan en damier avec de larges avenues se coupant à angle droit. Beaucoup ont opté pour le « **tout voiture** » : inutile de chercher un piéton à Dallas... le manque de trottoirs protégés sur la plupart des avenues rend la marche à pieds particulièrement dangereuse.
- Dans les pays du Sud, la pauvreté limite le nombre de véhicules individuels. Les transports publics ne sont pas assez développés du fait du manque de moyens et de la désorganisation des administrations locales. Les « **navetteurs** » (ceux qui font tous les jours la navette domicile-travail) utilisent des **transports collectifs privés** aux tarifs modérés. Mais en raison d'une circulation urbaine difficile, les durées de déplacement sont souvent très longues.

3. Le développement les réseaux et les moyens de communication

- L'amélioration des réseaux et des moyens de communication urbains est un enjeu essentiel pour une meilleure gestion des villes.

- Des mesures voient le jour un peu partout pour limiter la circulation urbaine, mais les villes européennes sont pionnières dans le développement de **transports durables**.
- Certaines villes françaises sont à la pointe de la réflexion sur les transports urbains. L'agglomération nantaise est considérée comme un laboratoire et un modèle pour la gestion des transports. Son projet se base sur une gestion globale du problème : toutes les communes, tous les acteurs, se sont réunis pour développer une **politique commune** prenant en compte l'ensemble du territoire de l'agglomération. L'idée est de développer **l'intermodalité** (l'utilisation de plusieurs modes de transport pour un même déplacement) : les véhicules personnels sont utilisés dans la zone périurbaine et, sur le périphérique de la ville, des parcs de stationnement créés au bout des lignes de tramway permettent aux Nantais d'utiliser les transports en commun dans la ville. Dans le centre-ville, on encourage l'utilisation des deux roues (**pistes cyclables**) et la marche.
- Concentrer l'expansion de la ville autour des réseaux de transport en commun (voies ferrées, tramways, métros...) contribue aussi à limiter l'usage de la voiture.

III. Aménager des villes durables

1. Répondre aux besoins de manière durable : des projets qui concernent surtout les PED

- Pour une bonne gestion des villes, il faut non seulement se pencher sur la question des transports, mais aussi répondre de **manière durable** à un certain nombre de besoins :
 - des besoins en terme de **ressources** (favoriser l'utilisation des énergies renouvelables, améliorer la gestion de l'eau, créer des espaces boisés et des espaces verts pour limiter l'impact des pollutions) ;
 - des besoins en terme de **services** (traitements durables des eaux et des déchets ménagers et industriels, sécurité des populations...) ;
 - mettre en place des **structures d'accueil** répondant aux **normes écologiques** (logements et bâtiments publics à haute qualité environnementale, maisons à énergie passive, écoquartiers développés selon les trois piliers du développement durable, équipements de loisirs et de culture...).
- Ces réponses doivent être suffisantes pour répondre aux besoins de populations importantes qu'il faudrait aussi former pour les encourager à adopter un mode de vie plus respectueux du développement durable... Pour l'heure, tous ces projets n'en sont qu'à leurs débuts, même si certaines villes du Nord ont déjà réalisé des aménagements.
- Dans les PED, les besoins sont encore plus importants, car les difficultés actuelles sont nombreuses. Malheureusement ces États ont peu de moyens et il en faut a priori beaucoup pour développer une ville durable.

2. Administrer les espaces urbains et faire des choix : un objectif difficile à atteindre

- La **volonté politique** est essentielle pour faire aboutir les projets de développement durable en ville. Cependant, même si les pouvoirs publics prennent

réellement conscience de tous les enjeux, ils hésitent souvent à se lancer dans de très vastes opérations d'aménagements à l'échelle des agglomérations.

- Or, on ne peut pas développer de villes durables sans aller vers une **gestion** concertée des espaces urbains réunissant tous les acteurs de la vie urbaine et sans une vision globale des problèmes qu'il faudrait prendre en compte conjointement (problèmes sociaux, économiques, environnementaux).
- Il faudrait aussi généraliser les **solidarités urbaines** à tous les niveaux (ce qui ne va pas de soi dans des sociétés individualistes).
- Tous ces enjeux sont difficiles à atteindre dans des villes des PED où les pouvoirs publics sont défaillants par manque de moyens mais aussi du fait de la corruption.