

Villes et crise de civilisation

José Manuel Naredo *

* Spécialiste reconnu d'économie environnementale, José Manuel Naredo a contribué à de nombreux ouvrages consacrés aux ressources naturelles.

La crise urbaine induite par le capitalisme industriel au XIX^e siècle fut surmontée par l'intervention de l'État et grâce au développement technique. Mais la crise actuelle est d'une autre profondeur : non seulement le modèle de développement urbain qui s'impose partout de manière uniforme n'est pas viable écologiquement parlant, mais il s'applique aussi de façon inégalitaire en accumulant misère et frustration dans les villes du Sud. En cela, cette crise est indissociable d'une crise de civilisation.

Cities and the crisis in civilization

The urban crisis produced by industrial capitalism in the 19th century was overcome by State intervention and thanks to technical advances. But the present crisis is much deeper: the urban development model prevailing uniformly everywhere is not only not ecologically sustainable, but also, it is applied in an inegalitarian manner, accumulating poverty and frustration in the cities of the South. This makes the crisis inseparable from a civilizational crisis

Ciudades y crisis de civilización

La intervención del Estado y el desarrollo técnico permitieron superar la crisis urbana causada por el capitalismo industrial del siglo XIX. La crisis actual, sin embargo, es mucho más profunda : no sólo el modelo de desarrollo que, de forma uniforme, se va imponiendo por doquier no es viable en términos ecológicos, sino que, además, se viene aplicando de manera desigual, acumulando miseria y frustraciones en las ciudades del Sur. Está claro ya que dicha crisis es simultáneamente una crisis de civilización

Città e crisi di civilizzazione

La crisi urbana indotta dal capitalismo industriale nel XIX^o secolo fu superata attraverso l'intervento dello stato e grazie allo sviluppo tecnologico. Ma la crisi attuale è di tutt'altra profondità: non solo il modello di sviluppo urbano che si impone universalmente in modo uniforme non è ecologicamente sostenibile, ma si applica in maniera inegualitaria, accumulando miseria e frustrazione nelle metropoli del Sud. Da questo punto di vista questa crisi è indissociabile da una crisi di civilizzazione.

Le succès du projet de modernité civilisatrice dans lequel nous vivons réside dans sa capacité à étayer ses fondements sur des valeurs qu'on suppose universelles, transcendantes et, par conséquent, étrangères à des considérations spatio-temporelles. La science économique a joué un rôle fondamental dans ce réductionnisme, en constituant le noyau dur de la rationalité sur laquelle repose ce qu'on appelle la pensée unique. La réflexion économique standard se situe sur un terrain purement instrumental, au service de l'instinct de compétition le plus aveugle et du mécanisme sans frein du développement économique, ignorant les dommages sociaux et environnementaux créés par ce modèle ou aidant à les faire accepter comme quelque chose de normal ou d'inévitable, à l'instar de la grêle ou de l'orage. Cependant, le territoire porte témoignage – dans les paysages urbains, péri-urbains et ruraux – des dommages physiques et sociaux qu'on lui inflige.

La situation critique de la civilisation actuelle suscite une lutte sourde entre ces discours qui magnifient « la marche irrésistible vers le progrès » de notre société, et les signes de régression de plus en plus ostensibles qui montrent la détérioration écologique et la polarisation sociale. La pensée unique se donne le plus grand mal pour mettre l'accent sur les signes de progrès tout en occultant les signes de régression. Dans ce combat, il faut mentionner deux nouveautés : l'une, l'importance sans précédent prise par les phénomènes

urbains et les problèmes et détériorations qu'ils engendrent ; et l'autre, les moyens de diffusion et de dissuasion, également sans précédent, dont dispose la pensée unique pour favoriser le conformisme et désactiver la dissidence.

La crise urbaine du xix^e siècle dans les pays industrialisés et ses enseignements

Les grandes concentrations urbaines induites par la révolution industrielle supposèrent une rupture totale avec les modèles qui, avec diverses variantes, avaient présidé jusqu'à ce moment à la configuration des villes. Ces concentrations rompirent les idées antérieures d'unité dans le tracé qu'on avait des villes, faisant que leur construction et leur restructuration continuelles évoluent de façon erratique et incontrôlée, pour déboucher sur le panorama des modernes conurbations ¹.

L'implantation de l'État moderne comme affirmation d'un nouveau pouvoir politique prépara le chemin à l'ordre des choses actuel. L'expression territoriale du nouveau complexe culturel, politique et social trouva sa traduction dans ce que Mumford et quelques autres auteurs ont appelé la « ville baroque ». La ville baroque mit à bas les anciennes enceintes pourvues de murailles et déploya dans un espace ouvert un plan géométrique où primaient la perspective horizontale, les longues avenues et le trait orthogonal, par opposition aux rues étroites et courbes et au tracé plus organique des enceintes médiévales. Le poids déterminant de l'autorité politique fondatrice des nouveaux États explique la fermeté planificatrice sous-jacente aux réalisations de la ville baroque qui, s'échelonnant dans le temps, coexistèrent avec les autres styles du tissu urbain préexistant et formèrent, au sein du Vieux Continent, ce qu'on appelle communément la ville classique ou historique. Le projet de ville baroque fut une parenthèse dans le démantèlement de la vieille culture urbaine, avant de céder la place à un modèle d'urbanisation plus approprié au capitalisme, et qui est toujours le nôtre aujourd'hui.

Comme on sait, le capitalisme, pour maximiser les bénéfices, a orienté la gestion du monde physique à partir du monde des valeurs monétaires. Ce critère de gestion est un puissant outil de détérioration du patrimoine (naturel et construit) de la société : les agents économiques travaillent pour leur seul bénéfice en exploitant des biens libres (ou appartenant à des tiers) ou en reportant les coûts sur d'autres agents ou territoires situés en dehors de leur univers comptable. Ce principe de l'accroissement des bénéfices privés au détriment de l'intérêt public (ou de tiers) est à l'origine de la crise de l'urbanisation massive induite par le capitalisme industriel du xix^e siècle.

L'image peu recommandable que présentaient les villes de l'Angleterre du xix^e siècle déboucha sur un fort mouvement de réflexion et de protestation. L'importance inédite du nouveau phénomène et le désir de discuter, preuves en main, de l'ampleur et de la gravité des problèmes créés furent à l'origine de nombreuses études et statistiques. Les enquêtes et les recensements permirent de quantifier la pauvreté et confirmèrent que les nouvelles agglomérations urbaines de l'époque entraînaient des taux de mortalité supérieurs à ceux du milieu rural ², à cause des conditions de vie déplorables d'une partie importante de la population.

Cette situation déclencha en Angleterre un fort mouvement anti-urbain qui suscita, à son tour, chez des politiciens, des édiles et des philanthropes, des désirs de réforme visant à corriger les aspects les plus négatifs d'un processus d'urbanisation dont la « ville monstre » de Londres donnait la pire illustration. Il s'agissait surtout de pallier l'insalubrité et l'insécurité en améliorant les conditions de vie des pauvres vivant en milieu urbain, pour en faire quelque chose de plus sain et de plus sûr.

Le résultat final de tous ces efforts fut qu'on sépara une fois pour toutes la morale de la pathologie urbaine, en postulant qu'il n'était pas nécessaire de changer la société, ni même de réduire la taille des concentrations urbaines, mais qu'il suffisait que celles-ci respectent certains standards de salubrité. Voyant que les maladies infectieuses expliquaient, pour

l'essentiel, les forts taux de mortalité urbaine, on essaya d'améliorer les conditions d'hygiène de la ville et des logements, en contrôlant la densité de la population, en pavant les rues et en procédant au ramassage des ordures, etc. Devant l'évidence que le marché ne résolvait pas de lui-même ces problèmes, on envisagea la nécessité légale d'établir une série de règles minimales de densité et de salubrité, parmi lesquelles figurait la dotation emblématique d'un w.-c. par famille.

Les taux de mortalité (et de natalité) urbaine baissèrent dans l'Angleterre de la fin du xixe siècle pour se situer au-dessous de ceux du milieu rural, anticipant le modèle démographique que les autres pays industrialisés finirent par suivre les uns après les autres. Grâce aux tout-puissants leviers de la science et de la technique, on trouva une issue raisonnable à la crise suscitée par les nouvelles agglomérations du xixe siècle. La foi dans le progrès revêcut, dans le même temps que déclinait l'anti-urbanisme mentionné plus haut et qu'augmentait la confiance dans les pouvoirs du capitalisme et les aspects bénéfiques du développement économique (et urbain).

On put, de la sorte, améliorer le confort et la propreté de l'environnement urbain, mais au prix d'une plus grande occupation de terrain, d'une plus grande utilisation de ressources exogènes, de l'évacuation vers les zones suburbaines d'une pollution grandissante et de l'augmentation des besoins de transport.

Extension et importance de l'actuel phénomène urbain

Les villes de l'Antiquité ou du Moyen Âge avaient une dimension très inférieure à celle des agglomérations actuelles. En 1800, seule la ville de Londres atteignait le million d'habitants, à un moment où l'Angleterre était le pays le plus urbanisé du monde. En 1850, deux villes dépassaient le million d'habitants : Londres (2,3 millions) et Paris (1,1 million). En 1900, elles sont déjà dix, avec à leur tête Londres (4,5), New York (3,4) et Paris (2,7). En 1910, leur nombre est passé à treize : parmi elles, plusieurs villes situées dans d'ex-pays coloniaux. Celles-ci vont prendre bientôt le premier rang en matière de population : aujourd'hui, entre les agglomérations de plus de 10 millions d'habitants on trouve Mexico, São Paulo, Calcutta, Shanghai, etc.

On peut résumer le tournant dans l'évolution de la population urbaine de la façon suivante. La population des villes de plus de 100 000 habitants représentait 16 % de la population mondiale en 1950 ; elle est passée à 24 % en 1975 et à 50 % en 2000. Il convient, cependant, de souligner le poids déterminant pris par les pays pauvres ou moins développés dans le processus d'urbanisation mondiale. En 1950, la population urbaine située dans les pays riches ou développés était deux fois plus importante que celle des pays pauvres. En 1975, la population urbaine était moitié dans les uns et moitié dans les autres. En 2000, enfin, la population urbaine des pays pauvres était déjà le double de celle des pays riches. Les problèmes dérivés de l'urbanisation massive ont donc cessé d'être une prérogative des pays riches, comme c'était le cas il y a un siècle, pour devenir un problème de premier ordre dans les pays pauvres, dont le taux d'urbanisation a augmenté dans la proportion qu'on vient de voir, en passant de 7,8 % en 1950 à plus de 40 % cinquante ans plus tard.

Les critères qui orientent l'ordre actuel des choses

Le modèle différent de ville, ou plutôt de non-ville, auquel se rapportaient les premières conurbations reflétait déjà l'hégémonie du capitalisme sur l'autorité politique. Cette hégémonie dut respecter les nouveaux standards de qualité urbaine. Mais, à mesure que ladite hégémonie s'étendait au monde entier, on assista aussi à la généralisation du nouveau modèle d'ordre territorial, avec quelques variantes cependant, que nous verrons plus loin. La mondialisation économique dont on parle tant, et l'extension subséquente de la pensée unique, entraînent l'application planétaire d'un modèle unique d'aménagement du territoire. En voici

les traits essentiels. En premier lieu, je crois avoir déjà démontré 3 que les règles du jeu économique mises en œuvre par le capitalisme tendent à aménager le territoire en « noyaux d'attraction de capitaux et de produits (plus denses en population et en information) et en zones d'appropriation [des ressources] et de dissémination des déchets ». À côté de cette tendance générale, qui fonctionne à l'échelle nationale et internationale, on en voit apparaître d'autres qui expliquent de manière plus fine l'universalité du modèle apparemment chaotique des conurbations. Elles procèdent de la confluence de certains présupposés technico-économiques qu'on peut résumer comme suit :

1) Avec le capitalisme, la majorité des immeubles et des logements ne sont plus construits directement pour la jouissance de leurs futurs usagers, mais pour la vente (ou la location) par des entités intermédiaires à la recherche d'un bénéfice monétaire. Cette finalité fait qu'on tend à maximiser le volume construit par unité de surface jusqu'aux limites permises par les réglementations en vigueur et que les propriétaires du sol essaient de modifier sa qualification et d'imposer des normes plus laxistes.

2) Le perfectionnement technique ainsi que la baisse des coûts du fer et du béton à partir de la fin du XIX^e siècle ont doté les édifices d'un squelette de poutres et de piliers indépendant des murs et capable de supporter de nombreux étages, ce qui a permis de mettre en place un volume construit par unité de surface très supérieur à celui des immeubles traditionnels.

Ces deux présupposés ont permis la généralisation, à travers le monde, d'immeubles d'apparence très uniforme, créant une esthétique universelle en consonance avec la prédominance d'une pensée unique. En même temps, les nouvelles possibilités d'augmenter le volume construit sur le sol occupé par des édifices anciens fut à l'origine de processus sans précédent de démolition de la ville historique, du moins là où le cadre institutionnel le permettait.

Les avancées techniques observées dans le domaine des transports et des communications ont facilité l'énorme extension qui caractérise la conurbation diffuse, le *urban sprawl* 4 de notre temps. Si la réduction de l'entassement dans les villes aida naguère à l'amélioration de la salubrité urbaine, l'extrême dispersion actuelle et la grande dépendance à l'égard du transport constituent à présent un des principaux facteurs de la détérioration de l'environnement urbain.

Des modèles non viables

Un des plus graves problèmes posés par l'actuel processus d'urbanisation est ce désir accepté par tous d'étendre au monde entier les modèles urbains de vie des grandes métropoles, alors que ces modèles ne sont manifestement pas viables pour l'ensemble de la population : leur généralisation entraîne des exigences en matière de ressources et de déchets qui dépassent les possibilités de notre milieu naturel, faisant apparaître du coup l'absurdité de ces modèles.

Cependant, le problème n'est pas seulement qu'on propose à l'espèce humaine un modèle de « progrès » qui, à la lumière de la logique la plus élémentaire, se révèle non viable, mais encore que, ces derniers temps, la distance entre les riches et les pauvres n'a fait que s'accroître à l'échelle planétaire, avec l'accroissement du fossé entre le Nord et le Sud et l'apparition de poches de pauvreté et de marginalité dans le Nord lui-même.

Le développement, dans sa vaine prétention d'éradiquer la pauvreté, n'a pas permis d'améliorer les conditions de vie des sociétés périphériques au capitalisme. Il peut même être à l'origine de situations de pénurie et de déracinement plus grandes que celles qu'il prétendait corriger : les gens privés de travail apparaissent comme des résidus obsolètes, inadaptés aux nouvelles exigences du développement, et finissent par s'engager sur la pente qui mène à la marginalité sociale et au déclin personnel.

Ainsi, il convient de ne pas regarder le processus actuel d'urbanisation en cours dans les pays pauvres comme la répétition de celui qu'ont connu autrefois les pays riches : il suffit, pour s'en convaincre, de voir la frustration et le déracinement dont témoignent aujourd'hui les

conurbations des ex-pays coloniaux, qui dépassent de loin les problèmes qui étaient ceux du grand Londres d'il y a un siècle. La qualité environnementale de Londres s'est sans doute améliorée, ainsi que celle des anciennes villes industrielles : elle montre que les pays de la métropole sont dans des conditions infiniment supérieures à ceux du reste du monde pour maintenir la qualité interne de leurs conurbations et continuer de développer des formes d'urbanisation non viables à l'échelle planétaire.

Perspectives de la crise

Les difficultés à influencer sur la marche de la civilisation actuelle et l'aménagement du territoire qui lui est consubstantiel ne résident pas tant, contrairement à ce qu'on dit souvent, dans le manque de moyens économiques ou d'instruments techniques que dans notre incapacité à revoir les fins qui orientent les comportements dominants de notre société. Nous avons vu que la crise urbaine traversée par les pays industriels naissants du XIX^e siècle fut créée par les défauts de qualité interne du système lui-même, et qu'elle fut résolue, grâce à l'intervention de l'État, en mettant intensément à profit le reste du territoire, tant pour ce qui est de l'appropriation des ressources que de la dissémination des déchets. Toutefois, la crise actuelle ne se heurte pas seulement à de nouveaux problèmes de qualité interne, mais aussi à la détérioration accrue du reste du territoire. Son traitement oblige donc à reconsidérer les relations du système urbain avec ce dernier.

L'approche sectorielle et partielle à laquelle on avait eu recours, avec succès, pour résoudre la crise antérieure se révèle à présent insuffisante. Il faut se soucier du fonctionnement du système urbain dans son ensemble et, dans ce but, reconsidérer la ville comme projet, une attitude qui a disparu en même temps que la cohésion et la participation sociale qui, en d'autres temps, furent à l'origine des systèmes urbains.

C'est à ce prix qu'on réalisera qu'il est nécessaire de reconstruire le corps social de la ville et de le doter d'organes responsables capables de contrôler son fonctionnement physique et les atteintes qu'il porte contre le territoire. Mais alors comment ne pas se rendre compte que la taille surhumaine des ensembles urbains actuels rend très difficile cette reconstruction, et doit donc nous conduire à redimensionner de toute urgence cette ville-projet, en rompant l'inertie expansive des conurbations ? Cela exigerait de faire passer les buts sociaux et environnementaux avant la recherche du lucre, en suscitant un processus où, grâce à l'interaction transparente entre information, participation sociale et réglementation, on pourrait parvenir à la définition de ce nouveau projet de ville et sa relation avec le reste du territoire. Toutefois, la dimension internationale et planétaire des problèmes fait que ceux-ci dépassent de loin la sphère locale et nationale où leur traitement est resté confiné. En tout état de cause, la crise de ce modèle d'aménagement du territoire qui s'est étendu au monde entier ne pourra être résolue qu'avec la crise de la civilisation qui l'a engendrée.

En général, tant les sciences sociales et environnementales que les institutions qui s'occupent du territoire et de l'environnement consacrent plus d'efforts à occulter les problèmes de fond suscités par la crise actuelle qu'à les analyser et à tenter de les résoudre. Le manque déprimant de données sur l'occupation des sols, sur les flux qui composent le métabolisme de la société actuelle, sur les conditions de vie de la population va de pair avec les milliers de satellites envoyés vers l'atmosphère, avec les énormes ressources destinées à l'étude de l'environnement ou du climat.

Dans ces conditions, il est probable que les tendances régressives ne vont pas cesser de sitôt, et que la société ne va pas prendre conscience de la crise qu'elle traverse. De fait, il est difficile d'imaginer qu'une civilisation puisse prévoir sa propre crise et consacrer les moyens nécessaires à sa résolution quand il y va de ses propres fondements. Le plus probable, c'est que cette crise la prenne en quelque sorte par surprise, comme cela eut lieu dans la Grèce

classique ou dans la Rome impériale, quand elle présentera des caractères clairement catastrophiques et difficilement réversibles.

*Article tiré de El Ecologista (n° 34, hiver 2002-2003),
la revue éditée par l'organisation d'écologie sociale espagnole Ecologistas en acción.
Traduction de Miguel Chueca*

1 Ce terme a été créé par Patrick Geddes (*Cities in Evolution*, 1915) afin de désigner cette nouvelle forme d'urbanisation et la différencier de ce qu'on entendait auparavant sous le nom de ville. Lewis Mumford, pour sa part, parlait plutôt de « désurbanisation » pour nommer ce même processus, soulignant par là qu'il supposait la destruction de l'ancienne idée de ville.

2 En 1840, par exemple, le taux de mortalité à Liverpool était de 71 sur 1000, soit plus du triple de la moyenne enregistrée sur l'ensemble du territoire anglais. Dans la France de la Restauration, le taux moyen de mortalité dans les villes était une fois et demi supérieur à celui de la France rurale. En Europe et aux États-Unis, cette différence s'est prolongée jusqu'à la fin du xix^e siècle et au début du xx^e.

3 Voir le livre coordonné par José Manuel Naredo et Antonio Valero, *Desarrollo económico y deterioro ecológico*, Fundación Argentaria, Madrid, 1999.

4 Littéralement : « étalement urbain ». (N.d.T.)