



HAL
open science

Villes et qualité de vie

Daniel Bley, Nicole Vernazza-Licht

► **To cite this version:**

Daniel Bley, Nicole Vernazza-Licht. Villes et qualité de vie . DORIER-APPRILL Elisabeth. Ville et Environnement, Edition SEDES, pp.109-116., 2006, collection DIEM. hal-01295053

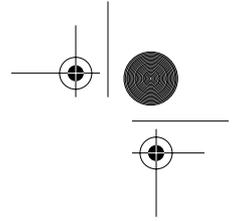
HAL Id: hal-01295053

<https://hal.science/hal-01295053v1>

Submitted on 29 Mar 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.



Chapitre 5

Villes et qualité de vie¹

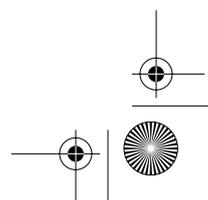
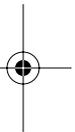
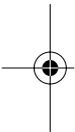
Contrairement à la notion de *développement durable*, le terme de *qualité de vie* est largement utilisé par la population dans son ensemble. Ses usages sont multiples : on y fait référence aussi bien à titre individuel que collectif, que l'on soit simple citoyen ou responsable politique, tant dans les domaines de l'environnement que dans celui de la santé, et les publicitaires, sensibilisés aux attentes des populations, se sont emparés de ce terme pour prôner l'usage d'une marque de voiture ou pour vanter les bienfaits d'un concept immobilier.

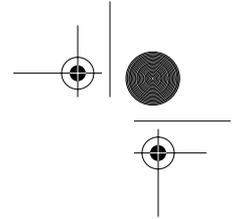
Il s'agit également d'un terme largement utilisé par les décideurs et les politiques en charge de la gestion des affaires de la cité. On peut noter à titre d'exemple que parmi les cinq Commissions de préparation du XI^e plan il en existait une, intitulée « *Environnement, qualité de vie, croissance* », et que dans le rapport publié en 1993 par le Commissariat Général au Plan apparaissait une hiérarchisation des termes en un titre ainsi formulé « *Croissance et environnement : les conditions de la qualité de vie* ». Cette formulation n'est bien entendu pas neutre, et elle découle de la présentation qui est faite dans le premier chapitre de ce rapport consacré aux enjeux de l'environnement dans les années 1990, où un schéma présente le terme de qualité de vie (comme but à atteindre) au sommet d'une construction qui a pour soubassement la santé, le cadre de vie, le patrimoine naturel et culturel.

Depuis quelque temps on constate que les responsables politiques des centres urbains des pays industrialisés mettent en avant, sous le vocable de *qualité de vie*, leur volonté de maîtriser le développement de leur cité. Ils s'opposent ainsi à l'idée couramment répandue que la ville se construit et se développe au détriment de l'environnement naturel et du bien être des populations. À l'inverse, dans les grandes villes africaines, la faiblesse des services des municipalités et de l'État conduit les populations à se réapproprier certains aspects de la vie urbaine à l'échelle du quartier (voir chapitre 17 de cet ouvrage).

C'est aussi sous le terme de qualité de vie que les personnes qualifient leurs aspirations personnelles de bien-être en général et l'on peut se demander si, au sein des métropoles urbaines, les discours et les pratiques des uns recouvrent les attentes et les pratiques des autres. Bien que s'exprimant dans les mêmes termes, les

1. Par Daniel Bley, DESMID (UMR 6012 ESPACE), CNRS/Université de la Méditerranée et Nicole Vernazza-Licht, DESMID et Université Victor-Segalen, Bordeaux 2.





Villes et qualité de vie

différents acteurs (élus, techniciens, population, associations) ont parfois des intérêts contradictoires et des représentations différentes du « développement urbain souhaitable » et de la qualité de la vie urbaine.

Un concept difficile à définir

Le concept de qualité de vie a surtout été utilisé dans les années 1960 dans le monde occidental, pour répondre en pleine période de croissance économique aux effets pervers de l'industrialisation et de l'urbanisation. Cette perception *négative* de la qualité de la vie a été ensuite abandonnée au profit d'une perception *positive* largement associé à la notion de « bien-être » [Durand et Harff, 1977]. La qualité de vie est ensuite devenue dans les pays industrialisés un outil opératoire essentiellement dans les domaines touchant au secteur de la santé et de la maladie.

Mais de nouvelles évolutions se sont fait jour ces dernières années et la complexité des problèmes à résoudre, les limites des découvertes scientifiques, le rôle reconnu à l'individu sur sa propre destinée, font que les politiques accordent une plus grande importance aux usagers lorsqu'il s'agit de faire des choix ou d'en expliquer le bien fondé. Les questions d'environnement ne peuvent plus se cantonner dans des approches techniques et doivent aussi prendre en compte l'ensemble des facteurs qui le compose. Pour promouvoir la qualité de vie, il faut tenir compte des conditions de l'épanouissement de l'homme dans son environnement. Les politiques en sont conscients, même s'ils perçoivent les difficultés de mise en œuvre effective comme ce fut le cas récemment en France avec la mission parlementaire diligentée par André Aschiéri pour la création de l'*agence de sécurité sanitaire environnementale* [Aschiéri, 1999 ; Bley, 2001].

Encadré 1 Quelques définitions de la qualité de vie

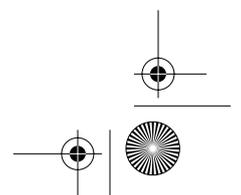
Dans nos sociétés modernes avancées, la qualité de vie se définit comme la forme laïque et sécularisée d'un bonheur sans transcendance [Bez, 1996]

– La qualité de vie est la perception qu'à un individu de sa place dans l'existence, dans le contexte de la culture et du système de valeurs dans lequel il vit et en relation avec ses objectifs, ses attentes, ses normes et ses inquiétudes [WHO, 1993].

– La qualité de vie dépasse donc le simple confort individuel et même le bien-être général des populations. Elle relève de la complexité de l'être humain et se situe à l'interface de l'individuel et du collectif, du biologique et du social, de la santé et de l'environnement, de la mesure et de la perception des phénomènes [Vernazza-Licht, Bley, 2003].

Il existe de multiples définitions, datant souvent des années 1970, qui proviennent du monde anglo-saxon et qui mettent l'accent sur la dimension subjective de la qualité de vie, d'ailleurs fréquemment associée au bien-être. La définition de Gabriel Bez nous semble assez représentative des approches actuelles en mettant en évidence que la qualité de vie s'inscrit bien dans les préoccupations consuméristes de nos sociétés actuelles.

On notera que, dans l'ensemble, les acteurs qui se sont intéressés à ces questions, hors du champ médical, ont des difficultés pour définir ce terme. Dans la





Un concept difficile à définir

publication issue des Rencontres Environnementales de Genève organisée en 1994 par la Fondation du Devenir, sur le thème « *Population, Migration et Qualité de vie* », il n'y a pas de définition de la qualité de vie même si les auteurs dans leur texte estiment qu'il s'agit d'un terme qui permet d'atteindre les « *limites de la complexité* » et « *qui rend le mieux compte des conditions dans lesquelles l'homme aspire à se réaliser* ». On retrouve chez la plupart des scientifiques et dans toutes les disciplines les mêmes difficultés, comme par exemple chez les géographes, qui comme Antoine Bailly dans son ouvrage *La géographie du bien-être* (1981) reconnaît que « *la géographie de la qualité de vie, et plus encore celle du bien-être, est parfois plus un art qu'une science* ».

Un objet de recherche encore peu étudié

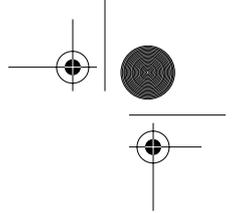
Un état des lieux fait par la revue PREVENIR en 1977 montre que peu de disciplines se sont approprié le concept de « qualité de vie ». Les démographes qui s'intéressent aux conséquences de l'accroissement démographique ou à l'allongement de la durée de la vie font parfois référence à la qualité de vie des populations [Legaré, 1996]. Ces préoccupations apparaissent aussi à travers des ouvrages récents tel celui de Louise Lassonde dont l'intitulé « *Les défis de la démographie, quelle qualité de vie pour le 21^e siècle* » est sans ambiguïté sur le rapport entre le nombre des hommes et la qualité de leur vie. D'autres approches effectuées par des démographes sont plus précises et se situent dans une réflexion qui aborde la question des relations entre la population et les ressources disponibles dans des milieux écologiques différents.

Les géographes intègrent également la problématique « Qualité de vie » dans leurs analyses, comme en témoignent quelques travaux cependant isolés qui associent qualité de vie et bien-être [Bailly, 1981 et 1988] et des publications qui ressortissent du domaine de la géographie de la santé [Besancenot, 1997 ; Picheral, 1992].

Encadré 2 Espace et qualité de vie

Accoler un qualificatif aux lieux a de tout temps relevé de la démarche des géographes dans leur souci permanent de classer, d'ordonner l'espace pour comprendre la « face de la terre » et ce qu'en font les hommes ici et là, ici ou là... La notion de « milieu », longtemps cantonnée à sa seule dimension physique, naturelle, s'est élargie au contact des sciences sociales et embrasse maintenant toutes les composantes, toutes les formes de ce que l'on nomme à présent l'environnement. Pas davantage que les autres disciplines, la géographie n'a vraiment tranché le débat nature/culture mais elle s'est ouverte à des champs qui jusque-là lui étaient étrangers, sinon interdits. Le géographe va même jusqu'à s'aventurer sur des terres hérétiques : l'analyse spatiale du subjectif... Dès lors, il ne pouvait se désintéresser des questions tournant autour de la qualité de vie et, de façon plus large, du bien-être [Henri Picheral, 1997].

Quelques évolutions récentes sont à noter. Si les géographes poursuivent leurs réflexions à partir de la notion de qualité de vie comme en témoigne le colloque organisé à Angers sur « les espaces de qualité et de bien-être » [Fleuret, 2005], différents auteurs des sciences sociales au Sud comme au Nord y font de plus en plus



Villes et qualité de vie

référence [Bigombe Logo, 2005], implicitement ou non, mettant l'accent comme pour Isabelle Baszanger et Martine Bungener [2003] dans le rapport de prospective du CNRS sur la nécessité de s'appuyer sur des concepts comme celui de la qualité de vie pour « renouveler nos cadres conceptuels ».

Dans le domaine de l'environnement, les chercheurs (majoritairement géographes et sociologues) ont souvent élaboré toute une série d'indicateurs pour apprécier la qualité de vie en un lieu donné ou comparer des lieux de vie entre eux. Le bien-être est souvent associé à une dimension « subjective » et la qualité de vie à une dimension « objective ». Ainsi, des géographes considèrent que le cadre de vie ou les conditions de vie sont des paramètres quantifiables qui peuvent leur permettre d'élaborer des indicateurs [Tobelem-Zanin, 1995].

La construction d'indicateurs de qualité de vie concerne très souvent les milieux urbains mais il faut noter l'absence de consensus entre les chercheurs qui élaborent des cadres conceptuels différents selon les populations et les situations étudiées [Bley, 2005]. En effet, la construction d'indicateurs de qualité de vie n'est pas chose aisée, et si les indicateurs servent à répondre à des objectifs clairement définis et sont orientés vers l'action, ils ne peuvent pas se cantonner dans le seul registre technique et se doivent de prendre en compte les représentations et les perceptions, c'est-à-dire l'image que se font les habitants de l'espace qui les entoure. L'élaboration de tels instruments « de mesure » suppose effectivement la prise en compte des points de vue des habitants et doit privilégier les évaluations qualitatives sans ignorer les évaluations quantitatives.

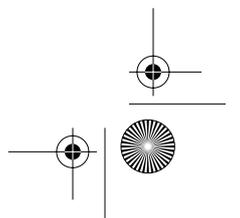
Prenons l'exemple cité par Bernard Barraqué [1997] à propos du bruit, qui d'un côté peut être mesuré par les spécialistes (le nombre de décibels du trafic routier reçu en façade dans certaines zones urbaines) et perçu différemment par les résidents (le bruit en habitat collectif, faible en décibels, mais considéré comme une gêne très importante par les voisins qui s'en plaignent). Il y a donc une dimension technique du bruit, mais elle ne doit pas être séparée de la dimension anthropologique au sens le plus large (voir à ce sujet le chapitre 9 de cet ouvrage, par G. Faburel).

Il serait absurde d'opposer le quantitatif et le qualitatif, c'est-à-dire la quantité (comme grandeur mesurable) à la qualité (comme manière d'être), et il faut plutôt insister, dans toute étude, sur la nécessité d'accorder autant d'importance à la perception qu'à la mesure des phénomènes étudiés. C'est ce que l'on retrouve en France dans une enquête du CREDOC [Hatchuel, Poquet, 1992] destinée à mettre au point un système d'indicateurs de la qualité de vie et de l'environnement en milieu urbain, qui adopte une démarche méthodologique s'appuyant sur la confrontation entre « vécu » et « perçu » des individus.

Un principe pour l'action largement revendiqué pour la gestion de la ville

La qualité de vie est un terme largement utilisé par les municipalités pour promouvoir l'image de leur ville auprès de leurs administrés ou d'investisseurs potentiels (*marketing urbain*)². Il suffit de consulter les brochures ou les sites web des muni-

2. Sur ce thème, voir ROSEMBERG [1997] et ANTIER [2005].





Un concept difficile à définir

cipalités pour s'en apercevoir : le terme de « qualité de vie » figure généralement dans le titre, décliné différemment selon les contextes. Les « palmarès de la qualité de vie dans les villes » sont devenus un rituel pour la presse. Ainsi, *Le Nouvel observateur* du 28 juin 2001 fait sa « une » sur un palmarès des grandes villes en France. Dans l'introduction du dossier, le journaliste note que « la qualité de vie en milieu urbain est devenue un enjeu décisif, mais les élus naviguent à vue entre les souhaits contradictoires de leurs électeurs ». Dans le même ordre d'idée la revue « Ca m'intéresse » avant les élections municipales de 2001 s'interroge pour savoir « Où fait-il bon vivre en France ? » et « dans quelle ville entre 1995 et 2001 la qualité de votre vie s'est améliorée ? ».

La qualité de vie sert aussi à établir des comparaisons entre les grandes villes dans le monde. Ainsi, une étude réalisée en 2003 établit un classement entre 120 villes à partir de 39 paramètres (environnement naturel, politique, social, économique, santé, éducation, services, loisirs, biens de consommation etc...). Cette approche ne fait pas appel aux perceptions des habitants et reste centrée sur la qualité des structures. Il n'est donc pas étonnant que ce soit les villes des pays industrialisés qui arrivent en tête du classement (Genève et Zurich par exemple) et les villes du Sud qui soient parmi les dernières (Bangui, Brazzaville, Pointe-Noire).

Encadré 3 La qualité de vie dans les villes moyennes en France

Une étude réalisée en avril 2005 pour la fédération des Maires de villes moyennes, auprès de 1 000 personnes représentatives de 204 villes moyennes en France montre que les Français considèrent leur ville comme « agréable à vivre » (89 %) à cause d'un bon cadre de vie, de son dynamisme, de sa convivialité et de son identité. La qualité de vie y est considérée comme très élevée, car leur ville offre la sécurité, de bonnes conditions de vie (qualité du logement et de l'environnement) et les satisfait en ce qui concerne les déplacements domicile/travail. Quelques réserves sont énoncées concernant la circulation en ville et le cloisonnement des quartiers. Seul l'emploi apparaît difficile à trouver pour les résidents de villes moyennes et l'on note aussi des inquiétudes sur la faible attractivité qu'elles exercent auprès des jeunes.

On peut citer comme autres exemples deux villes aussi différentes que Curitiba au Brésil ou Marseille dans le sud de la France qui toutes deux mettent en avant le concept de « qualité de vie » comme soubassement idéologique pour expliquer leurs actions en faveur d'un développement durable. Curitiba est reconnue comme un modèle de ville écologique pour les pays du Sud, en particulier par son système original de transports en commun, son grand nombre de m² d'espaces verts par habitant et son soutien aux populations dans leur gestion quotidienne des déchets. Marseille assoit sa politique de développement autour d'un service transversal intitulé « qualité de vie partagée » qui se veut être un concept intégrateur associant toutes les catégories de populations aux décisions des élus. (Voir débat dans l'encadré situé à la fin de ce chapitre.)

On retrouve le terme de qualité de vie très fréquemment cité dans une série de chartes qui concerne les élus ou les personnes en charge de l'urbanisme et de l'aménagement de la ville. Par exemple, plusieurs dizaines de maires de villes



Villes et qualité de vie

européennes ont adopté en mai 2000 une « Charte européenne des droits dans la ville » où il est annoncé, dans l'article 1, que les « *autorités municipales favorisent par tous les moyens à leur disposition le respect de la dignité de tous et de la qualité de vie de leurs habitants* ». De la même façon, Le Conseil Européen des urbanistes dans la charte d'Athènes de 1998 (révisée en 2003) indique à l'art. 1-21 que « *les deux principaux objets de l'urbanisme moderne sont de valoriser l'activité économique et d'améliorer la qualité de vie* ». Dans ses objectifs fondamentaux, l'aménagement du territoire poursuit l'objectif de l'amélioration de la qualité de la vie et la Charte Européenne de l'aménagement du territoire de 1984 indiquait déjà « *l'Homme et son bien-être ainsi que son interaction avec son environnement sont au centre de toute préoccupation de l'aménagement du territoire, dont le seul but est de lui offrir un cadre et une qualité de vie assurant l'épanouissement de sa personnalité dans un environnement organisé à l'échelle humaine* ».

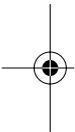
Un concept aux enjeux importants

La qualité de vie est d'abord et avant tout une nouvelle manière de poser les problèmes et de dessiner les perspectives sur lesquelles il conviendrait de baser un nouveau projet de société. Celui-ci fait appel à un autre cadre de référence et à d'autres valeurs que celles de la société de consommation néo-libérale et matérialiste, notamment à des valeurs immatérielles telles que la justice, la solidarité et le patrimoine naturel et culturel. Ainsi pour le prix Nobel d'économie 1998, Amartya Sen, la qualité de vie consiste dans la liberté de chacun de déployer ses capacités pour agir sur quelque chose, produire des actes et atteindre des buts qui ont un sens pour lui [Sen, 1993]. Selon ces critères, la qualité de vie concerne notamment les milieux urbains, les plus nombreux, et qui offrent un éventail de ressources bien supérieures à celles qui existent en milieu rural, même s'il expose aussi souvent les plus démunis à des conditions de vulnérabilité matérielle et sociale bien plus grandes.

Tous ces éléments nous convainquent encore plus du rôle que doivent jouer les politiques pour concilier la satisfaction des besoins et aspirations de chacun avec une organisation démocratique de la société. Dans une publication issue d'un colloque scientifique sur le *développement durable urbain*, les auteurs se posaient la question de savoir si cette dimension est compatible avec la pratique à court ou moyen terme des politiques d'aménagement [Theys, 1995].

Pour les villes du Sud, le développement durable urbain est largement lié à celui du milieu rural qui est souvent sous l'influence des villes. Cet aspect avait été mis en évidence par le programme européen APFT [1996-2000] dont le slogan « *l'avenir des forêts tropicales se joue en ville* », montre qu'il faut en permanence approvisionner la ville en produits agricoles, viande de brousse, bois de chauffe, etc., au détriment du milieu forestier. Il insiste donc sur certaines conséquences négatives sur l'environnement du processus rapide d'une urbanisation mal maîtrisée et marquée de forts contrastes socio-spatiaux, même si par ailleurs l'approvisionnement des villes offre de nouveaux débouchés vivriers dans les campagnes et peut à terme dynamiser certaines régions rurales [Chaléard, 1996].

Il ne nous semble donc pas pertinent de considérer la qualité de vie comme une préoccupation de pays riches, car, si la définition de la qualité de vie est de plus en plus dépendante des modèles politiques et économiques du libéralisme [Durand *et al.*, 1997], les perceptions et les aspirations des populations semblent



Un concept difficile à définir

grandement converger quel que soit leur lieu de vie. La question de la « qualité de vie » est donc à replacer dans une dimension plus générale car, comme le soulignait déjà René Dubos en 1973, « *il est essentiel que nous nous attaquions à ces problèmes (les risques pesant sur la biosphère) en tant que Sociétés et Nations, non parce que nous sommes menacés d'extinction, mais parce que si nous ne comprenons pas l'action exercée par l'environnement sur notre organisme, quelque chose de pire que l'extinction de l'espèce humaine pourrait bien survenir — une dégradation progressive de la qualité de vie* ».

Bibliographie

- ASCHIERI A., 1999, *La France toxique. Santé-environnement : les risques cachés*, Paris, La Découverte, 186 p.
- BAILLY A., 1981, *La géographie du bien-être*, Paris, PUF.
- BAILLY A., Racine J.-B., 1988, « Qualité de la vie, bien être, indicateurs sociaux territoriaux : l'*homo geographicus* entre choix et contraintes », *L'espace géographique*, 3, p. 232-240.
- BARRAQUE B., « Le bruit : question de santé, ou de qualité de vie ? », *Prévenir*, 33, p. 133-140.
- BASZANGER I., BUNGENER M., 2003, *Rapport de prospective Santé, maladie et société*, Département SHS du CNRS, Gif-sur-Yvette, septembre 2003.
- BESANCENOT J.-P., 1997, « Climat, qualité de vie et santé », *Prévenir*, 33, p. 149-158.
- BEZ G., 1996, « Qualité de vie : les enjeux politiques d'un "mot valise" », *le Journal du Sida*, 80/81, p. 56-57.
- BIGOMBE LOGO P., 2005, *Nature, pouvoir et bien-être au Cameroun : sociologie politique des dynamiques de civilisation de l'État forestier et de construction du bien-être des populations villageoises riveraines*, Intervention à la table ronde Environnement : l'homme dans son milieu, dans « Y a-t-il une éthique propre à la recherche pour le développement ? », séminaire CCDE/IRD, Paris, mai 2005.
- BLEY D., 2001, « Santé et environnement : abolir le fossé », entretien avec André Aschieri, *NSS*, vol. 9, 2, p. 51-55.
- BLEY D., 2005, *Cadre de vie et travail. Les dimensions d'une qualité de vie au quotidien*, Edisud, 280 p.
- BLEY D., VERNAZZA-LICHT N., 1997, « La multiplicité des usages du terme de qualité de vie », *Prévenir*, 33, p. 7-14.
- CHALEARD J.-L., 1996, *Temps des villes, temps des vivres. L'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala, 664 p.
- CLERC A., 1997, « Environnement et qualité de vie », *Transversales, Sciences, Culture*, 30, p. 15-17.
- COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU PLAN, 1993. *Croissance et environnement : les conditions de la qualité de vie*, rapport de la commission « Environnement, qualité de vie, croissance » de préparation du XI^e plan, La documentation Française, 274 p.
- DUBOS R., 1973, *L'homme et l'adaptation au milieu*, Paris, Payot, 472 p.
- DURAND M., Harf Y., 1977, *La qualité de vie. Mouvement écologique – Mouvement ouvrier*, Paris-La Haye, Mouton, 257 p.
- FLEURET S. (à paraître en 2005), *Espace, bien-être et qualité de vie*, Presse Universitaires d'Angers
- HATCHUEL G., POQUET G., 1992, *Indicateurs de la qualité de vie urbaine sur l'environnement*, Paris, Credoc, 58 p.

Villes et qualité de vie

- LASSONDE, L., 1996, *Les défis de la démographie. Quelle qualité de vie pour le xx^e siècle ?*, Paris, La Découverte, 224 p.
- LEGARE, J., 1996, « Qualité de vie ou quantité de vie : un défi pour les sociétés industrialisées », dans *La sociologie des populations*, Presses de l'Université de Montréal, 518 p.
- PICHERAL, H., 1997, « Espace et qualité de vie », *Prévenir*, 33, p. 27-32.
- Picheral H., Salem G., 1992, « De la géographie médicale à la géographie de la santé », *Cahiers Geos*, 22, p. 1-44.
- PREVENIR (dir. BLEY, VERNAZZA-LICHT), 1997, *Qualité de vie : Santé, Écologie, Environnement*, n° 33.
- ROSEMBERG M., 2000, *Le marketing urbain en question, production d'espace et de discours dans quatre projets de villes*, Economica, Paris, 184 p.
- SEN A., 1993, Capability and Well-being in Nussbaum et Sen, *The quality of life*, Oxford University Press, p. 30-53.
- THEYS J., 1995, *Le développement durable urbain en débat : réflexions à partir de l'exemple canadien*, DRAST, Paris, 74 p.
- TOBELEM-ZANIN C., 1995, *La qualité de la vie dans les villes françaises*, Publications de l'Université de Rouen, 288 p.
- VERNAZZA-LICHT N., BLEY D., 2003, « La qualité de vie » dans *Anthropologie Biologique – Evolution et biologie humaine*, édité par Ch. Susanne, E. Rebato, et B. Chiarelli (Bruxelles : De Boeck Université) p. 634-635.
- Whoqol Group, 1993, « The Development of the World Health Organization Quality of Life Assessment Instrument (the WHOQOL) » in : *Quality of Life Assessment : International Perspectives*, Orley J., Kuyken W. eds, Springer-Verlag.

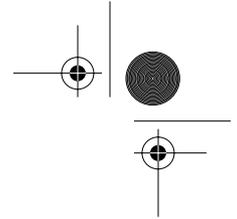
Fiche 3 Une comparaison peu flatteuse pour les pays du Nord... Curitiba-Marseille³

Curitiba, 1,5 M d'habitants, capitale de l'État du Parana, et localisée au centre de la région plus industrialisée d'Amérique du Sud, est reconnue comme un modèle de ville écologique, en particulier par son système original de transports en commun. Curitiba a opté pour un système de bus 200 fois moins cher que la solution métro, mais avec les avantages du métro : sites propres sur les artères principales ; temps d'attente limité à 2 minutes ; bus extra-longs bi-articulés (270 passagers) ; facilités pour les moins-valides ; réseau en étoile interconnecté avec des routes circulaires.

La municipalité a tracé les parcours, choisi les véhicules, les tarifs (le ticket coûte 15 FB quelle que soit la distance et permet le transit) et installé les stations (des arrêts existent aussi dans les favelas).

Mais ce sont des sociétés privées qui ont acheté les bus et engagé les chauffeurs. L'investissement public a été de 300 millions de \$. Le système fonctionne sans subsides publics et transporte 1,8 million de passagers par jour (80 % des déplacements sont effectués en bus bien que 28 % des usagers des bus possèdent leur propre voiture), on évalue la baisse de la pollution à 30 %.

3. Par Élisabeth Dorier-Apprill.



Fiche 3 Une comparaison peu flatteuse pour les pays du Nord... Curitiba-Marseille

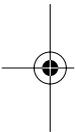
Parallèlement au transport public, Curitiba a réalisé de nombreuses zones piétonnes en centre-ville, dont le boulevard central. On compte aussi 135 km de pistes cyclables.

La politique des déchets s'appuie sur la motivation des plus pauvres, et leur recyclage contribue à l'image de ville « verte » de Curitiba. En 1989, est lancé le programme « Cambio verde » (échange vert) qui récompense toute personne apportant des ordures où la fraction organique a été séparée du reste des déchets. Deux fois par semaine, des camions sillonnent la ville et réceptionnent les paquets de papier, de verre ou de plastique préparés par les habitants. En échange de 4 kg d'ordures triées, on peut recevoir des dons en nature (alimentation, matériel scolaire). Les déchets organiques sont compostés pour les plantations de la ville. Les autres déchets sont alors triés dans 16 centres de tri et seulement ce qui n'est pas recyclable sera alors enfoui.

Sources : <http://www.inti.be/ecotopie/curitiba.html> et <http://dcp.unitar.org/spip/IMG/pdf/Curitiba-report300804.pdf>

À **Marseille** (800 000 habitants), la « qualité de vie » est d'abord liée au climat régional, à l'ambiance humaine, et au cadre physique exceptionnel d'une commune de 24 000 hectares qui englobe sur son territoire plus de 9 000 hectares d'espaces naturels somptueux, souvent totalement inhabités, acquis à plus de 70 % par différents organismes publics (État, établissements publics ou collectivités territoriales). Ils font l'objet d'un entretien régulier lié à une fréquentation très importante et la nécessité d'assurer la sécurité du public et de prévenir les risques d'incendie. Parmi eux, le massif des calanques, l'un des espaces de promenade les plus prisés des Marseillais, est classé au titre de la loi de 1930 sur les sites, paysages et monuments historiques, en 1975 pour le massif et en 1976 pour les îles et la mer sur une largeur de 500 mètres. Il est également classé Z.N.I.E.F.F. Mais ces classements nationaux n'impliquent pas de gestion globale capable d'éviter des projets immobiliers ou touristiques qui surgissent lors des remaniements de POS. De nombreuses associations militent pour un classement en « parc national » qui, permettrait d'en garantir la préservation.

Par ailleurs, la notion de « qualité de vie partagée » utilisée par la municipalité de Marseille renvoie d'abord d'une question de communication publique sur la gestion des parties urbanisées de l'agglomération, dans une période de grands projets publics et privés de rénovation urbaine (Euro-méditerranée, réhabilitation de la rue de la république) qui impliquent des destructions d'îlots insalubres et des expulsions de résidents. L'incivilité et la saleté consécutive d'espaces publics centraux paupérisés, la collecte et le traitement des déchets urbains sont des sujets sensibles : les premières bennes à ordures domestiques n'ont été installées qu'en l'an 2000 dans les rues du centre de Marseille ; la collecte sélective en est encore au stade expérimental dans les arrondissements les plus aisés, et les premiers centres de dépôts volontaires (cinq) sont situés dans les arrondissements périphériques. Les ordures collectées sont encore mises en décharge à Entressen (dans la Crau). On atteint aujourd'hui 1 200 tonnes/jour acheminés par une centaine de wagons remplis

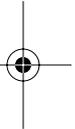
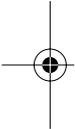




Villes et qualité de vie

d'ordures non triées, qui sont entassées sur un gigantesque tumulus à ciel ouvert dans une zone agricole. La situation est illégale depuis deux ans. Marseille, comme nombre d'autres villes, avait déjà bénéficié d'un délai de 10 ans accordé par la loi de 1992. Mais le projet de construction d'un incinérateur permettant de fermer de cette décharge fait l'objet d'un conflit ouvert entre Marseille, des associations de riverains, et les communes voisines, et même le conseil général (d'orientation politique opposée à la mairie), qui préconise une augmentation du tri sans incinération.

Le problème des encombrements automobiles est aussi un fait de société. Le métro cesse de fonctionner à 21 heures en semaine (sauf les soirs de compétition au stade vélodrome), et les travaux de construction d'un tramway qui paralysent la circulation urbaine suscitent l'hostilité populaire. Dans ce contexte, « *La Direction de la Qualité de vie Partagée (DQVP) sous l'égide du Secrétaire Général et des élus concernés, a pour mission de promouvoir, en interne, le concept de développement durable, nommé Qualité de Vie partagée* »⁴. Son principal outil, l'éducation environnementale des jeunes, pourrait porter ses fruits pour les générations futures.



4. Sources : <http://www.mairie-marseille.fr/vie/environ/acteurs.htm> et <http://hera.crdp.ac-aix-marseille.fr/journal/mediter1/calanq.htm> (entretien avec le président d'Union Calanques Littoral).

