

# Le défi urbain dans les Pays du Sud

## Michel ROCHEFORT

Professeur de géographie à l'Université de Paris I et Président du conseil d'administration de l'Institut Français d'Urbanisme, Michel ROCHEFORT est également associé, depuis sa création, au Séminaire transdisciplinaire annuel sur la ville et l'urbain de l'École Nationale d'Architecture et d'Urbanisme (URBASCOPIE - ENAU, Sidi Bou Saïd). Le texte que nous publions ici, est issu de la conférence qu'il a donnée dans le cadre de ce séminaire, le vendredi 4 mai 2001 à l'IRMC et présentant son ouvrage : *Le défi urbain dans les pays du sud : catastrophe annoncée*, (Paris, L'Harmattan, 2000).

En présentant aujourd'hui le livre que je viens de publier sur le « défi urbain dans les pays du Sud », je voudrais d'abord dire que mon premier souci a été d'y dénoncer la littérature catastrophiste qu'on a vu fleurir entre 1960 et 1990 et d'y analyser, à l'inverse, quelques lueurs d'espoir pour le XXI<sup>e</sup> siècle. Deux termes, utilisés par divers auteurs pour désigner les grandes villes du Tiers-Monde me paraissent particulièrement négatifs : les « monstropoles » ou les « tératopoles ». Cela ne m'intéresse pas d'extrapoler, à partir des situations difficiles d'aujourd'hui, un avenir encore plus désastreux. J'ai appelé mon livre « le défi », parce que les défis peuvent être surmontés. Il ne faut pas nier que la plupart des villes affrontent actuellement de graves déséquilibres, mais je pense qu'on voit s'amorcer un tournant qui permet de penser que, pour ces pays du Sud, le XXI<sup>e</sup> siècle sera moins dur que la deuxième moitié du XX<sup>e</sup>. J'emploie l'expression « Pays du Sud » en me fondant sur les manuels scolaires actuels : une courbe extrêmement sinueuse essaie d'y délimiter les pays du Nord et les Pays du Sud. Quand j'ai commencé ma carrière je disais « pays sous-développés », puis j'ai parlé, comme tout le monde, des « pays en développement » et j'ai aussi employé le mot « tiers-monde », avec toute son ambiguïté. Je dis maintenant « pays du Sud » sans y mettre de connotation idéologique. J'exprime simplement qu'il y a une différence globale par rapport au Nord et qu'il faut porter l'analyse sur cette spécificité des problèmes urbains dans ces pays du Sud.

Ce qui compte, pour moi, c'est la différence entre des pays où, d'une façon ou d'une autre, la réalité urbaine actuelle est due, pour l'essentiel, à une dynamique interne des sociétés qui ont produit leur urbain (la plupart des pays du Nord) et des pays où, à un certain moment, l'urbain a été produit par une dynamique extérieure à la société, due à la domination.

Il y a eu création ou transformation de la plupart des grandes villes actuelles des pays du Sud par le fait que ceux-ci ont été colonisés ou du moins économiquement dominés : les puissances dominantes ont été amenées à créer un réseau de villes ou à transformer un système urbain antérieur pour servir de support territorial à leur domination. Ces villes peuvent paraître encore inadaptées, exogènes par rapport à la dynamique interne des sociétés devenues par la suite indépendantes et qui doivent se « réconcilier » avec des villes surimposées. Cela s'applique surtout aux villes de l'Afrique subsaharienne où la situation pourrait encore paraître caricaturale, mais il existe, dans les pays du Sud, un problème général de déséquilibre, de désadaptation entre les villes et l'ensemble des capacités culturelles des sociétés. En Amérique latine, la plupart des villes ont aussi été créées, à une autre époque, par le colonisateur espagnol ou portugais. Même si les indépendances politiques ont été acquises dès le premier quart du XIX<sup>e</sup> siècle, les agglomérations urbaines d'aujourd'hui portent encore des stigmates de cette époque coloniale.

Il ne s'agit pas d'établir une relation immédiate et simpliste entre les phénomènes de domination politique ou économique et les difficultés actuelles. Mais une partie des problèmes urbains reste due à cette inadéquation originelle entre société et ville, qui se marque par le problème de la croissance démographique, par celui de la localisation des villes dans le territoire national et surtout par celui des conditions de vie et leur précarité pour le plus grand nombre, avec leurs conséquences globales sur le fonctionnement urbain. Cela constitue, en fait, trois défis, qu'on peut analyser successivement. Celui des conditions de vie reste le plus grave, alors que les deux premiers semblent en voie de solution. Il comporte un risque social en aggravation progressive : l'augmentation de la violence et de la délinquance dans presque toutes les grandes villes des pays du Sud pourrait alimenter l'idée d'une « catastrophe annoncée » ; le défi n'est pas actuellement surmonté. J'essaierai plutôt de trouver des lueurs d'espoir que d'analyser plus en détail le côté négatif de cette évolution récente. Dans ce but, ce n'est plus à l'échelle de l'ensemble des pays du Sud qu'il faut travailler. Les évolutions récentes conduisent à distinguer un certain nombre de grands ensembles socio-territoriaux qui ont leur propre logique en ce qui concerne les défis et les capacités ou incapacités à les surmonter. S'il y a des chances de sortir de l'ornière actuelle, ce n'est pas de la même façon selon qu'on se trouve en Asie de l'Est et du Sud-Est, en Amérique latine, en Afrique Subsaharienne ou dans le monde arabe.

Après avoir envisagé la notion de défi dans sa globalité j'essayerai, à chaque fois, d'évoquer le problème de ces différences.

La croissance démographique a été le **premier défi** qui a alimenté la littérature catastrophiste des années 1960-1980. C'est vrai que la situation était alarmante. Les taux annuels moyens de la croissance réelle de la population urbaine s'élevaient à 5 % ou 6 %, parfois beaucoup plus. Aucune société ne peut supporter de tels taux. Quelle que soit la croissance des emplois dans le secteur moderne de l'économie, pourtant réelle, elle ne peut répondre à la demande d'une population chaque jour plus nombreuse, à un rythme qui aggrave les déséquilibres. Dans les années 1980, en extrapolant à partir de la courbe de croissance, on prévoyait environ 30 millions d'habitants pour Mexico, en l'an 2000... l'agglomération en compte à peine 20 millions ! On avait des raisons de s'alarmer, il y a vingt ans ; un changement imprévu dans les facteurs de cette croissance démographique urbaine a modifié les données de base du raisonnement.

Dans la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle, l'augmentation très rapide de la population urbaine a été due à la conjonction de deux facteurs : le croît naturel, alimenté par une natalité beaucoup plus forte que la mortalité ; les migrations de la population rurale qui, soit par pression démographique, soit par changement de structure de l'économie agricole a envoyé un apport migratoire de plus en plus important dans les villes et en particulier dans les grandes villes : 2 à 2.5 % pour le croît naturel, 3 % pour l'apport migratoire... L'addition est lourde et la croissance globale très difficile à assumer. La population urbaine doit affronter des conditions de vie très précaires ; elle trouve pourtant diverses façons de survivre : l'accumulation progressive des opportunités de travail, des petits métiers apporte, par le biais de ce « secteur informel », une possibilité de ne pas trop souffrir du déséquilibre croissant entre offre et demande d'emplois dans le secteur moderne de l'économie urbaine. Je n'entre pas ici dans le débat sur l'articulation entre ces deux secteurs ni sur son interprétation, tel que j'ai essayé de le faire dans le livre que je présente, je constate simplement que la catastrophe annoncée ne s'est pas produite en partie grâce à la multiplication de ces petites opportunités de travail. Cette survie, pourtant, n'apporte que de faibles, voire de très faibles revenus... On ne meurt pas de misère mais on reste pauvre, très pauvre, aggravant ainsi les conditions de vie pour le plus grand nombre.

Le défi démographique, en lui-même, semble se résoudre aujourd'hui. La croissance des populations urbaines baisse très sensiblement : celle de Mexico n'atteint pas 1 % de moyenne annuelle entre 1990 et 2000. São Paulo ne dépasse pas 1,9 %. Un peu partout, sauf en Algérie et dans certain pays d'Afrique subsaharienne, on s'achemine vers des taux de croissance démographique relativement « raisonnables ». Dans la plupart des sociétés et donc des grandes villes qui ont été pionnières par rapport à leur environnement rural, la transition démographique, c'est à dire la rupture d'équilibre entre des taux de natalité qui

restent très forts et des taux de mortalité qui baissent, est en train de se terminer. La natalité a chuté de façon spectaculaire depuis 10 ou 15 ans et l'excédent naturel devient très modéré. L'apport migratoire diminue également soit parce que le « réservoir rural » s'est épuisé soit parce qu'il y a eu des changements dans l'économie agricole, soit parce que l'information a gagné les campagnes et que la vie en ville n'apparaît plus comme un paradis. Le défi démographique ne se pose plus dans les pays du Sud, à l'exception de quelques cas exceptionnels. Une évolution profonde des sociétés est en voie de résoudre le problème. En revanche ses conséquences subsisteront pendant des décennies. Pour une génération ou deux il y aura encore trop de monde sur le marché du travail par rapport à ce que l'économie moderne peut absorber et donc une continuation du secteur informel et de la pauvreté, avec son impact sur les conditions de vie.

**Le deuxième défi**, celui de la localisation des grandes villes au sein du territoire national, semble être plus permanent. Une carte du monde où sont situées les principales villes des pays du Sud montre clairement que la plupart sont des ports, à la périphérie de leur territoire. Il y a vingt ans on pouvait penser que cette localisation périphérique était un préjudice grave pour des espaces nationaux car les grandes villes étaient les pôles du développement industriel et leur éloignement compromettait leur influence comme facteur de croissance. On y voyait la conséquence directe de la domination : la navigation maritime était l'élément essentiel du lien avec la métropole coloniale et les ports bénéficiaient directement de cette dynamique urbaine créée par et pour l'extérieur. Quelques pays font pourtant exception à cette règle. Mexico n'est pas un port ! Pas plus que les autres grandes villes mexicaines. Ces exceptions s'expliquent en fait par des politiques particulières des conquérants : Cortés pour contrôler les populations aztèques a préféré installer sa capitale coloniale au cœur du pays à l'endroit où il avait rasé la capitale aztèque. Il s'agit bien d'une création extérieure, qui échappe simplement à la logique de localisation.

La localisation périphérique des plus grandes villes, héritage de la domination, reste très générale aujourd'hui, mais est-ce encore un véritable défi ? Porte-t-elle encore un véritable préjudice au développement des pays du Sud ? Il y a quarante ans, dans le cadre des structures fordistes de l'économie, c'était certainement un préjudice de ne pas avoir de grande ville au cœur du territoire et cela effectivement favorisé le déséquilibre du développement régional ; on a parlé alors d'une « macrocéphalie périphérique » des systèmes urbains dans les pays du Tiers-Monde... Certains ont envisagé de créer de grandes villes dans l'intérieur de leur territoire et les services d'aménagement ont lancé des programmes d'« intériorisation » du système urbain. Il est intéressant de suivre la littérature brésilienne à ce propos. L'idée de fonder une nouvelle capitale - Brasilia - au cœur du pays, est née dès le XVIII<sup>e</sup> siècle lorsque la bourgeoisie brésilienne, d'origine portugaise, est devenue indépendantiste ; elle a été reprise à la création de la république à la fin du

XIX<sup>e</sup> siècle. Le coût de l'opération en a retardé la réalisation. Ce n'est qu'avec le « miracle » brésilien de l'après Deuxième Guerre mondiale, avec l'industrialisation rapide et l'invasion des capitaux des multinationales que l'État s'est trouvé en capacité de construire Brasília, au centre géométrique du pays. La réussite est partielle. Quarante-cinq ans après sa création, Brasília est effectivement la capitale politique du Brésil, mais le commandement économique privé lui échappe à peu près totalement. Avec près de trois millions d'habitants c'est une grande métropole pour un très vaste territoire à l'intérieur du pays et un réel facteur de développement pour ces espaces auparavant déshérités ; mais sa réalisation a coûté très cher et le Brésil a renoncé à créer d'autres pôles intérieurs de cette ampleur. L'idée a été reprise par certains pays africains après leur indépendance. On peut évoquer trois cas où les gouvernements ont lancé une politique officielle d'intériorisation de la capitale nationale pour créer un pôle de développement et surtout affirmer la valeur symbolique d'une nouvelle capitale « indépendante ». C'est ainsi que Félix Houphouët-Boigny a créé Yamoussoukro à l'intérieur de la Côte d'Ivoire ; que les dirigeants de Tanzanie ont choisi Dodoma et que ceux du Nigeria ont construit Abuja. Aujourd'hui ces capitales intérieures, nées de la volonté du planificateur, ne sont que des villes moyennes qui abritent une majorité de fonctionnaires sans une véritable dynamique de leur économie urbaine. Même si Abuja compte plus de 400 000 habitants, on est loin des huit millions de Lagos. La population de Yamoussoukro ne représente qu'à peine le dixième de celle d'Abidjan ; Dodoma se débat dans diverses difficultés. On peut dire que ces tentatives africaines se soldent globalement par des échecs, mais est-ce encore important de chercher à intérioriser le réseau des grandes villes dans les pays du Sud ? Leur localisation périphérique est-elle encore un véritable défi à surmonter ?

De plus en plus les relations entre le pôle et le territoire qu'il est chargé de dynamiser se font grâce aux nouvelles techniques d'information et de communication. Ce n'est plus important d'être à proximité ; les communications sont immédiates quelle que soit la distance ; le rôle d'animation et de commandement qui jouent les fonctions du nouveau tertiaire peut aussi bien s'exercer de très loin. Les véritables grands pôles de la mondialisation sont actuellement les très grandes villes des pays développés qui communiquent directement avec l'ensemble du monde par leurs moyens informatisés.

**Le troisième défi**, celui des conditions de vie et des risques sociaux reste, au contraire, au cœur des problèmes actuels des grandes villes du Sud. La rupture d'équilibre entre la croissance de la population et celle des emplois maintient encore un secteur informel très important et, par suite, une grande pauvreté du plus grand nombre. Les conditions de vie sont marquées par de très grandes inégalités sociales entre les riches et les pauvres. Dans certaines villes brésiliennes, par exemple, la différence de répartition de la richesse entre les 1 % ou les 10 % les plus riches et les 50 % ou les 25 % les plus pauvres loin de diminuer, a augmenté durant la

dernière décennie. Dans leur structure actuelle, les systèmes de production ne réussissent pas à réduire les inégalités sociales qui tendent, au contraire, à s'aggraver. Il y a d'abord le problème du logement. La croissance démographique et son corollaire sur le développement des économies informelles ont placé une grande partie de la population en dessous du seuil des revenus nécessaires pour pouvoir acquérir un logement « moderne », avec les éléments de confort indispensables à la dignité de l'être humain, qu'il soit produit par les mécanismes capitalistes ou par les interventions de la puissance publique. Le rêve des pays africains devenus indépendants était un « logement pour tous ». La construction s'est arrêtée au niveau des classes moyennes ! Il n'a pas été possible d'harmoniser la dépense avec la capacité de réponse du revenu des populations démunies. Les pauvres ne peuvent pas entrer dans les logiques de production du logement moderne. On a assisté alors à une prolifération de solutions précaires, souvent qualifiées d'« illégales », pour se loger. La première a été l'invasion des terrains et la construction des baraques... la multiplication des « bidonvilles », de l'« habitat précaire », qui peut être encore observé dans toutes les grandes villes du Sud sous forme de « noyaux » de misère : sur des terrains envahis sans aucun titre de propriété, des baraques de planches, de tôle et de cartons s'égrènent au long de ruelles étroites et souvent nauséabondes. La plupart du temps, ce ne sont que des « tâches » au sein d'un espace urbain où la pauvreté se manifeste davantage par d'immenses quartiers de petites maisons sans confort, de rues à peine tracées, d'infrastructures déficientes.

Ce sont des lotissements qui sont vendus sans réel titre de propriété et qui n'obéissent pas aux règlements d'urbanisme. Les populations à revenu modeste réussissent à acheter une petite parcelle, à y auto-construire une petite maison qu'ils s'efforceront de rattacher aux réseaux d'assainissement, d'eau et d'électricité si la puissance publique se décide à « régulariser » le lotissement. On peut parler d'« urbanisation non réglementaire ». Même si le logement des pauvres se diversifie de plus en plus, il reste précaire et souvent très éloigné des centres d'emploi, ce qui implique des déplacements alternants très lourds. Dans certaines grandes villes on peut penser que ce problème s'aggrave encore non par la diminution du revenu moyen des populations démunies mais par l'augmentation de leur nombre et par l'intensification des oppositions sociales entre la « ville légale » des classes moyennes et riches et la « ville illégale » des quartiers populaires et des noyaux d'habitat précaire. Les pauvres prennent conscience de l'exclusion sociale et politique dont ils sont victimes et de cette contrainte de vivre dans l'illégalité.

Les luttes urbaines s'amplifient. On ne parle plus d'« envahir » mais d'« occuper » des terrains libres quel que soit le propriétaire. L'État renonce souvent aux procédures d'expulsion : la répression des invasions, le « déguerpissement » a laissé la place à des démarches de tolérance, voire de régularisation face aux mouvements de revendication qui constituent maintenant des risques sociaux : quand on est jeune et donc impatient, le sentiment d'être exclu peut faciliter un glissement vers la violence et la délinquance. En contre-réaction les

riches et la classe moyenne fragmentent leurs espaces pour se protéger. Les « lotissements fermés » se multiplient : les promoteurs délimitent un espace qu'ils entourent de grands murs, avec une seule entrée et des milices armées qui en contrôlent l'accès. Il y a une « ghettoïsation » des riches. Cela ne peut qu'augmenter la violence en diminuant encore les possibilités de dialogue. Les immeubles de la « verticalisation » de la classe moyenne se protègent à leur tour, par des grilles de plus en plus hautes.

Toutes les extensions urbaines, en urbanisation irrégulière posent, en outre, le problème du fonctionnement plus global de la ville : le périmètre urbanisé est de plus en plus étendu. Les problèmes de transport, d'évacuation des déchets liquides et solides deviennent très difficiles à résoudre : on n'arrive plus à « gérer » la ville dans les structures antérieures des systèmes d'autorité. Tous les efforts de la puissance publique, au niveau central, se sont soldés par des échecs : on a voulu construire des logements pour tous, faire des égouts pour tous, des transports urbains pour tous.

Toutes ces tentatives ont échoué à partir d'une certaine dimension de la ville. L'État a engagé de très grandes dépenses mais ses moyens financiers, surtout après les politiques d'ajustement, n'étaient pas à la hauteur des problèmes à résoudre. Il s'est alors orienté vers un certain désengagement vis-à-vis des difficultés des villes.

Il est, en revanche, possible de trouver des ferments d'espoir vis-à-vis de ce troisième défi des conditions de vie, dans les nouvelles formes qui apparaissent pour la gestion des villes. La violence urbaine est partiellement provoquée par l'absence de solidarité, d'esprit civique des habitants. Chacun s'organise sans s'occuper des autres. Cela aboutit à une déstructuration de l'espace urbain et a ses conséquences négatives. Surgit alors l'idée d'une « gestion urbaine partagée ». Au départ c'est la démocratie locale, donc la puissance publique décentralisée qui, en fonction du désengagement de l'État central, peut être l'initiatrice, en acceptant le dialogue avec les habitants qui revendiquent ; ceux-ci peuvent alors participer aux débats, aux projets ; de nouveaux acteurs de l'urbain vont apparaître ; les associations d'habitants, plus ou moins aidées par des ONG vont s'organiser, d'abord à l'échelle du quartier, puis de la ville et imposer une gestion participative. En même temps les populations démunies vont engager des actions pour améliorer leur espace de vie : constructions en aide mutuelle, amélioration des rues, ramassage des ordures, etc.

Cette volonté des habitants des quartiers pauvres de prendre leur destin en main peut déjà s'observer dans diverses villes. Au Brésil, par exemple, la ville de Porto-Alegre, souvent citée comme modèle, fonctionne depuis douze ans avec un « budget urbain participatif ». Des forums, des réunions permettent aux habitants, par l'intermédiaire de leurs représentants associatifs et des ONG de s'exprimer sur le fonctionnement de la ville ; ceux-ci votent ensuite un « budget participatif ». C'est peut-être une exception due à des circonstances

politiques particulières. C'est aussi un espoir pour une gestion participative élargie avec les habitants de la « ville légale » qui peuvent comprendre l'intérêt pour eux de ces nouvelles formes de « réconciliation citoyenne »

Cette évolution vers un avenir meilleur est sans doute possible. Elle demandera un temps long, car bien des obstacles sont à vaincre. Souvent les populations démunies ne se sentent pas capables de participer et de dialoguer avec les autorités municipales. Il faut arriver à ce qu'elles prennent conscience de leur appartenance à la population urbaine et qu'elles cessent de s'en remettre aveuglement à des « leaders », qui peuvent être plus ou moins facilement corrompus par tous ceux qui n'ont pas intérêt à l'essor de cette prise de conscience populaire et à cette gestion participative.

De toutes façons cela se fera dans la durée, alors que la montée de la violence se situe dans une temporalité courte. Cela se fera aussi même à long terme dans une conception originale des conditions de la vie urbaine. Dans un avenir prévisible, on ne peut pas espérer que les pays du Sud disposent de moyens financiers permettant de fournir à tous les urbains les avantages matériels de la « modernité urbaine occidentale » des pays développés. L'avenir se situe plutôt dans la réalisation de modernités urbaines adaptées aux spécificités sociales, économiques et culturelles des sociétés des pays du Sud. Or celles-ci varient considérablement selon les grands ensembles socio-territoriaux qui les divisent. C'est pourquoi, dans le livre que je présente, après avoir développé les problèmes généraux que je viens de résumer, j'ai consacré ma troisième partie à l'étude de quelques grandes villes représentatives de ces divers grands ensembles.

L'interrogation sur l'avenir des grandes, peut-être trop grandes, cités du Sud débute alors par une inquiétude pour celles qui se situent dans l'Afrique au Sud du Sahara. Une abondante littérature considère que l'hypercroissance récente des grandes villes constitue le symbole du mal-développement urbain. Les jeunes États indépendants n'ont pas réussi à dompter et à aménager à leur usage des structures imposées de l'extérieur au cours de la période coloniale. L'accumulation des migrants ruraux s'ajoute à une natalité encore plus forte pour provoquer une croissance démographique que ne peut absorber le mouvement assez restreint d'une industrialisation fragile. Que faire de Lagos et de ses huit millions d'habitants ? Peut-on imaginer que la nouvelle capitale d'Abuja apportera quelques remèdes face à la prolifération incontrôlée de l'habitat précaire ? À un degré moindre, les difficultés actuelles d'Abidjan laissent-elles une place à des lueurs d'espoir, après la faillite du pseudo-miracle ivoirien des années 1965-1975 ? L'essor des petites activités apportera-t-il une solution au sous-emploi ? Les quartiers d'« habitat de cour » permettront-ils de résorber les bidonvilles ? Ballottées entre les héritages coloniaux et les balbutiements des jeunes États indépendants qui ont oscillé entre des ambitions utopiques et des désengagements brutaux, les grandes villes africaines souffrent pour le moment de déséquilibres graves pour lesquels il est malaisé d'imaginer une thérapie efficace.

Sans doute le problème est-il bien différent en Amérique latine. L'indépendance politique est acquise depuis presque deux siècles, même si elle abrite encore des formes de domination économique et des héritages coloniaux, en particulier dans la localisation périphérique de la plupart des grandes villes. Celles-ci n'en offrent pas moins un paysage d'immenses zones d'urbanisation irrégulière, piquetées de taches d'habitat précaire.

Le croît naturel n'est plus actuellement un véritable problème, par suite de la brusque diminution de la natalité après 1980-1985, l'apport migratoire des campagnes n'apporte plus que des contingents restreints et pourtant la vague d'industrialisation qui s'est répandue après la Deuxième Guerre mondiale n'a pas résolu le sous-emploi urbain. Bien plus, elle en vit en puisant une main d'œuvre à bon marché dans les réserves assurées par les opportunités de travail du secteur informel qui font vivre souvent presque la moitié des habitants. Les centres des grandes villes donnent une image hypermoderne, à l'américaine ; les quartiers de résidence des riches, celle d'un hyperconfort... mais l'envers du décor pèse de tout son poids par l'étendue des zones de petites maisons, voire de baraques privées des infrastructures, et reflète l'impact des très lourdes inégalités sociales. Où trouver une solution au gigantisme de Mexico ou de São Paulo ? À la montée générale de la violence urbaine dans toutes les villes d'Amérique latine ? La multiplication récente des expériences de gestion urbaine participative permettra-t-elle de créer une nouvelle citoyenneté pour tous et une politique urbaine plus juste pour aménager l'espace ?

De l'Inde à la Chine, de l'Indonésie aux Philippines s'étendent des mondes urbains qui n'échappent pas aux problèmes généraux résumés précédemment mais présentent bien des spécificités par rapport aux deux premiers ensembles évoqués. Dans des territoires où, souvent, la population reste majoritairement rurale, et très abondante, beaucoup de villes, d'origine ancienne, sont issues de traditions urbaines antérieures à la pénétration européenne. L'explosion démographique de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle a sévi ici comme ailleurs, mais elle a pris des formes particulières dans l'accumulation des populations pauvres, de l'entassement dans les taudis des quartiers anciens à la multiplication des baraques des bidonvilles. Dans les années 1970-1980, la croissance urbaine a paru insoutenable : les politiques publiques de construction de logements sociaux tournent court de même que les tentatives des gouvernements pour fixer les paysans à leur terre. Le cauchemar urbain conduit à des attitudes extrêmes, jusqu'à la folie meurtrière des Khmers Rouges et à la sanglante désurbanisation de Phnom Penh. Dans les deux dernières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, au contraire, bien des défis semblent progressivement relevés. L'industrialisation s'accélère ; les « nouveaux pays industriels » lancent d'audacieuses politiques de modernisation de leurs métropoles. Singapour apparaît comme un modèle de cette marche vers un développement urbain soutenable. Sans doute cela est-il un rêve pour les autres pays de l'Asie de l'Est et du Sud-Est, car la réussite de Singapour repose sur des facteurs spécifiques non transférables.

Peut-on espérer, pourtant, que Bangkok devienne une métropole « raisonnable » au XXI<sup>e</sup> siècle ? Que Calcutta sorte enfin des cauchemars de l'extrême pauvreté du plus grand nombre ?

En laissant de côté bien des exceptions et en particulier celles des villes du Golfe Persique, un quatrième ensemble s'individualise dans la globalité des pays du Sud, par l'originalité de ses problèmes urbains : celui du monde arabe. La longue tradition urbaine y a laissé l'héritage des cités antérieures à l'époque moderne et à la pénétration des influences occidentales. Les villes actuelles conservent presque toujours leur « médina », avec ses ruelles, ses impasses, ses vieilles demeures. Parfois restaurés, ces quartiers anciens servent plutôt de refuges aux populations démunies et aux petites activités commerciales et artisanales. Le XX<sup>e</sup> siècle a apporté le contraste de la « ville européenne » juxtaposée à l'ancienne cité, mais les quarante dernières années ont connu, face à la croissance démographique « classique », des efforts originaux de la puissance publique pour tenter de la maîtriser par diverses politiques d'aménagement urbain. Trente années de volontarisme n'ont sans doute pas suffi pour résoudre les problèmes de la démesure urbaine et des dix millions d'habitants de la ville du Caire, mais à l'échelle d'une agglomération cinq fois plus modeste, on peut penser que Tunis est sur le chemin d'un avenir meilleur.

Ce parcours très rapide à travers les villes des pays du Sud laisse d'abord l'impression qu'aujourd'hui aucune n'a complètement réussi à vaincre tous les défis posés pour le décalage antérieur entre la croissance de la population urbaine et celles des ressources dont elle peut disposer. L'approvisionnement en eau, l'assainissement, l'évacuation des déchets sont encore défectueux dans des parties plus ou moins vastes des trop grandes superficies où l'habitat précaire et l'urbanisation irrégulière se sont multipliés sans aucune infrastructure préalable. Les transports urbains n'arrivent pas à dominer les embouteillages. Les tensions sociales s'avivent entre les habitants de la ville légale et ceux qui en sont exclus. Tout cela ne justifie pas pourtant de garder la vision catastrophiste des années 1970-1980. Diverses lueurs d'espoir permettent d'espérer une inversion des tendances la diminution rapide de la pression démographique, l'apparition de nouveaux acteurs de l'aménagement urbain, l'essor de la gestion participative et des nouvelles formes de la citoyenneté. Sans doute, l'évolution vers un avenir meilleur est-elle plus facile à imaginer pour des villes de deux millions d'habitants que pour les mégapoles de plus de dix millions, pour les villes du monde arabe que pour celles de l'Afrique subsaharienne. De lourds nuages se sont accumulés durant la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle au-dessus de ces mégapoles ; ils peuvent encore déclencher de graves orages.

À l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, on peut déceler un frémissement, une brise plus ou moins forte qui annoncerait un ciel moins chargé.

Bon vent pour les villes du Sud !