

**Alain LIPIETZ**

Directeur de Recherches au CEPREMAP

Ancien Conseiller Régional d'Ile-de-France

Porte-Parole des Verts

### **L'écologie politique est l'écologie humaine**

Dans le cas de l'écologie politique, Comme toutes les sciences nées au XIXe siècle, il n'y a pas de distinction nette entre la naissance de la science humaine et la naissance de l'orientation politique correspondante. Ce qui a failli se passer pour les sociologues et le socialisme s'est passé en plein pour les écologistes. L'écologie politique est un cas tout à fait clair de connivence entre ceux qui avancent une approche sur les sciences (on peut remarquer que l'écologie politique est plutôt un point de vue fédératif de sciences) et ceux qui luttent politiquement pour une "bonne écologie". De la même manière Durkheim faisait de la sociologie et se battait, en même temps, pour une "bonne société". Les économistes (Ricardo, Marx, Walras ou Pareto) faisaient de l'économie politique à la fois comme science et en se battant pour la mise en œuvre de ce qu'ils jugeaient être une bonne politique économique.

L'écologie politique est l'écologie adaptée à l'espèce humaine, et n'est donc rien d'autre que l'écologie humaine. Avant le mot, on parlait (Linné, Buffon) de "physiologie externe", c'est-à-dire des relations entre les individus d'une espèce vivantes, dans le cadre de leur structure sociale, et le territoire sur lequel ils vivent. La particularité essentielle de l'espèce humaine, c'est qu'elle pense son organisation, ce qui change beaucoup de choses, sur la ville notamment.

### **L'écologie politique dans le triangle des sciences humaines**

Entre les *individus* d'une espèce, *l'activité organisée* de cette espèce (la société), le *territoire* sur lequel elle exerce ses activités, on peut dresser un triangle sur lequel sont dispersées toutes les sciences humaines. Entre les sphères de l'individu et de son organisation on trouve la sociologie, la psychologie sociale, l'économie politique. Entre la société et le territoire des individus on trouve la géographie humaine, l'urbanisme. Entre les individus et leur territoire on trouve l'agronomie, l'épidémiologie. Le père de l'écologie politique en France est d'ailleurs un agronome, René Dumont, qui s'interroge sur le "climax", sur la capacité de charge des territoires pour une vie optimale. L'écologie politique est une fédération d'interrogations et de pratiques scientifiques au sein de ce triangle, soulevant des questions sur les rapports entre des territoires, des organisations et des individus, en insistant sur la caractère pathogène ou non de l'organisation des territoires (peuvent-ils nourrir les individus, les rendent-ils malades ?).

On fait de l'écologie politique quand on se pose ces questions : " Les rapports interindividuels sur un territoire et les évolutions de ce territoire en fonction de ces interactions sont ils tels qu'ils permettent aux individus de bien vivre ? " Telle est la question centrale de l'écologie politique. Naturellement la structuration de l'espace urbain par le système des transports tient une place essentielle dans ces travaux. La ville hausmanienne, où le moyen de transport principal est l'ascenseur, et la ville post-hausmanienne où c'est le métro, n'ont pas grand chose à voir quant aux qualités des interactions qui peuvent s'y dérouler.

### **Histoire de l'écologie et histoire des sociétés**

L'espèce humaine pense donc son organisation. Ce caractère historique de l'espèce humaine a des conséquences colossales sur l'écologie humaine. On voit apparaître une première dans l'histoire du monde avec la révolution néolithique. Pour la première fois l'humanité ne se contente plus de faire des outils, mais elle va organiser son territoire de manière à améliorer sa

capacité de charge. Cette notion de climax est commune à toutes les espèces qu'étudie l'écologie. Mais la différence apportée par l'étude écologique de l'humanité c'est que la notion de capacité de charge dépend des rapports sociaux, car les hommes peuvent changer la capacité de charge d'un territoire donné. Il y a environ 8 à 10 000 ans la domestication de certaines plantes et de certains animaux va considérablement augmenter le nombre d'individus par hectare. L'humanité va pouvoir se poser la question de l'amélioration de son territoire et va être conduite, en contrepartie, à limiter ses migrations. L'alternative générale est simple : on peut améliorer son territoire ou migrer, on peut difficilement faire les deux. En établissant les frontières on développe des projets pour améliorer le territoire, ce qui amène nécessairement des problèmes pour conserver son territoire.

Dès l'instant qu'apparaît la capacité d'amélioration du territoire apparaît la notion de politique. Chez Aristote ou Marx, la politique est d'abord instance d'organisation du territoire et d'amélioration de la capacité de charge du territoire. Au même moment apparaît géographiquement le lieu de régulation du politique, la ville, ce qui se traduit par les premières spécialisations géographiques. Sémantiquement notons que "Ecos" c'est le territoire exploité, "Nomos" c'est l'ensemble des mesures de ce territoire et des activités qui s'y déroulent. Le "logos" c'est le sens donné à ces activités. L'économie a connu une fortune sémantique longue. Le terme qui se rapporte au *sens* de ces activités (écologie) n'a que très récemment rencontré le succès.

### **L'écologie politique, ou humaine, manifeste une suite de crises écologiques**

Avec la révolution néolithique on voit survenir une série de crise écologiques. L'écologie humaine est ainsi une série de couches successives de crises écologiques différentes. Les crises de surpopulation ou de rareté des ressources sont les premières. Elles se conservent encore aujourd'hui, sous des formes variées. Avec la structuration croissante de la société, on va avoir des crises intérieures à la société, entre dominants urbains et ceux qui exploitent le territoire. La crise la plus formidable, c'est le cycle qui se déroule entre la grande peste et XVI<sup>e</sup> siècle, quand les excès des seigneurs sur les paysans conduisent à une vulnérabilité particulière de la population européenne à un fléau récurant. On ne peut sortir de la crise en revenant à l'identique. La nécessaire restructuration de l'agriculture introduit de nouvelles techniques, qui appellent de nouveaux rapports de propriété. Chaque paysan devient responsable d'un petit morceau de territoire (enclosure) ce qui provoque l'apparition d'un prolétariat rural qui se va se diriger vers la ville.

Jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'apparition du capitalisme urbain et de "classes dangereuses" en ville va nécessiter des modes de régulation nouveaux pour caser, nourrir, contrôler. La succession de crises écologiques liées aux rapports capitalistes urbains va conduire à la naissance d'une écologie urbaine spécifique baptisée hygiénisme. Celui-ci a dès l'origine une dimension urbanistique. Les premiers socialistes et les premiers hygiénistes sont des urbanistes utopiques qui, en général, ont en tête une idée de l'organisation spatiale qui irait avec l'écologie qu'ils souhaitent. A l'époque le système de transport est essentiellement vertical (l'ascenseur). Les hygiénistes veulent donc aplatir et étendre la ville en supposant qu'en aplatissant on diminue les écarts sociaux - ce qui nous semble curieux, nous qui sommes habitués à des inégalités spatiales horizontales. On passe ultérieurement de divisions de l'espace vertical à des divisions horizontales. L'écologie urbaine naissante manifeste déjà deux thèmes fondamentaux de l'hygiénisme qui sont l'interdiction du travail des enfants et l'amélioration de l'habitat. On retrouve ces deux thèmes dans l'écologie contemporaine du Tiers-Monde. Ces thèmes portés par l'hygiénisme ont trouvé une issue dans le Nord Ouest du

monde pendant la première moitié du XXe siècle. L'époque des conquêtes sociales aboutit à interdire le travail des enfants, à améliorer le logement et à diminuer considérablement la mortalité due aux rapports sociaux capitalistes.

### **Ecologie urbaine et compromis fordien**

Le nouveau modèle de développement après-guerre conduit à un nouveau type de crise. L'effondrement du modèle fordiste va amener de nouvelles crises et ramener toutes les anciennes crises en même temps.

Après-guerre se met en place un certain compromis, dans tout le nord ouest du monde, sur l'organisation du travail et sur les modes de redistribution des gains de productivité résultant de ce modèle d'organisation du travail. On redistribue aux salariés des gains de pouvoir d'achat proportionnels aux gains de productivité. Ce système va fonctionner de manière fantastique, la productivité et le pouvoir d'achat augmentant de 5 ou 6 % tous les ans des " trente glorieuses " françaises. Ce compromis qu'on appelle fordiste est baptisée d'un nom de marque de voiture, les transports apparaissant comme balisant la toponymie de cette formation sociale<sup>1</sup>. En gros il s'agit de la société de production et de consommation de masse, dont le couple structurant va être le HLM et la voiture particulière.

Ce type de structure sociale va profondément changer le territoire, de manière très compliquée. Il fera émerger des villes avec une formidable spécialisation spatiale, théorisée par le mouvement moderniste. Or il faut bien constater aujourd'hui un échec quasi total de ce mouvement moderniste qui a structuré le fordisme du point de vue urbanistique et architectural. Ce modèle de " bonne écologie productiviste " a pour point d'aboutissement une nouvelle crise écologique, celle de l'abondance, de l'excès de consommation, dans le cadre d'un urbanisme horizontal structuré par un système de transport centré sur la voiture. Cette crise écologique, qui n'est plus celle de la pauvreté comme au temps des hygiénistes, va provoquer les embouteillages, une augmentation des temps de transport, les pollutions locales et, plus tard, les pollutions globales. En 1971, quand naît la nouvelle écologie, avec un Ministère de l'environnement, sous le nom de " protection de l'environnement ", on ne pense encore qu'aux pollutions locales. Il va falloir attendre les années 80 pour que le problème des crises écologiques globales soit posé.

Les crises écologiques locales vont marquer les années 70. L'écologie des riches s'oppose alors à l'écologie des pauvres (celle des hygiénistes) qui continue dans le Tiers-Monde (lutter contre travail des enfants et les taudis).

### **La crise du compromis fordien**

En 1980 le compromis fordiste (une organisation du travail avec des ingénieurs qui pensent et des salariés qui exécutent ; un Etat-providence qui consolide le contrat salarial) est officiellement abandonné au G7 à Venise. S'ouvrent alors deux voies à l'évolution du capitalisme urbain : soit bouger vers plus de flexibilité, soit bouger vers plus de mobilisation des ressources humaines.

Toutes les situations existent dans le monde. Les Etats-Unis et la Grande Bretagne ont choisi le maximum de flexibilité rejoignant ainsi les pays du Tiers-Monde qui eux accédaient par le

---

<sup>1</sup> . Le terme sera forgé juste avant guerre par Gramsci, en prison en Italie, et Henri de Man, ministre du travail en Belgique.

bas au monde industriel salarié. Le modèle scandinave repose lui sur une mobilisation extrêmement négociée des ressources humaines. Si la mobilisation des ressources humaines est négociée à l'échelle de la société on est dans le modèle scandinave. S'il n'y a pas de négociation on est dans le modèle américain. Le modèle allemand consiste en négociations à l'échelle de la branche. Le modèle japonais consiste en négociations à l'échelle de l'entreprise. La France a plutôt choisit la flexibilité à partir de 1983.

### **La crise post-fordienne**

Après les années 50/60 qui correspondent à un point d'aboutissement d'un modèle moderniste commencé dans les années 1880 avec les utopistes hygiénistes, on a un éclatement de plusieurs types de capitalismes, et de plusieurs types de ville. On peut énoncer une sorte de théorème d'écologie urbaine dans ce contexte. " Plus la société choisit le modèle de la flexibilité, et donc d'une polarisation sociale en termes de revenus et de qualifications, plus l'urbanisation va se polariser, mais de manière désorganisée, dans les grandes villes ". On se précipite dans les grandes villes où le marché est imaginé comme le plus actif. C'est le cas de toutes les mégapoles du Tiers-Monde, mais également celui des quelques mégapoles du Nord. On aboutit à l'apparition de mégapoles qu'on peut nommer ville stochastique, ville émergente, etc. Cette ville reprend toutes les crises que l'histoire écologique a connu. On va retrouver probablement des crises de surpopulation. Et on va se trouver face à des problèmes inextricables (Mexico après avoir pratiqué pendant plusieurs années la circulation alternée constate que même cette réponse est désormais insuffisante). On arrive donc à un constat d'ingérabilité pure et simple de la ville. On y retrouve les crises fordienne, la consommation des classes moyennes et supérieures continuant à croître, et la réapparition des problèmes combattus par les hygiénistes (prolétariat urbain, insalubrité, renouveau du travail des enfants, etc.).

S'ajoutent à ces difficultés des crises écologiques globales. Les effets et les causes ne sont plus sur le même territoire. L'excès de circulation dans le Nord, par exemple, provoque la montée des eaux dans le Bangladesh. On ne dispose pas de modes de régulation, locaux ou internationaux, de ces problèmes.

### **L'Ile-de-France émergente et les enjeux pour la RATP**

L'Ile-de-France est une mégapole post fordienne flexible avec une extraordinaire concentration des problèmes et des populations. Le système de transport y est subordonné à l'organisation horizontale de l'espace. Ce type de ville émergente prend désormais la forme d'une super nova en phase d'implosion, au moins potentiellement. L'hypercentre que tous les nouveaux venus cherchent à atteindre (pour y trouver des emplois ou des marchés) est inaccessible. A la périphérie de ce centre se développe un bourgeonnement désordonnés d'activités et d'implantations. La ville semble ne semble plus maîtrisable.

Un enjeu pour la RATP c'est de penser qu'on peut maîtriser cette explosion urbaine à l'échelle francilienne en arrêtant de se focaliser sur le seul cœur parisien. A cet effet une révolution culturelle doit avoir lieu à la RATP pour arrêter de concentrer les crédits dans le seul centre de Paris. Sur le registre de l'avenir et des investissements, il conviendrait de s'accorder sur une règle des trois tiers : un tiers dans les investissements lourds (tunnels, métros, etc.), un tiers pour des programmes moyens (sites propres), et un tiers pour des équipement très légers visant à rendre le transport collectif agréable (en particulier la marche à pieds dans et entre les stations).

Une révolution culturelle est particulièrement nécessaire chez les ingénieurs pour comprendre que le paysage est une question fondamentale. Pour la RATP il faut faire le pari d'un XXI<sup>e</sup> siècle avec des voitures particulières en souterrain et des transports collectifs en surface. Les villes rhénanes ont elles donné priorité absolue aux transports collectifs en site propre et en surface.

Ces quelques recommandations d'écologie urbaine sont là pour indiquer à la RATP que la conquête face à la ville émergente passe absolument par une appropriation de la surface et par une politique d'investissement entreprise dans ce sens.