

### **Cours N°3: les risques et problèmes des villes**

Les problèmes urbains actuels et leurs conséquences dans les années à venir attirent l'attention des penseurs et des planificateurs en général et de ceux qui s'intéressent à la recherche urbaine en particulier. Cet intérêt pour les villes comprend plusieurs considérations, parmi lesquelles : une augmentation significative du pourcentage de la population urbaine, comme plus de la moitié de la population du monde arabe vivent dans les villes, et ce pourcentage s'élève à environ 71% dans les pays développés. La ville représente également un résumé de la lutte de l'homme dans sa victoire et son échec, et elle représente également la succession du temps et de l'histoire riche en événements qui sont en fait considérés comme une encyclopédie dans son contenu et sa signification. La ville est également l'interface civilisationnelle de l'État, et donc la ville doit avoir une personnalité distinctive, son caractère propre et un esprit stable qui l'aide à atteindre ses objectifs et à confirmer son identité en tant que force motrice à travers l'histoire.

Pour que la ville soit à la hauteur de l'ambition civilisationnelle de tout peuple, il faut d'abord examiner ses Risques et ses problèmes et ensuite élaborer des solutions efficaces. Les problèmes et les crises des villes sont nombreux et peuvent être résumés comme suit :

**1- Le risque de la migration vers les villes.**

**2- Risques environnementaux.**

**3- Risques sociaux.**

**4- Risques de dysfonctionnements organisationnels (fonctionnels).**

**5- Risques de manque de service.**

**6- Le Risque du transport et de la circulation.**

Vous trouverez ci-dessous un aperçu de chacun d'eux :

## **1- Le risque de la migration vers les villes**

L'immigration des zones rurales vers les centres urbains, la variation entre zones rurales et urbaines des taux d'accroissement naturel, la migration urbaine internationale et la reclassification des zones rurales qui remplissent les conditions pour être considérées comme des zones urbaines sont les composantes démographiques de base de l'urbanisation. Cependant, la migration interne est le facteur le plus important du processus d'urbanisation par rapport à la migration urbaine internationale.

La vague migratoire de la campagne vers la ville ne cesse de s'accroître, puisque plus de 20 millions de personnes migrent chaque année vers la ville, ce qui représente un nombre considérable sans précédent dans toute l'histoire de l'humanité. La population des villes mondiales est passée de 200 millions en 1950 à deux milliards en 1990, et ce nombre devrait atteindre 3 milliards en 2025. À la fin du XXe siècle, il existe 25 grandes villes abritant plus de 10 millions d'habitants. En outre, 19 des 25 mégapoles appartiennent au tiers monde. Il existe plus de 60 villes dans le monde avec une population de plus de 4 millions d'habitants .

En Irak, la migration nette des campagnes vers les villes a atteint 937 000 personnes entre 1957 et 1965 et un million de personnes entre 1965 et 1977. Bagdad a accueilli 79 % des immigrants, suivie de Bassora, 9,3 %. Quant aux gouvernorats qui ont perdu le plus de population à cause de la migration, c'est Maysan, où le taux d'expulsion a atteint 30 %, suivi de Dhi Qar, 15 %, ce qui signifie que 45 % des immigrants sont partis de seulement deux gouvernorats.

## **2- Risques environnementaux**

Cela se traduit par une pression sur les installations de base et une pollution de l'eau due à l'élimination des déchets dans des sources d'eau libres, à l'insuffisance des réseaux d'égouts et au problème de la gestion des sédiments après l'introduction du traitement des eaux usées dans certains centres urbains. Qui peut atteindre environ 3 600 tonnes de déchets solides et secs par jour dans des centres urbains moyens ().

Les problèmes environnementaux les plus importants de la ville sont peut-être la pollution de l'air résultant des différents modes de transport, qui s'ajoute aux sources industrielles de pollution de l'air, qui entraînent divers risques pour la santé. Le plomb émis par les gaz d'échappement des voitures et d'autres sources provoque une baisse de la pollution atmosphérique. Capacités mentales et intellectuelles des enfants de moins de sept ans. Quant aux effets du carbone aqueux présent dans les gaz d'échappement des voitures, il provoque une inflammation des yeux, provoque de l'asthme, interfère avec la respiration et affecte les fonctions pulmonaires ().

Il existe un troisième type de pollution dont souffrent les villes d'aujourd'hui, c'est la pollution sonore (bruit) résultant de la circulation, et sa gravité augmente avec le nombre de véhicules dans les rues de la ville, en plus des bruits émanant des écoles, des universités, des installations industrielles. , et la circulation des piétons dans les rues.

Quant au phénomène de pollution visuelle, il résulte de la construction aléatoire de bâtiments, d'immeubles, de maisons d'habitation et d'un mobilier urbain incohérent, car les façades des bâtiments contiennent des éléments qui n'indiquent ni le goût ni les principes de la bienséance architecturale dans la préservation de l'architecture du bâtiment. Façade de la pollution visuelle. Il y a aussi une perte des proportions architecturales de ces bâtiments, ce qui a conduit à ne pas profiter de la vue de ces bâtiments, ainsi qu'au problème des couleurs et à ne pas les choisir de la manière appropriée, ce qui provoque ce sentiment.

De manière générale, nous pouvons énumérer les raisons les plus importantes conduisant à l'émergence du problème de la pollution de l'environnement urbain comme suit :

A- Problèmes de circulation et de congestion qui provoquent une pollution atmosphérique et sonore.

B- La population a considérablement augmenté, entraînant une consommation énergétique excessive et non planifiée.

C - L'expansion de la ville a grandement conduit au fait que certaines des zones industrielles polluées qui se trouvaient à l'extérieur de la ville se sont retrouvées à l'intérieur de celle-ci.

D- L'absence de lois pour protéger adéquatement l'environnement et les violations fréquentes des lois applicables ().

E- Inefficacité des méthodes d'élimination des déchets, notamment solides et liquides.

### **3- Risques sociaux**

Il est naturel dans une société composée de multiples segments sociaux, outre l'existence d'un écart important au niveau culturel, éducatif et matériel, qu'apparaissent certains problèmes sociaux, comme certains cas de déviance et de criminalité, et pour de nombreuses raisons. , y compris le coût de la vie élevé, l'augmentation considérable des dépenses et le contact avec des cultures et des concepts étrangers. Ceci s'ajoute à d'autres problèmes. Faiblesse familiale et désintégration sociale, à mesure que les liens sociaux s'affaiblissent au sein de la famille elle-même et entre elle et les voisins. Un regain de distanciation sociale apparaît par rapport aux vieux quartiers à forte homogénéité. Ces phénomènes ont laissé leur impression sur le comportement individuel de la personne, et ont

exercé une sorte de pression sur son psychisme, qui se reflétait dans ses performances et ses actions quotidiennes à travers :

A- Faibles relations sociales.

B- Manque d'efficacité dans ses performances au travail ou à la maison.

C- La propagation de coutumes et de traditions indésirables.

D- Une personne dont la volonté est faible est contrainte de commettre un crime et de commettre un crime.

Le problème du logement représente l'un des problèmes sociaux les plus importants dans nos villes actuelles, résultant de la croissance urbaine rapide, de l'expansion des villes et de leur faible capacité à fournir un soutien. Les recherches indiquent que les conditions de logement dans les villes arabes continuent de se dégrader de mal en pis. , avec une accélération croissante.

La pression démographique est considérée comme responsable du retard dans la qualité du logement humain, car il existe une corrélation entre la pression démographique d'une part et la mauvaise utilisation des ressources d'autre part. En plus de la faiblesse de l'administration du développement à atteindre l'équilibre de la population au niveau de l'État, ce qui conduit à atténuer la pression démographique unifiée qui pèse sur les gens. En conséquence, le problème de la pauvreté continue de menacer de larges couches de la société urbaine arabe, et la caractéristique générale des groupes marginaux pauvres est devenue leur pénétration dans le système de valeurs dominant d'une part et leur exploitation de ce système d'autre part, car les groupes pauvres ont leur propre système de valeurs, leur propre langue, leur modèle cognitif et leur culture. Tout cela se reflète dans l'ensemble de ses positions, Sur la société civile avec ses institutions politiques, religieuses et sociales, de telle sorte qu'elle finit par se trouver en dehors de cette société et la rejette.

L'une des difficultés auxquelles est confronté le processus de changement social en milieu urbain est que les immigrants venus des campagnes sont porteurs de valeurs et de coutumes qui ne peuvent pas être facilement extraites, et ce qui attire l'attention dans cette approche sociale est son lien avec et la nécessité d'un certain nombre de normes. à travers lesquelles réaliser la transformation sociale requise. Parmi ces normes figurent :

A- Le statut de classe des groupes immigrés.

B- Relations sociales urbaines : L'individu migrant vers le style urbain a besoin d'un type de relations sociales dans les limites desquelles il traite avec les individus de ce style.

C- Degré d'adaptation sociale : Ce critère dépend des conditions économiques et de la composition sociale générale du centre urbain d'une part et de la capacité et de la capacité d'adaptation de l'individu d'autre part.

#### **4- Risques de dysfonctionnements organisationnels (fonctionnels).**

Ces problèmes peuvent se limiter aux prix élevés des terrains et de la construction, à l'expansion horizontale des villes, à la faible urbanisation des banlieues dans tous ses aspects architecturaux, économiques et sociaux, à la propagation des bidonvilles, à la hausse continue des coûts de transport au sein des villes en termes de temps et de matériel, le coût énorme de la création et de l'entretien des installations et équipements publics, et le chevauchement fonctionnel entre les activités. Les services publics et la faible efficacité de leur travail.

La concentration des investissements dans les grandes villes est l'un des problèmes les plus importants du développement spatial dans les pays arabes, qui semble signifier par essence la dépendance des centres ou pôles régionaux - en raison de leurs liens économiques - à l'égard du centre industriel développé

(au sens local et global) plus que sur ses régions concernées par le développement en raison de la concentration des investissements en elles.

La concentration des investissements dans les villes est due à de nombreux facteurs, dont le premier est d'ordre politique, imposé par l'augmentation de la population des centres urbains comme une réalité, et obligeant les gouvernements à y consacrer la majorité des investissements, afin de assurer une croissance harmonieuse au moins pour éviter le chaos dans les zones fragiles et densément peuplées, en plus des facteurs économiques et autres sociaux.

La concentration des investissements dans les principales villes a entraîné une migration importante et continue des zones environnantes et pauvres vers ces villes, de telle sorte qu'elles sont devenues incapables de répondre aux besoins nécessaires aux activités économiques en raison des coûts élevés des salaires et des transports, et incapables de répondre aux besoins des activités économiques. Répondre aux besoins d'une population croissante, ce qui perturbe grandement les plans d'organisation des villes.

Il faut souligner que le plan de la ville ne se limite pas à développer des conceptions de structures urbaines qui assurent l'absorption et le logement de la population, mais que la tâche de planification doit être basée sur l'idée de redistribuer la population et les ressources de manière harmonieuse. Dans tout le pays, dans le but d'atténuer les forts facteurs d'attraction des villes, en particulier des grandes villes et des capitales, et de réguler les densités de population inégales qui provoquent des déséquilibres régionaux.

#### **5- Risques de manque de service.**

Le secteur des services dans les villes est confronté à une pression croissante et à une forte demande, à tel point que certains projets de services mis en place ne parviennent pas, peu de temps après leur création, à répondre aux besoins réels de la population, même s'ils fonctionnent à capacité maximale, même si

leur mise en place s'est basée sur de nombreuses données et études pour les raisons suivantes :

A- Augmenter la population de la ville plusieurs fois par rapport à sa capacité et ses capacités de service.

B- Expansion horizontale des villes qui augmente le ralentissement ou la bonne prestation de services dans toutes les zones de la ville.

C- L'augmentation de la densité de population dans certaines zones urbaines et pas dans d'autres en raison d'une mauvaise planification de la répartition de la population rend ces zones incapables de répondre aux besoins de services de la population.

D- Réticence à exploiter et à entretenir des projets de service.

C'est pour cette raison que la plupart des villes, notamment dans les pays en développement, souffrent d'une pénurie d'eau pure, de pannes d'électricité constantes, de services téléphoniques et de communications faibles et de services d'assainissement en détérioration.

La majeure partie de la population mondiale souffre d'une pénurie d'eau potable, car environ 80 % de la population mondiale n'a pas un accès suffisant à l'eau potable pure, et seulement environ 30 % des citoyens des pays en développement disposent d'eau courante pour boire et utiliser quotidiennement. Dans leurs maisons. De plus, 90 % de la population des villes du tiers monde n'a pas accès à l'eau potable pour son usage quotidien, comme par exemple les villes indiennes, où seulement 6 % de la population de ces villes boivent de l'eau potable. villes d'Afrique subsaharienne.

Tableau (15) : Pourcentage de la population ayant accès à l'eau potable et à un assainissement adéquat pour les années 1990, 2002 et 2004 (%).

Indicateurs	1990		2000		2007	
	ville totale	compagne	ville totale	compagne	ville totale	compagne
Eau potable	97	50	96	48	97	50
	83		85		81	
Assainissement adéquat	95	48	93	31	95	48
	81		79		79	

Source : Rapport économique arabe unifié pour 2007, page 301. Ministère de la Planification et de la Coopération au Développement, Rapport sur les indicateurs de suivi des objectifs du Millénaire pour le développement, 2004, p. 16.

Pour que l'eau soit potable ou utilisable par l'homme, des conditions doivent être remplies, dont les plus importantes sont : que le pourcentage de sédiments en suspension qu'elle contient ne dépasse pas (260-750) mg/L et que sa surface soit exempt d'objets et de matériaux flottant dessus tels que des colorants et des huiles, et qu'il est incolore, insipide et inodore, et que sa réaction chimique (PH) se situe entre (6,5 et 8,6). Le pourcentage d'oxygène dans l'eau ne doit pas baisser. En dessous de 4 mg/L, et il doit être complètement exempt de rayonnements et d'éléments nucléaires, et la quantité d'oxygène nécessaire au processus d'oxydation biochimique des bactéries ne doit pas dépasser 20 °c de 3 mg/L pour l'eau potable et de 6 mg/L pour l'eau de baignade. Le tableau (15) montre le pourcentage de la population ayant accès à l'eau potable et à un assainissement adéquat en Irak pour différentes années.

## **6- Problème de transport et de circulation**

Le but et le but d'une personne en matière de transport n'est pas seulement d'atteindre son objectif, mais elle aspire également à obtenir d'autres avantages

tels que le confort, la sécurité, la réduction du temps et des coûts, ainsi que le plaisir du voyage. Ces avantages constituent donc des objectifs que les institutions de transport responsable cherchent à atteindre. Partant de là, le problème du transport et de la circulation à l'intérieur de la ville réside dans l'incapacité de ces institutions à répondre aux exigences qui leur sont demandées.

Les raisons de ce déficit sont multiples. Certains l'attribuent à la combinaison de trois éléments interconnectés : les éléments humains, technologiques et organisationnels. Certains chercheurs l'ont identifié à trois facteurs principaux qui sont () : la nature, le principe. , et l'organisation. Alors que d'autres l'ont classé en deux facteurs principaux, qui sont () : Ce qui est lié à la nature de la répartition des composantes des utilisations du transport et le second est lié à d'autres utilisations fonctionnelles du sol à travers la nature de l'espace relation entre eux.

De manière générale, les problèmes liés au transport peuvent être classés en deux catégories :

1. Le premier : les problèmes liés à la répartition spatiale des usages de transport et à leurs relations spatiales.
2. Le deuxième concerne les problèmes liés à la gestion et à l'organisation des modes de transport au sein des villes.

En ce qui concerne la répartition des usages de transport et la nature de leurs relations spatiales, l'un des premiers problèmes qui y sont associés concerne les interactions conjointes entre les bâtiments, les rues et leurs équipements de service, représentés par les flux de circulation entre eux, dans Aux problèmes résultant de ces interactions s'ajoutent les problèmes suivants :

A - Problème de fluidité du trafic.

B- Accidents de la route.

T- Pollution résultant du trafic.

Quant aux problèmes liés à la gestion et à l'organisation des modes de transport au sein des villes, la Direction des transports et de la circulation de la ville assume son rôle de coordination entre les modes de transport et la nécessité de les organiser de manière cohérente avec les besoins de transport de la ville. au sein des villes comprennent deux types : le type de transport public et le type de transport privé.

Les lignes d'exploitation des véhicules de transports publics (bus de services) sont réparties dans la ville selon les normes suivantes :

A - Taille de la population et densité de population.

B- Indicateurs du nombre de voitures (possession de voitures) et du niveau de revenus.

C - Tendances de la demande de transport en fonction des objectifs et des finalités du voyage.

D- Différentes utilisations du sol et zones de concentration du travail.

E- Volume de trafic et capacité des rues.

En fait, le rôle de chaque type ou moyen de transport dépend dans une large mesure de la distance entre le domicile et le lieu de travail : le vélo est le moyen préféré, surtout parmi la classe ouvrière, et le train et la voiture sont les plus utilisés pendant de longues périodes. Les Européens diffèrent dans leur degré de volonté d'utiliser l'un des deux derniers moyens : tandis que les Londoniens préfèrent prendre les bus à impériale, les Parisiens utilisent davantage le métro.

Les experts estiment que la durée maximale d'un voyage quotidien ne devrait pas dépasser deux heures et estiment que les Russes perdent environ 1,5 milliard

d'heures par an pendant que les passagers attendent le transport, en plus de 1,5 milliard d'heures supplémentaires, ce qui représente la durée totale des voyages quotidiens.

Quant à Paris, 56% des passagers sont transportés par les moyens publics, alors que le nombre de passagers utilisant des voitures particulières ne dépasse pas 7,6% des passagers. Ce qui est frappant, c'est que le pourcentage de ceux qui se rendent au travail à pied est plus de trois fois supérieure au pourcentage de ceux qui utilisent une voiture privée.

De nombreuses villes ont cherché des solutions au problème du transport automobile en leur sein, que ce soit en modifiant les horaires de travail, en échangeant des travailleurs pour certaines catégories, en utilisant des routes à sens unique, en respectant des règles de circulation précises et en déterminant des places de stationnement. ne résout pas le problème, et la solution reste dépendante des méthodes d'organisation suivies et du niveau de civilisation. Pour la population, notamment en ce qui concerne l'utilisation injustifiée de la voiture particulière dans le cas des véhicules de transport public. Quant à la gestion et à l'organisation, elle Cela revient à limiter l'augmentation du nombre de voitures dans les villes et à suivre des méthodes strictes en cas d'infractions au code de la route, ainsi qu'à ouvrir de nouveaux débouchés fluides tels que le métro, les rues circulaires et les routes suspendues.