

programme de construction de 40 000 logements sociaux. Avant l'aménagement des lignes d'autobus, la ville a acheté des terrains près d'une zone industrielle créée en 1972 à environ huit kilomètres du centre ville, dont les entreprises font aujourd'hui travailler, directement ou indirectement, cinq pour cent de la population. Comme la valeur des terrains dépend beaucoup de leur desserte par les transports, ces terrains municipaux ont permis aux personnes les plus pauvres de se loger à proximité de leur lieu de travail, dans des quartiers où les loyers auraient été trop chers.

La méthode employée pour gérer la croissance de Curitiba est aussi importante que le plan de développement lui-même. D'abord les habi-

tants ont accès aux informations concernant l'urbanisme : les services municipaux répondent immédiatement à toute question sur la constructibilité des terrains. Inversement quiconque souhaite obtenir ou renouveler une autorisation d'activité commerciale doit préciser les conséquences de son projet sur la circulation, les besoins en infrastructures urbaines, le nombre de places de parking nécessaires et toutes les conséquences sur la vie municipale. Ces informations empêchent la spéculation immobilière. Elle sont aussi essentielles aux prévisions budgétaires : les taxes foncières sont les principaux revenus de la ville.

Le plan de développement est aussi mis en œuvre grâce à des incitations.

Les propriétaires de terrains ou de bâtiments dans le quartier historique du centre peuvent transférer dans un autre secteur de la ville le potentiel de construction de leur terrain : cette règle protège les bâtiments historiques du centre sans léser leurs propriétaires. Dans certains quartiers, les entreprises peuvent acheter le droit de construire deux étages de plus que la limite légale : elles paient en argent ou en terrains que la municipalité utilise pour la construction de logements sociaux.

Les citoyens sont sensibilisés au respect de l'environnement par des cours gratuits que propose l'Université libre pour l'environnement. Ces cours pratiques apprennent aux travailleurs du bâtiment, aux gérants d'immeubles



5. LE SYSTÈME D'AUTOBUS rapides de Curitiba a les mêmes performances qu'un métro, mais il a coûté quelques milliards de dollars de moins. Comme les passagers paient leur transport à l'entrée de

sas qui équipent les arrêts, les autobus s'arrêtent moins longtemps aux stations et la desserte est plus rapide. Ces sas sont aussi équipés d'ascenseurs pour fauteuils roulants.



6. LES BIDONVILLES EXISTERONT probablement toujours dans les agglomérations à croissance rapide des pays en développement. À Curitiba, un programme d'échange des déchets rétribue près de 40 000 familles en billets d'autobus ou en nourriture pour



le nettoyage des zones où elles vivent et que les services municipaux ne peuvent atteindre. Il a au moins amélioré les conditions sanitaires (la photographie de gauche a été prise avant le début du programme).

ou aux commerçants les conséquences de leurs activités quotidiennes sur l'environnement. Ils sont obligatoires pour obtenir l'autorisation d'exercer certaines professions, telle celle de chauffeur de taxi, mais beaucoup de gens les suivent de leur propre initiative.

La ville de Curitiba se préoccupe aussi de la santé et de l'éducation de ses plus jeunes habitants. Des emplois à temps partiel sont proposés aux écoliers les plus pauvres, et quatre repas sont servis quotidiennement à plus de 12 000 enfants par les restaurants municipaux. En outre, un numéro de téléphone permet de signaler tout enfant en difficulté ou maltraité.

Trier et évacuer les déchets

De nombreux urbanistes pensent qu'une ville qui engendre plus de 1 000 tonnes de déchets par jour doit posséder une usine de retraitement. Curitiba n'en a pas : la production de déchets a été réduite et leur ramassage a été amélioré. Un programme de recyclage incite près de 70 pour cent des foyers à trier leurs déchets : chaque jour, une quantité de papier correspondant à environ 1 200 arbres est recyclée. Un programme de rachat des déchets a été mis en place dans les quartiers pauvres, où les services de voirie se rendent difficilement : les familles échangent des sacs de déchets contre des billets d'autobus, de la nourriture ou des fournitures scolaires. Plus de 34 000 familles de 62 quartiers ont ainsi échangé 11 000 tonnes de déchets contre près d'un million de billets d'autobus et 1 200 tonnes de denrées alimentaires. Depuis trois ans, des élèves de plus de 100 écoles ont échangé près de 200 tonnes de déchets contre presque 1,9 million de cahiers. Des retraités et des chômeurs sont employés temporairement au nettoyage des décharges sauvages.

Ces initiatives, qui reposent sur l'emploi intensif de main-d'œuvre plutôt que sur la mécanisation et des investissements, ont réduit le coût et augmenté l'efficacité du traitement des déchets. Elles ont permis des économies, embelli la cité et créé des emplois.

Curitiba a des caractéristiques géographiques, économiques et politiques uniques. C'est toutefois un exemple pour les urbanistes : alors que la construction et l'aménagement de routes aboutit paradoxalement à une saturation croissante du trafic automobile, la réduction des besoins des

déplacements en voiture individuelle à Curitiba a réduit la pollution. La priorité des transports collectifs sur les véhicules individuels et des piétons sur les engins motorisés est primordiale.

D'autres villes commencent à suivre cet exemple. Les rues piétonnes se multiplient, au Brésil et dans d'autres pays d'Amérique du Sud. La ville du Cap, en Afrique du Sud, a récemment adopté un plan d'aménagement urbain explicitement fondé sur celui de Curitiba. Les élus et les urbanistes de grandes villes aussi diverses que New York, Toronto, Montréal, Paris, Lyon, Moscou, Prague, Santiago, Buenos Aires et Lagos ont visité et apprécié l'organisation de Curitiba.

Deux autres principes mis en œuvre à Curitiba pourraient être appliqués ailleurs. D'abord, lier tous les problèmes d'urbanisation : chaque programme peut créer des partenariats entre les entreprises privées, les organisations non gouvernementales, les services municipaux, les associations de quartier, les communautés, les groupes et les individus. Ensuite, agir dès que les problèmes se posent. Plutôt que de tenter de ressusciter des centres-villes désertés par leurs habitants, les urbanistes des grandes villes ou de celles qui commencent à croître devraient aborder les problèmes sans attendre un plan d'urbanisme complet ou des difficultés financières.

Jonas RABINOVITCH est urbaniste à l'Organisation des Nations unies. Josef LEITMAN est urbaniste à la Banque mondiale.

Jonas RABINOVITCH, *Curitiba : Towards Sustainable Urban Development*, in *Environment and Urbanization*, vol. 4, n° 2, pp. 62-73, octobre 1992.

Jonas RABINOVITCH et Josef LEITMAN, *Environmental Innovation and Management in Curitiba, Brazil*, United Nations Development Program, Habitat and World Bank, Urban Management Program, Working Paper Series n° 1, juin 1993.

Anisio BRASILEIRO, *Curitiba et Recife, dans l'expérience brésilienne d'organisation des transports*, CODATU-INRETS, juillet 1994.

J. RABINOVITCH et J. HOEHN, *A Sustainable Urban Transportation System : The «Surface Metro» in Curitiba, Brazil*, Environmental and Natural Resources Policy and Training Project, Working Paper n° 19, mai 1995.
