



HAL
open science

L'extension périurbaine de Bucarest depuis 1989

Nicoleta Ticana

► **To cite this version:**

Nicoleta Ticana. L'extension périurbaine de Bucarest depuis 1989. Géographie. Université d'Angers, 2013. Français. NNT: . tel-00858619

HAL Id: tel-00858619

<https://theses.hal.science/tel-00858619>

Submitted on 5 Sep 2013

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.

Thèse de Doctorat

Nicoleta Ticană

Mémoire présenté en vue de l'obtention
du grade de **Docteur de l'Université d'Angers**
Sous le label de l'Université Nantes Angers Le Mans

Discipline : Géographie physique, humaine, économique et régionale
Spécialité : Géographie
Laboratoire : ESO-Angers (UMR 6590)

Soutenue le 15 février 2013

École doctorale : Droit, Economie, Gestion, Environnement, Sociétés et Territoires

L'extension périurbaine de Bucarest depuis 1989

JURY

Directeur de Thèse : **M. Jean SOUMAGNE**, Professeur, Université d'Angers

Rapporteurs : **M. Éric CHARMES**, Directeur de recherches, Université de Lyon – École Nationale des Travaux Publics de l'État
M. Ioan IANOS, Professeur, Université de Bucarest

Examineurs : **M. Jacques CHEVALIER**, Professeur émérite, Université du Maine
Mme. Emmanuelle HELLIER, Professeur, Université Européenne de Bretagne Rennes 2
M. François MADORÉ, Professeur, Université de Nantes

Membres invités : **M. Jacques FACHE**, Professeur, Université d'Angers
M. Jean-Baptiste HUMEAU, Professeur émérite, Université d'Angers

Remerciements

Cette thèse est le résultat d'un travail commencé en 2008 avec un mémoire de master que j'ai pu réaliser à l'Université d'Angers sous la direction du Professeur Jean SOUMAGNE. Je tiens à le remercier pour son soutien, ses encouragements et son encadrement rigoureux qui m'ont poussée à m'engager en 2009, dans la continuité de cette recherche, dans ce travail de thèse. Ses qualités professionnelles et humaines ont très largement contribué à faire que je mène à bien cette recherche doctorale.

Je remercie également M. Jacques CHEVALIER et M. François MADORÉ (membres de mon comité de thèse) pour m'avoir suivie et conseillée pendant mes trois années de doctorat. Merci aussi aux autres membres du jury pour avoir accepté d'évaluer mon travail.

Je remercie de tout cœur ma famille et toutes les personnes qui m'ont incitée à faire cette étude. Merci maman ! Merci Ileana ! Votre soutien moral et la confiance que vous m'avez témoignée m'ont aidée à aller au bout de cette aventure.

Je n'oublie pas les acteurs de terrain que j'ai pu rencontrer pendant ces trois années. Je les remercie pour leur disponibilité et les informations précieuses qu'ils m'ont transmises.

Merci à toute l'équipe du département de géographie d'Angers et du laboratoire ESO, ainsi qu'aux différents doctorants avec lesquels j'ai pu échanger et enrichir mes connaissances spécifiques à mon domaine de recherche ou transversales.

Merci également à tous mes amis et à mon compagnon, Waly, qui au cours de toutes ces années, ont été à mes côtés, m'ont encouragée et aidée.

Enfin, je dédie cette thèse à mon papa chéri, qui m'a accompagnée plusieurs fois et conduite en voiture dans plusieurs communes autour de Bucarest pour mes recherches de terrain. Merci papa pour ta disponibilité et ton amour et j'espère que, de là où tu es en ce moment, tu es fier de ce résultat !

SOMMAIRE

INTRODUCTION GÉNÉRALE : L'ESPACE PÉRIURBAIN BUCARESTOIS : DU COMMUNISME AU POSTCOMMUNISME	3
PREMIÈRE PARTIE.....	16
PROBLEMES THÉORIQUES CONCERNANT LA PÉRIURBANISATION. REGARDS SUR LA ROUMANIE	16
CHAPITRE I : L'ÉPISTEMOLOGIE DE L'ÉTUDE ET DU CONCEPT	19
CHAPITRE II : LES DIFFÉRENTES PHASES DE L'ÉTALEMENT URBAIN EN ROUMANIE	40
CHAPITRE III : BUCAREST COMME RÉFÉRENCE POUR L'ÉTALEMENT URBAIN EN ROUMANIE	60
CHAPITRE IV : COMPARAISONS EUROPÉENNES DU PROCESSUS D'ÉTALEMENT URBAIN	90
DEUXIÈME PARTIE	39
CHANGEMENTS IMPORTANTS DEPUIS UNE DECENNIE EN TERMES DE POPULATION ET D'HABITAT AUTOUR DE BUCAREST	39
CHAPITRE V : POLITIQUES PUBLIQUES ET INITIATIVES PRIVÉES ORIENTÉES VERS L'EXTENSION	118
CHAPITRE VI : CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES, QUALITATIVES ET QUANTITATIVES, DANS L'ESPACE DE L'ÉTALEMENT	139
CHAPITRE VII : L'HABITAT - UNE PRESSION URBAINE CENTRÉE VERS LE NORD ET L'OUEST BUCARESTOIS.....	171
TROISIÈME PARTIE	207
DYNAMIQUES AGRICOLES ET DES ESPACES ÉCONOMIQUES COMME CONSÉQUENCE DES MOBILITÉS ET DES TRANSPORTS.....	207
CHAPITRE VIII : LE REcul DE L'AGRICULTURE ET L'EXTENSION DES ESPACES ÉCONOMIQUES AUTOUR DE BUCAREST	209
CHAPITRE IX : LES RETARDS DES TRANSPORTS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES ET DE POLITIQUES.....	242
CHAPITRE X : LES MOBILITÉS LIÉES AU TRAVAIL ET À LA RECHERCHE DES ÉQUIPEMENTS ET DES SERVICES, DES ACHATS ET DES LOISIRS.....	266

QUATRIÈME PARTIE	288
LA GOUVERNANCE, LE POLYCENTRISME ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES PRATIQUES QUI ÉMERGENT	288
CHAPITRE XI : L'ÉMERGENCE D'UN SYSTÈME MULTI-NIVEAUX EN TERMES DE GOUVERNANCE.....	289
CHAPITRE XII : LE POLYCENTRISME EN EUROPE. QUELLE APPLICATION POUR LA ROUMANIE ET LA ZONE PÉRIURBAINE DE BUCAREST ?.....	307
CHAPITRE XIII : LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : UN OBJECTIF QUI SEMBLE DIFFICILE À ATTEINDRE À COURT TERME.....	333
CONCLUSION GÉNÉRALE : EXTENSION GALOPANTE ET NON-COHÉRENTE DANS L'ESPACE PÉRIURBAIN BUCARESTOIS.....	352
BIBLIOGRAPHIE.....	361
LISTE DES ABREVIATIONS	377
TABLE DES FIGURES	380
TABLE DES TABLEAUX	384
TABLE DES PHOTOS	385
TABLE DES MATIERES	386
ANNEXES.....	394

INTRODUCTION GÉNÉRALE : L'ESPACE PÉRIURBAIN BUCARESTOIS : DU COMMUNISME AU POSTCOMMUNISME

L'Europe connaît des changements urbains et ruraux importants en termes de résidences, services, équipements ou réseaux d'infrastructures. Les différences Est-Ouest sont majeures ; elles sont dues aux différences de développement économique mais surtout à l'histoire de chaque pays. Le phénomène de périurbanisation est ressenti en Europe Occidentale à partir des années 1960, pendant que l'Europe Orientale connaît le début de l'étalement urbain à partir des années 1990, depuis l'effondrement des régimes communistes.

Ces nouveaux espaces émergents sont caractérisés aujourd'hui par une forte dynamique démographique, avec une augmentation des migrations domicile-travail qui va de pair avec une forte motorisation des ménages, une hausse de la distance-temps grâce au développement des infrastructures de transport, une explosion du pavillonnaire et des espaces à destination industrielle ou commerciale, mais également des espaces de loisirs en dehors de la ville. Les villes s'étalent, au détriment des terres agricoles. Ce processus de périurbanisation produit la déconcentration de la population et le changement de l'organisation spatiale.

Des espaces labourés ou en friche deviennent aujourd'hui constructibles, ce qui signifie à la fois perte quantitative et qualitative de terres. Si pour certains l'extension périurbaine est vue comme une véritable crainte, pour d'autres ce processus contribue, de leur point de vue, au développement territorial. Entre l'Est et l'Ouest européen les mentalités ne sont pas similaires, chose qui peut être expliquée par une différence de culture et de développement économique. Ceci fait que la gestion du processus n'est pas envisagée de la même manière, du fait aussi que les outils d'urbanisme et d'aménagement du territoire prennent en compte ou non l'étalement urbain.

L'Est européen, orienté vers le « non-étalement » pendant une longue période, montre aujourd'hui une réelle attraction pour les espaces ruraux ou urbains à proximité des grands centres urbains. Mais, plus qu'une attraction du périurbain, c'est l'attraction de la maison individuelle, bien qui a été interdit aux habitants de cet espace européen pendant l'époque communiste, qui prime. En effet, la politique d'aménagement du territoire des anciens pays communistes a été basée sur le principe de diminution de l'espace construit, les terres étant vouées à l'agriculture. La Roumanie en fait partie et la politique de Ceaușescu a marqué le pays pendant environ 25 ans, le communisme durant, quant à lui, quarante ans.

Le cadre d'analyse

La Roumanie, ancien pays du bloc de l'Est, très centralisé, connaît donc aujourd'hui la transition vers une économie du marché. Pendant l' « ancien régime » la propriété privée (dans tous les domaines) a été remplacée par la propriété socialiste, la « propriété du peuple entier ». A partir de 1990, avec la chute du système étatisé, la Roumanie a connu la décentralisation. Les Roumains sont devenus libres. Le pouvoir est passé des mains des autorités centrales dans celles des autorités locales. Notre pays est entré en période de transition, avec la désindustrialisation et le passage de nouveau à la propriété privée. Premier résultat : les Roumains sont devenus propriétaires de leurs parcelles de terre, de leurs logements, ils ont eu le droit de changer facilement de résidence ou de domicile, voire d'avoir plusieurs logements. La Roumanie a connu plusieurs phases de développement : une première jusqu'en 2000, quand le processus de transition a été lent, une deuxième après l'an 2000 quand le processus s'est accéléré (Erdeli, Nae, 2008), voire même une troisième à partir des années 2007-2008, par suite de la crise économique mondiale, quand la Roumanie a connu l'effondrement du marché immobilier, avec une baisse des prix des terrains et des transactions immobilières, ainsi qu'une diminution du nombre des constructions.

Aujourd'hui la Roumanie connaît un développement urbain continu, un étalement urbain autour des grandes villes. Cela arrive même dans des villes moyennes. En fonction des sites ce sont des paysages résidentiels qui font leur apparition. En fonction de l'existence des axes de communication ce sont des paysages fonctionnels économiques qui naissent. L'espace roumain qui connaît le plus de changements urbains est la capitale. Bucarest ne cesse pas de changer de visage depuis la chute du régime communiste.

A la suite de la privatisation en masse des appartements des « blocs », juste après la révolution, Bucarest a connu une augmentation rapide du nombre d'habitants (changement de domiciliation administrative¹) pour assister ensuite dans la deuxième phase de la transition à une diminution de la population. Jusqu'en 2000 l'étalement de Bucarest et des communes limitrophes a été lent ; ce phénomène a pris un grand élan dans cette deuxième phase de la transition.

Ces territoires qui se dessinent (Debarbieux, Vanier, 2002), ces nouveaux espaces émergents (Dubois-Taine, Challas, 1997), représentent un nouveau support pour la construction résidentielle et économique. L'espace périurbain² bucarestois n'échappe donc pas à ce nouveau phénomène qu'est la périurbanisation, l'étalement urbain autour de Bucarest étant autant

¹ Nous reviendrons sur cet aspect dans la deuxième partie de notre étude, quand nous allons faire un point sur la démographie dans l'espace bucarestois mais aussi dans l'espace périurbain de la capitale.

² Nous reviendrons sur le terme dans la partie épistémologique de l'étude.

résidentiel qu'économique. Toutes les communes entourant la capitale roumaine connaissent une hausse de leur population. Cette augmentation du nombre d'habitants se traduit spatialement par une augmentation de la construction neuve, construction représentée par des maisons individuelles principalement, de grands pavillons de haut standing. Elle est également représentée par de l'habitat collectif dans des « appartements de luxe » le plus souvent. L'implantation fonctionnelle économique est aussi importante.

Bucarest s'étend beaucoup et les communes périurbaines également. Il s'agit d'un étalement plus en « tache d'huile », représenté par l'apparition de nouveaux « complexes résidentiels » et moins en « doigts de gants », le long des axes de communication. Cette extension urbaine est très visible au nord de Bucarest, les communes de Voluntari et Otopeni étant les témoins les plus pertinents de l'extension dans l'espace périurbain de Bucarest. Ces deux communes, urbaines aujourd'hui, ont vu leur espace urbanisé s'accroître très vite depuis 2000 et leur population augmenter. La plupart des constructions sont représentées par des « parcs résidentiels » comprenant grands pavillons et appartements de luxe. Ces logements ne sont donc pas destinés au citoyen modeste. En deuxième position se situent les constructions destinées aux bureaux, à la logistique et aux grandes surfaces. Cette partie nord de la capitale représente l'espace le plus attractif en termes d'investissements résidentiels et économiques. Dans la partie ouest on voit de plus en plus d'entreprises de logistique et de centres commerciaux qui s'installent, pendant que les parties sud et est sont encore délaissées, bien que depuis peu de temps on voit l'apparition de petites résidences, mais aussi des supermarchés. MegaImage³ est un exemple. On le retrouve souvent dans les communes autour de Bucarest, l'entreprise ayant d'ailleurs la plus grande chaîne de supermarchés de la ville.

Cette extension urbaine apparaît pourtant désordonnée en Roumanie. Les réseaux d'infrastructures n'arrivent pas à suivre le même rythme de développement que les constructions. Souvent, les constructions résidentielles ou à fonction économique font leur apparition avant les réseaux d'infrastructures. Les infrastructures de transport suivent le même rythme. Le résultat est le même partout. Les voies d'accès ne sont pas tout le temps commodes et quand on y arrive il y a souvent des embouteillages, les voies de communications restant médiocres et assez étroites. Les canalisations d'eau courante et d'évacuation des eaux usées, le traitement des déchets représentent aussi d'autres problèmes.

La Roumanie d'aujourd'hui reste encore très marquée par le communisme et ce poids des héritages pèse lourdement dans la vie des Roumains. Le régime communiste a essayé de dominer la société pendant environ quarante ans. L'idée de ce régime était l'égalitarisme, l'existence d'une société sans classes sociales et sans propriété privée, avec pour moyens le collectivisme et

³ Il s'agit d'une chaîne de supermarchés appartenant au groupe de distribution belge Delhaize Group.

la planification territoriale et économique. La propriété privée a vite été remplacée par la propriété collective. L'urbanisation s'est faite d'une manière forcée, l'industrie et le progrès technique étant considérés comme éléments clé de la société. En même temps « les portes des villes étaient fermées » et la mobilité résidentielle ne se manifestait pas. L'État, autoritaire et planificateur, contrôlait la vie des Roumains. Avec la chute du système communiste, la société roumaine a connu un changement radical dans son mode de vie. Tout au long de cette étude ces changements, qui se sont opérés depuis une vingtaine d'années, qui se produisent aujourd'hui et qui se produiront sans doute demain aussi, seront mis en relief.

Le choix du sujet de thèse sera présenté par la suite ainsi que les hypothèses, la problématique et les questionnements conséquents, les objectifs de l'analyse, ainsi qu'une brève présentation du plan conducteur de notre problématique pour finir avec la méthodologie appliquée à la réalisation de cette étude et les limites de ce travail.

Choix du sujet

« La Roumanie était considérée en 1989, à la chute du régime communiste, comme l'État qui avait subi la dictature la plus féroce de tous les États de l'ancien bloc communiste. Le vent de la liberté de décembre 1989 va tout changer et les années qui vont suivre vont marquer une course contre la montre de récupération vis-à-vis de plusieurs « handicaps ». Le handicap le plus complexe fut sans doute celui de la démocratie. Au niveau administratif et politique, le cadre législatif va s'inspirer du modèle européen. Néanmoins, les héritages de l'ancien système communiste produisent encore des freins, des conflits, qui entraînent un certain retard dans l'application des réformes au cours de la première décennie de démocratie roumaine postcommuniste. Les implications spatiales de la transition démocratique sont visibles à différentes échelles, la décentralisation constituant la clé de ces enjeux » (Iațu, 2007).

L'étalement urbain bucarestois est un phénomène en plein développement qu'on observe depuis le début des années 2000. Le développement périurbain se poursuit d'une manière désordonnée. Les changements qui s'y opèrent sont majeurs et cela mérite l'attention des chercheurs qui pourront donner des pistes d'encadrement pour ce processus qui touche la Roumanie et notamment sa capitale.

Les principaux changements, en observant rapidement la société roumaine postcommuniste, ce sont les mobilités accrues de la population ainsi que l'urbanisation « à l'horizontale ». En effet, la superficie urbanisée des pays industrialisés a beaucoup augmenté durant la période contemporaine, beaucoup plus que la population qu'elle accueillait. Beaucoup

de communes rurales en zone suburbaine et périurbaine connaissent une augmentation de leur espace construit, accompagnée d'une hausse de leur population.

L'étalement urbain, ce que l'on appelait « extension urbaine », ce que les Américains appellent *urban sprawl*, existe dans tous les pays du monde. Pour expliquer ce phénomène on pourrait évoquer la croissance urbaine et l'augmentation du nombre des constructions pavillonnaires lointaines des grandes agglomérations. Aujourd'hui même, on a du mal à définir ce processus de croissance périphérique, la terminologie étant assez variée. On parle de « *périurbanisation (urbanisation continue aux franges des agglomérations), d'urbanisation périphérique, de rurbanisation (processus d'urbanisation rampante de l'espace rural, d'imbrication des espaces ruraux et des zones urbanisées périphériques, qui s'organise autour des noyaux de l'habitat rural, sans créer un nouveau tissu continu), de suburbanisation (développement continu de l'espace autour des villes), de faubourg, de banlieue* » (Proud'homme *et al.*).⁴ En gros il s'agit d'un étalement urbain. L'épistémologie de l'étude sera étudiée dans le premier chapitre de mon travail, qui donnera une idée des différents concepts et des auteurs qui ont travaillé sur le sujet.

L'étalement urbain touche aussi la Roumanie, pays de l'Europe de l'Est, nouveau membre de l'Union Européenne. Dans ce pays le phénomène touche surtout les grandes villes, Bucarest étant la référence. Pendant la période communiste, la mobilité résidentielle des habitants *intra muros* de Bucarest, les formes d'expansion économique étaient totalement réglementées dans une stricte planification autoritaire. L'extension de l'espace urbain était officiellement impossible hors du cadre fixé par le régime. (Ticană, 2009).

Dans le contexte de transition post communiste un nouveau cadre législatif s'applique à la propriété. Le libre accès résidentiel à la ville et aux communes proches et la possibilité de changement de logement sans contraintes administratives sont désormais la règle. Les modifications socio-économiques dans la période de transition ont induit une forte mobilité. Elle se reflète dans les modes d'installation résidentielle de la population et leur localisation. Les contraintes sont d'un autre ordre aujourd'hui, économiques et bancaires, et sont parfaitement lisibles dans l'espace périurbain de Bucarest.

Ces phénomènes géographiques illustrent une société urbaine en cours de réorganisation. Une thèse de doctorat « Logements, habitants et mobilités résidentielles à Bucarest, enjeux pour le XXIème siècle » a été préparée par B. Suditu (maître de conférence à l'Université de Bucarest), sous la direction en cotutelle de J.B. Humeau (professeur à l'Université d'Angers) et G. Erdeli (professeur à l'Université de Bucarest) et soutenue en 2006 à l'Université de Bucarest. Cette thèse

⁴ Nous reviendrons sur le terme dans la partie épistémologique de l'étude.

envisageait les questions des nouvelles mobilités résidentielles dans les limites de la municipalité de Bucarest. Le sujet sur l'extension périurbaine de Bucarest s'inscrit dans le prolongement des problématiques mises à jour, mais cette fois en considérant le phénomène totalement inédit pour la Roumanie, des effets des nouvelles mobilités dans l'espace périurbain naissant de Bucarest.

Cette thèse s'inscrit également dans les thématiques des mutations territoriales et sociales développées dans le cadre des équipes du laboratoire ESO⁵ Angers et des échanges scientifiques Angers-Bucarest. Le thème des comparaisons internationales des processus, des modalités et des effets de l'étalement urbain, est un des axes soutenus par le CPER⁶ Pays de la Loire pour la période 2007-2012. Il apparaît donc important que des analyses comparatives puissent être conduites sur cette thématique.

Cette thèse représente en même temps une continuité des travaux démarrés pendant l'année universitaire 2008-2009 sur l'étalement urbain en Roumanie dans le cadre d'un mémoire de recherche de Master 2 « Les formes de l'étalement urbain depuis 1989 en Roumanie, processus et problèmes : l'exemple de Bucarest » (Ticană, 2009), mémoire qui entrait dans le cadre du Master 2 Dynamiques Territoriales et Paysages (Université d'Angers - Agrocampus Ouest).

Des comparaisons européennes seront réalisées entre plusieurs métropoles de l'Europe Orientale d'États ayant également connu la transition postcommuniste et l'intégration dans l'Union Européenne. Le but est d'étudier d'autres espaces également, de manière à opérer quelques comparaisons. On va voir si ce processus est une spécificité bucarestoise ou s'il caractérise plusieurs agglomérations de l'Europe de l'Est.

L'espace périurbain bucarestois intéresse depuis longtemps les chercheurs. Cet intérêt s'est accru pendant ces deux dernières décennies. Plusieurs thématiques ont été envisagées entre la délocalisation de l'industrie, le tourisme, l'interface rural-urbain ou l'environnement dans l'espace sous influence urbaine, espace suburbain/périurbain ou même métropolitain. En effet, depuis que le premier projet de création de Zone Métropolitaine de Bucarest (ZMB) est apparu, en 1999, sous la coordination de Ioan Ianoș, professeur à l'Université de Bucarest, les recherches et les études sur et dans cet espace ne cessent pas de se développer.

L'espace périurbain de Bucarest représente un espace en émergence où ce processus d'étalement devient de plus en plus visible. C'est l'espace qui subit le plus de changements urbains depuis deux décennies. Pourtant, ces changements ne se produisent pas dans la logique actuelle des urbanistes. De fait, l'extension urbaine à Bucarest se fait d'une façon chaotique. Le gros problème de ce processus est représenté par le manque d'infrastructures nécessaires, et en

⁵ Espaces et sociétés.

⁶ Contrats de projets Etat-région.

premier lieu d'infrastructures de transport. Les équipements et les services font aussi défaut. Le marché immobilier peut se développer dans les communes autour de Bucarest, mais seulement avec l'extension et la configuration correcte des réseaux d'infrastructure (routier, transport en commun, électrique, gazier, égouts).

Cet état des lieux me conduit à établir plusieurs hypothèses qui seront vérifiées durant l'étude.

Hypothèses de travail

Les hypothèses de travail sont nombreuses, une toute première est liée à l'étalement chaotique bucarestois. Il s'agit du manque de plans d'urbanisme ou d'une ancienne actualisation, qui n'est plus en lien avec les réalités du terrain, ainsi que du manque de stratégies de développement urbain cohérent et de projets intercommunaux.

Le phénomène de périurbanisation désordonné est une conséquence directe d'une deuxième hypothèse de travail : le fait que la couleur politique et l'intérêt personnel des autorités locales pèsent fortement dans l'aménagement du territoire en Roumanie. La plupart de projets d'aménagement font leur apparition, que ce soit au niveau local, zonal, départemental, dans les communes dont la couleur du parti politique aux affaires (maire, conseil local) est la même que celle du président de l'État/Gouvernement.

Une troisième hypothèse réside dans le fait que le phénomène d'étalement urbain est plutôt perçu comme une chance de développement territorial, sans trop de soucis à l'égard du développement durable. Pendant qu'en Europe Occidentale la tendance actuelle est plutôt à la densification (diminution des parcelles, « dents-creuses », petits collectifs) car l'étalement urbain est considéré comme nuisible à l'environnement (pollution, perte qualitative des terres agricoles) en Europe Centrale et Orientale, et en l'occurrence en Roumanie, on construit le plus possible, surtout à l'horizontale, car cela va augmenter le budget local des communes par le biais des taxes locales qui seront imposées.

Une autre hypothèse est liée aux enjeux du foncier. Les propriétaires des terres agricoles sont représentés par les habitants, qui ont un seul but, celui de vendre leur parcelle de terre agricole, tout simplement parce que la vente rapporte plus en termes de revenus que le travail agricole. Les habitants vendent leurs terres, et souvent à des intermédiaires, qui vont revendre à leur tour ces terres plus cher. La spéculation apparaît. En se promenant dans les communes autour de Bucarest on retrouve souvent des panneaux pour la vente des terrains dans les champs.

Ces panneaux ont été posés par leurs nouveaux propriétaires : les entreprises spécialisées dans le foncier.

Une dernière hypothèse est liée à l'intérêt des investisseurs à construire dans certaines communes autour de Bucarest et l'intérêt des Bucarestois à quitter la grande ville pour s'installer dans le périurbain. Le nord de Bucarest est plus touché par la construction résidentielle, fait qui est lié à la présence de multiples lacs et forêts dans cette partie, tout comme le rapprochement des Carpates et la présence d'un projet d'autoroute vers Braşov, situé au nord de Bucarest. L'ouest est plus touché par la construction fonctionnelle économique grâce à la présence de l'autoroute A1. Cette présence des entreprises de logistique est également perçue tout au long du périphérique (à deux voies) de Bucarest, dont certains secteurs ont été élargis. Les Bucarestois cherchent tout d'abord le calme, plus d'espace, mais également des communes bien desservies en axes de communication et la présence de grandes surfaces pour les achats ou bien des espaces de loisirs.

D'autres idées viennent à l'esprit, en lien avec le contexte économique national et mondial : l'effondrement de la construction dans certaines communes de l'espace périurbain de Bucarest. Cela concerne les communes moins attractives pour les investisseurs et les futurs habitants. Les banques accordent moins de prêts et sont plus rigoureuses, fait qui a induit le ralentissement voire l'arrêt ou même l'abandon des constructions.

Ces hypothèses seront élucidées tout au long de l'étude à travers les investigations de terrain dans les mairies, avec les enquêtes auprès des autorités locales, les questionnaires appliqués aux maires, maires adjoints, membres des conseils locaux, techniciens mais aussi aux habitants.

Problématique de la recherche

A partir de ces hypothèses de travail, la problématique de notre étude peut se résumer dans la question suivante : comment la périurbanisation, enjeu important depuis deux décennies de gestion de l'espace urbain bucarestois, se traduit-elle depuis la chute du régime dans la région bucarestoise et est-elle régulée par les autorités à différentes échelles ?

En même temps les questionnements qui ressortent de cette problématique sont nombreux : comment se manifestait la périurbanisation hier, comment se manifeste-elle aujourd'hui à Bucarest, en Roumanie ou ailleurs en Europe ? Quels sont les enjeux de Bucarest et des communes entourant la capitale en termes de dynamiques et de gestion des espaces périurbains ? Des questions liées aux mobilités et flux s'imposent également en se demandant

comment ils contribuent à l'étalement urbain bucarestois. Des questions liées à la gestion de cet espace émergent suivent : quelle régulation de la périurbanisation autour de Bucarest dans le futur ? Y a-t-il émergence de politiques cohérentes pour organiser l'étalement urbain à Bucarest et dans les communes autour ? Dans un pays où le rôle des acteurs privés prime, les autorités locales pourront-elles s'imposer par la mise en place des plans d'urbanisme cohérents ? Tous ces questionnements représentent des problématiques pour les différentes parties de l'étude. Elles feront l'objet des différentes parties et des chapitres de cette étude. Avant de présenter le plan de notre étude il est pertinent d'annoncer d'abord les objectifs de l'analyse.

Objectifs de l'analyse

La Roumanie est un pays en plein développement, où le phénomène de périurbanisation et plus récemment celui de métropolisation connaissent un boom depuis à peu près une dizaine d'années. C'est une étude qui mérite beaucoup d'attention et dont le principal objectif est l'analyse d'un espace qui n'est pas très connu à l'international, et qui est en plein développement. Cette analyse pourra ensuite servir de base pour des projets de recherche, mais également d'aménagement du territoire au niveau des institutions d'urbanisme et d'aménagement territorial roumaines.

Les entretiens réalisés dans les mairies apporteront une contribution qualitative à cette analyse, pendant que les questionnaires et les données relevés lors des enquêtes de terrain pourront inciter l'INSSE à approfondir plus de données obtenues lors des recensements et à ouvrir davantage les données statistiques aux chercheurs. Les différentes cartes réalisées pourront également contribuer à la réalisation d'un atlas sur le périurbain.

L'objectif final est de fournir une analyse aussi quantitative que qualitative sur le phénomène périurbain bucarestois, de mettre en valeur les enjeux et les contraintes liés à ce processus et enfin d'apporter une contribution sur l'analyse du phénomène à plusieurs échelles temporelles et spatiales en Roumanie, mais également dans d'autres espaces européens dans un but comparatif.

Plan de l'étude

Le plan de notre étude se divise en quatre grandes parties, chacune comportant trois à quatre chapitres, le tout totalisant treize grands chapitres.

Dans un premier temps, dans la première partie, le cadre épistémologique de l'étude sera présenté. La périurbanisation sera étudiée sous différents angles en essayant d'abord de définir le terme dans la littérature de spécialité étrangère et roumaine. Les critères de délimitation d'une

zone périurbaine bucarestoise seront également présentés, leur évolution et la méthodologie appliquée pour sa délimitation à nos jours. Plusieurs limites se superposent en fonction des auteurs. Mon choix se portera sur la limite réalisée par B. Suditu, limite qui comprend les communes situées dans le département d'Ilfov, département qui entoure Bucarest et une couronne de communes dans les départements voisins, à l'ouest, au sud et au sud-est. Dans cette partie, un point sur l'étalement urbain en Roumanie sera également fait, avec les grandes étapes de transition vers le marché tout en présentant les spécificités de cette extension à Bucarest, la référence de l'étalement urbain en Roumanie. Une comparaison du même processus avec d'autres villes en Roumanie, Iași à l'est, Timișoara à l'ouest comme exemples de grandes villes roumaines sera réalisée. Un passage de l'échelle nationale à l'échelle internationale sera fait, cela pour voir ce qui se passe dans d'autres pays de l'Europe de l'Est qui ont connu la transition post communiste et l'entrée dans l'Union Européenne. Il s'agit de la Pologne, de la Hongrie et de la Bulgarie, plus précisément de Varsovie, Budapest et Sofia. Cette partie de l'étude s'achèvera par quelques informations sur la périurbanisation en Europe de l'Ouest. Une analyse sera portée sur le processus dans ces pays d'économie de marché en prenant l'exemple de la France, référence pour l'urbanisme et l'aménagement urbain en Roumanie. Ce choix s'est fait en partie car cette thèse de doctorat se réalise dans le cadre d'un laboratoire français et elle est financée par le Ministère de l'Enseignement Supérieur français, et donc la majeure partie du travail s'est réalisée en France. Nous allons exposer le phénomène dans ce pays tout en présentant les modalités de gestion et le positionnement des acteurs. Les solutions actuelles et futures en vue d'un urbanisme écologique, durable seront également présentées, ceci représentant des modèles de régulation pour les pays est-Européens, notamment la Roumanie. Quelques idées sur l'Allemagne et l'Espagne seront également exposées.

Dans une deuxième partie de l'étude on va insister sur les dynamiques périurbaines à Bucarest, sur la population, sur l'habitat et sur l'environnement bâti et naturel. Nous étudierons dans un premier temps les politiques d'aménagement du territoire à Bucarest et dans les communes environnantes dans l'optique du processus de périurbanisation. Nous exposerons les projets communaux et intercommunaux, s'ils existent, et la gestion de ce processus. La question des permis et des autorisations de construire et les orientations des plans d'aménagement et d'urbanisme sera aussi évoquée. Nous continuerons avec l'étude de la population : son évolution, ses caractéristiques sociales, les facteurs et les conséquences de son évolution, les relations entre les anciens et les nouveaux habitants dans les communes urbaines ou rurales autour de Bucarest. Par la suite un point sera fait sur l'habitat, sur les différents types d'extension périurbaine, sur la morphologie urbaine, sur la question des communautés fermées et sur les réseaux d'infrastructure.

Dans une troisième partie, axée sur la dynamique des paysages, sur l'agriculture, sur les mobilités, sur l'analyse des flux et des échanges entre Bucarest et les communes des zones périphériques, nous évoquerons les paysages fonctionnels économiques naissant dans l'espace de l'étalement urbain : industrie, espaces de bureaux, centres commerciaux ; la première à souffrir de cette urbanisation galopante étant l'agriculture. On va évoquer par la suite la question de mobilités sous plusieurs angles : migrations résidentielles, mobilités domicile-travail, mobilités pour les loisirs ou pour les achats. Ce sujet est en lien avec les moyens de transport. Nous allons donc présenter les transports en commun et individuels, publics ou privés. Enfin, la question des infrastructures de transport sera traitée avec les projets en cours ou futurs sur la construction, l'extension ou la modernisation de ces axes majeurs. Nous présenterons également les politiques urbaines en matière de transports.

L'étude s'achèvera par une partie analysant la gouvernance, le polycentrisme et le développement durable. On va procéder d'abord à une analyse du cadre législatif : les lois, les acteurs publics et privés, les documents d'urbanisme pour présenter et analyser ensuite le système de pilotage urbain bucarestois avec les acteurs, les outils et les dispositifs de la gouvernance territoriale, le concept de développement polycentrique et sa mise en pratique. Dans un dernier temps nous allons voir s'il y a une prise de conscience des acteurs par rapport au développement durable dans les réflexions et surtout dans les actions, donc dans les documents et les politiques d'aménagement tout en présentant les projets sur les parcs régionaux et la ceinture *verte-jaune* autour de Bucarest.

Pour la réalisation de cette étude et l'analyse dans ses différentes composantes, une méthodologie bien précise a été mise en place et appliquée durant trois ans, entre octobre 2009 et septembre 2012.

Méthodologie de la recherche

En ce qui concerne la méthodologie, l'accent a été mis tout d'abord, comme dans toute recherche, sur la partie bibliographique. Dans ce sens l'étude des différents ouvrages, thèses de doctorat, articles, rapports d'étude a été d'une première nécessité. Cette recherche bibliographique a permis de mieux connaître le processus d'étalement urbain, plus précisément de périurbanisation et également de réaliser un cadre épistémologique et bien évidemment de faire des hypothèses de travail. Des sources importantes pour la lecture ont été les bibliothèques de l'Université d'Angers, d'ESO-CARTA, de l'Institut de Géographie de Paris et de l'Université de Bucarest. Dans cette recherche bibliographique il a fallu aussi étudier la législation roumaine et étrangère, les projets en cours ou futurs, les documents d'urbanisme, les cartes et les photos

aériennes. Cette première étape de la recherche a eu pour but de mieux comprendre le phénomène étudié, mais aussi les évolutions et les mutations qui se sont opérées sur notre terrain d'étude. Cette étape méthodologique s'est réalisée tout au long des trois années de recherche. Elle a été bien sûr plus intense pendant la première année d'étude.

Une deuxième étape a résidé dans la recherche de terrain : prendre des photos, observer l'architecture des maisons, l'état du bâti, la présence des services et les activités fonctionnelles des espaces périurbains étudiés, les infrastructures et notamment celles de transport. Cette étape d'observation a eu pour but de préciser les éléments morphologiques et fonctionnels dans notre terrain d'étude pour pouvoir réaliser des croquis et des cartes de synthèse. La consultation des documents d'urbanisme et des sources statistiques fut importante pour la réalisation des différents figures ou graphiques. La prise des photographies a aussi été essentielle pour représenter la réalité rencontrée sur le terrain. Dans cette étape de la recherche de terrain il faut évoquer les différents entretiens et discussions avec les acteurs rencontrés ; il s'agit des élus, des techniciens, des chefs de service qui travaillent sur les stratégies d'aménagement avec les techniciens, les présidents de commissions, les acteurs publics ou privés ou tout simplement les usagers tout en tenant compte de la multiplicité des rôles des acteurs : à la fois citoyen et élu, représentant du territoire. Des grilles d'entretiens et des questionnaires ont été mis en place. Des questionnaires auprès des habitants de quelques communes périurbaines ont également été appliqués (228 dans les communes d'Otopeni, de Brănești et de Măgurele). Il ne faut pas oublier la collecte des données statistiques de l'Institut National des Statistiques et des Études Économiques (INSSE), des Plans d'Urbanisme Généraux (PUG) au niveau de chaque commune et les recensements. Cette étape a permis la réalisation d'une analyse quantitative mais aussi qualitative et également d'analyser nos hypothèses pour pouvoir envisager ensuite des prospectives et des solutions.

Une troisième et dernière étape a été l'analyse de toutes ces données à l'aide de différents outils graphiques et cartographiques. A partir des logiciels MapInfo, Adobe Illustrator, Excel, Adobe Photoshop ou Paint des cartes de synthèse et des graphiques ont été obtenus qui permettent de montrer d'une façon plus claire les évolutions et les changements qui ont eu lieu sur notre espace d'étude pendant la période analysée.

Quelques limites de l'étude se dégagent également qu'il est important de mettre en avant pour comprendre certains manques dans cette analyse périurbaine bucarestoise.

Limites de l'étude

Des difficultés ont été rencontrées pour la réalisation de cette thèse. Le manque de certaines données statistiques, parmi les plus pertinentes pour l'analyse d'un espace périurbain : les navettes domicile-travail, en est un exemple. Pour cela nous avons dû procéder à la réalisation de quelques enquêtes locales de terrain sur des petits échantillons pour montrer que le phénomène migratoire existe. Une autre limite est liée à l'obtention des rendez-vous dans différentes communes ou institutions, car cela ne fait pas partie des traditions roumaines. Par contre en arrivant à une heure quelconque dans les mairies, par exemple, on pouvait toujours avoir une personne pour répondre à nos questions. En revanche, le plus souvent, le temps d'attente pouvait être long. Les échanges par mail ou par téléphone n'ont presque jamais été fructueux, une méfiance de la part des acteurs étant ressentie.

Ces trois limites constituent les difficultés les plus importantes rencontrées lors de cette recherche de terrain, mais les personnes rencontrées ont été le plus souvent accueillantes et réceptives à nos questions.

PREMIÈRE PARTIE

PROBLEMES THÉORIQUES CONCERNANT LA PÉRIURBANISATION. REGARDS SUR LA ROUMANIE

Introduction

Les villes s'agrandissent spatialement et se multiplient, ce phénomène étant accompagné par une hausse de la population. Les espaces qui entourent les villes s'accroissent également. Ces espaces en frange urbaine, l'entre-deux (Humeau, 2004), espaces entre la ville et la campagne, connaissent aussi une forte augmentation de la population. En même temps une forte demande en services et équipements s'impose pour pouvoir répondre aux besoins de cette nouvelle population qui s'y installe. L'exode urbain (Merlin, 2008) remplace l'exode rural. Ces nouveaux espaces émergents représentent un nouveau support pour la construction résidentielle, mais aussi économique fonctionnelle. L'espace périurbain bucarestois n'échappe pas à ce nouveau phénomène qu'est la périurbanisation, l'étalement urbain autour de Bucarest se manifestant depuis 1990.

Dans cette première partie de l'étude, nous allons traiter dans un premier temps l'épistémologie de l'étude dans la littérature de spécialité roumaine et internationale. Nous essayerons de donner une définition au terme périurbain et voir depuis quand existe-il. Le processus est ancien, mais la prise de conscience est récente. On tentera d'analyser le phénomène de croissance urbaine et les différentes formes de l'étalement urbain, en tache d'huile, en doigts de gant ou en mitage. En même temps une analyse de délimitation sur l'espace périurbain bucarestois sera faite, la première délimitation datant des années 1970. Nous nous interrogerons également sur les différentes phases de l'urbanisation : suburbanisation, périurbanisation, rurbanisation en se demandant dans laquelle se situe le cas de Bucarest actuellement. Le phénomène d'étalement urbain est bien présent en Roumanie et notamment dans la capitale, mais sous quelle forme et dans quelle phase de l'urbanisation ?

Dans un deuxième temps l'accent sera mis sur l'étalement urbain en Roumanie après la chute du régime planificateur et nous allons voir que plusieurs phases se succèdent. Entre 1990 et 2000 le pays a connu une libération des énergies, et le phénomène a été très lent. L'État a donné puissance aux collectivités locales dans l'aménagement de leur territoire, mais les héritages de l'ancien système ont quand même produit encore des freins. Cela a retardé l'application des réformes au cours de cette première décennie de démocratie roumaine postcommuniste (Iațu, 2007), mais aussi la mise en place d'autres nouvelles comme par exemple : la loi de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme datant de 2001 (loi 350/2001). Entre 2001 et 2007-2008 on a assisté à une accentuation du processus de périurbanisation, quand la construction résidentielle a pris une ampleur exceptionnelle, la spéculation faisant partie du phénomène. Les promoteurs, mais aussi les individus, ont construit un peu partout autour de Bucarest, mais sans logique d'aménagement, sans respecter la réglementation mise en place, fait

qui a donné naissance à un urbanisme chaotique en Roumanie : maisons construites sur des terrains non-viabilisés, retard ou manque de services et équipements, manque de routes et la liste peut continuer. Aujourd'hui Bucarest assiste à une nouvelle étape, cela étant due au contexte international, la crise économique mondiale qui se fait ressentir partout au monde. La construction neuve est presque arrêtée, la vente de terrains a stoppé, les banques ne donnent plus de prêts. Bref, plus d'argent, plus de construction. Pourtant d'autres aspects de la périurbanisation sont toujours d'actualité, le plus prégnant étant celui des mobilités domicile-travail.

Dans un troisième temps une comparaison du processus entre Bucarest et autres grandes villes roumaines sera faite, en prenant les exemples d'Iași et de Timișoara. Nous remarquerons des similitudes, fait qui nous confirmera la présence du processus partout en Roumanie avec des degrés de mise en place et évolution un peu différents, Bucarest restant la référence pour l'étalement urbain en Roumanie. Les facteurs et les conséquences de ce lourd phénomène à Bucarest seront analysés, tout comme les contraintes liées à cette expansion.

Cette première partie de l'étude sera terminée par des comparaisons européennes avec d'autres pays de l'Europe de l'Est, avec des anciennes capitales communistes, qui ont donc connu le régime totalitaire. Y a-t-il des similitudes ? Y a-t-il des différences ? Nous tenterons de faire une analyse comparative de processus entre Bucarest et Sofia, capitale de la Bulgarie, pays voisin du sud de la Roumanie, Budapest, capitale hongroise, et Varsovie, la capitale est-européenne la plus proche de l'Europe de l'ouest. Le choix s'est porté sur ces trois métropoles parce que Sofia est la capitale de Bulgarie, pays qui a rejoint l'Union Européenne en 2007, en même temps que la Roumanie, parce que Varsovie se trouve à l'opposé de point de vue spatial par rapport à Bucarest, à la frontière avec l'Europe de l'Ouest et parce que Budapest avait connu un autre développement économique, social, culturel, avant l'arrivée du communiste à l'Est. Comment se manifeste aujourd'hui la périurbanisation dans ces différents espaces qui ont connu le régime totalitaire ? Dans ce dernier chapitre de cette première partie nous voyagerons également vers l'ouest. Comment la périurbanisation est ressentie du côté de l'Europe de l'Ouest ? Quelle prise de conscience et quelles solutions pour ce phénomène qui grignote l'espace rural, qui le transforme, et qui entraîne à chaque fois des conséquences difficiles à régler ? Puisque nous ne pouvons pas retourner en arrière et ne plus refaire les erreurs d'urbanisme actuelles des autres pays ayant connu le phénomène périurbain plus tôt, des solutions existent pourtant pour limiter cet étalement urbain, très consommateur d'espace. Nous prendrons l'exemple de la France, comme modèle de réflexion en termes de périurbanisation pour la Roumanie. Les exemples allemands et espagnols seront également présentés.

La méthodologie utilisée pour la réalisation de ces quatre chapitres est essentiellement bibliographique. Les ouvrages, les articles des différentes revues qu'on a pu trouver dans les bibliothèques, que se soit à Bucarest, à Angers ou à Paris, les sites Internet ou les articles de presse via Internet nous ont également beaucoup aidé. Les articles de loi, les documents d'urbanisme, sur la législation et la documentation juridique, ont eu un rôle important à leur tour. Les entretiens avec les élus, les techniciens ou les conseillers des mairies des différentes communes urbaines et rurales ont pesé aussi dans les conclusions que nous avons tirées.

CHAPITRE I : L'ÉPISTEMOLOGIE DE L'ÉTUDE ET DU CONCEPT

Qu'est ce que la périurbanisation ? Depuis quand on parle de périurbanisation et d'espaces périurbains ? Où ce processus est-il né ? Quels facteurs ont contribué à l'apparition de ce phénomène ? Quels auteurs ont traité de cette question et dans quels domaines d'études est-elle présente ? Voilà autant de questions qu'on se pose quand on évoque le mot périurbanisation.

Ce phénomène n'est qu'une étape de l'étalement urbain, processus d'urbanisation qui s'étend en dehors de toute limite et au détriment des terres agricoles et de l'environnement naturel. Ce grand processus comprend plusieurs phases qui se sont succédé au fil du temps, mais avec des degrés de réalisation différents en fonction des pays. Le contexte historique et le développement économique, qui est d'ailleurs en lien fort avec l'histoire, pèsent beaucoup dans ce contexte d'expansion urbaine. L'urbanisation, la suburbanisation, la périurbanisation, la rurbanisation, autant d'appellations qui renvoient finalement au même processus. L'étalement urbain touche l'humanité dès le Moyen Age.

Notre étude s'inscrit dans deux géographies différentes : urbaine et rurale, puisque c'est un domaine d'études à cheval : mi-urbain, mi-rural. Le processus que nous allons étudier porte sur des questions d'urbanisation dans le milieu rural⁷ en comprenant également l'extension urbaine des villes : Bucarest d'abord et ensuite les pôles urbains présents autour de la capitale roumaine. La géographie urbaine ainsi que la géographie rurale sont deux branches de la géographie humaine et sociale, celle-ci analysant l'homme, son comportement, ses actes et les interactions avec l'espace dont il fait présence. Bucarest connaît une croissance urbaine importante depuis deux décennies et manifeste son influence fortement sur l'espace qui l'entoure : première, deuxième, même troisième couronne de communes urbaines et rurales⁸.

La ville s'étend continuellement et elle se transforme, les moyens d'extension urbaine qui existent étant très différents : extension tentaculaire tout au long des axes de communications, en tache d'huile en continuité de l'espace urbanisé ou en mitage, constructions par ci et par là, ces trois formes étant présentes en Roumanie et notamment à Bucarest. Nous analyserons par la suite l'apparition du phénomène d'étalement urbain tel qu'on le définit aujourd'hui avec la naissance du terme « périurbain ».

⁷ En Roumanie nous pouvons trouver des petites villes à allure rurale, puisqu'elles ont été déclarées communes urbaines par décret, sur simple décision politique. À première vue nous avons l'impression d'être à la campagne, mais sur le papier l'endroit où on se trouve est bien un espace urbain (exemples : les villes de Budești – au sud-est de Bucarest et Fundulea à l'est de Bucarest).

⁸ En roumain on utilise le terme « localité » qui est l'équivalent du mot « commune » en français. La localité peut être urbaine ou rurale comme la commune française. La localité rurale au sens strict du terme c'est le village. La commune en Roumanie représente un groupement de villages et elle est strictement rurale.

I. La coexistence d'une multiplicité de termes pour définir le processus périurbain

Le phénomène de périurbanisation est lié au développement des espaces suburbains dans les pays industrialisés et à l'apparition des zones métropolisées dans les pays en développement, tel que le rapport Newrur⁹ l'affirme. Historiquement c'est aux États-Unis qu'est apparue, après la Seconde Guerre mondiale, une conurbation au nord-ouest du pays où le rural ne se distinguait plus de l'urbain. Souvent les centres ont perdu de leurs habitants, pendant que les périphéries en gagnaient. Le phénomène a pris de l'ampleur dans les années 1960 dans de nombreuses villes de l'Europe Occidentale ou des pays anglo-saxons. En Europe de l'Est, et en l'occurrence en Roumanie, la périurbanisation, telle qu'on le définit aujourd'hui, marque son existence depuis à peine deux décennies.

1. L'*urban sprawl* : le rêve américain

L'*urban sprawl* est un processus naissant du désir des Américains d'avoir une maison avec jardin, cadre de vie idéal dans leur vision. La banlieue américaine a été pensée comme une alternative à l'entassement urbain, considéré à l'origine de tous les maux de la société. Il y a trois courants qui ont convergé dans la réalisation de ce souhait : le transcendantalisme, le féminisme domestique et la religion. Le transcendantalisme correspond à « *une vision de la banlieue planifiée sublimant la ville* » (Ghorra-Gobin, 2003, pp.17-28), courant philosophique revendiquant la nature comme garant de la civilisation. C'est l'idée du mythe pastoral. Le féminisme domestique renvoie à l'organisation de la famille en banlieue avec la division des tâches entre les hommes et les femmes : l'homme qui fait vivre sa famille en allant travailler en ville et la femme mère au foyer. La religion, quand à elle, fait appel à la spiritualité, à vivre proche de la nature, donc en harmonie avec Dieu.

La banlieue, représente une continuité entre la société urbaine et la société rurale, « *un compromis entre la ville et la campagne, lieu d'implantation des maisons entourées des jardins, loin du chaos et du désordre de la ville* » (Ghorra-Gobin, 2003, p.8, *Op. cit.*). L'étalement urbain aux États-Unis se traduit à partir des années 1930 par l'accession à la propriété d'un grand nombre de familles. Le prix attractif du foncier, l'aide de l'État ainsi que l'essor des routes et la construction des voies rapides, sont les raisons les plus importantes qui ont poussé ces familles à quitter la ville et aller vivre en banlieue.

⁹ Le projet Newrur est un travail de recherche mené de 2001 à 2004 sur les interactions entre l'expansion des villes et les zones rurales situées en périphéries. Cette recherche a été conduite par des équipes de divers pays européens : la France, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume Uni.

La banlieue est restée résidentielle aux États-Unis jusqu'aux années 1960-1970, quand on assiste à une suburbanisation (Jackson, 1985) en masse avec attraction des emplois, des services culturels, des loisirs ou de la haute technologie. Cette période de suburbanisation connaît également la création de vastes centres commerciaux : les *shopping-malls*. Une nouvelle expression émerge : l'*edge city*. Il désigne des nouveaux pôles urbains le plus souvent structurés autour des *shopping-malls*. A l'opposé un autre terme est apparu : les *edgeless cities*. Ces termes : les *edges cities* et les *edgless cities*, datent de 1991 (Garreau 1991) et de 2003 (Lang, 2003). Les *edges cities* représentent donc des centralités périphériques où se concentrent des activités économiques, pendant que les *edgeless cities* définissent des périphéries où les immeubles de bureaux et les activités de loisirs sont plutôt dispersés. La *suburbia* et l'*exurbia* sont d'autres termes renvoyant à l'*urban sprawl* américain. La *suburbia* date de la période industrielle quand la production économique se localisait en ville et la fonction résidentielle appartenait aux banlieues. Aujourd'hui c'est l'*exurbia* qui le remplace.

Pour mieux comprendre le processus de périurbanisation il est nécessaire de mettre l'accent par la suite sur la diversité de définitions et d'expressions qu'on a données à ce phénomène. Il nous semble assez important de voir comment les chercheurs le qualifient, quelles définitions ils en donnent et comment a évolué cet état de la définition en fonction du changement de certains aspects du processus au fil du temps.

2. Le périurbain et la terminologie associée : plusieurs mots, un même processus

Suburbanisation, périurbanisation, exurbanisation, développement périphérique, rurbanisation, contre-urbanisation, étalement urbain, ville émergente, exode urbain, zone d'influence urbaine, représentent une multiplicité d'expressions qui tentent de définir ce phénomène de croissance urbaine. D'autres termes associés au mot périurbain sont : front avancé de l'urbanisation, nouvelle forme de production de l'habitat, espace de desserrement de la ville et des fonctions urbaines, cadre de vie spécifiquement construit, simple lieu de transition ou d'interpénétration de l'urbain et du rural (DATAR et DIV, 1994). Ceci montre la complexité du processus, d'où cette multitude de mots. Cela pose problème en termes de définition. Il y a des confusions et des contradictions dans les discours.

Cette croissance urbaine est apparue aux États-Unis dans les années 1930, puis en Europe Occidentale dans les années 1970 : Allemagne, Royaume-Uni, France et autres. Le

phénomène est apparu plus tardivement dans l'Europe de l'Est¹⁰ : 1990 à la suite de la chute des régimes totalitaires qui ont dominé la vie de ces pays pendant plus de quarante ans.

On s'interroge sur la synonymie de toutes ces expressions. Si ces termes veulent dire la même chose nous pourrions les employer à tout moment pour désigner ces nouvelles formes urbaines. Dans le cas contraire, il faut bien donner une définition à chacun de ces termes. Dans son ouvrage *La croissance urbaine*, en 1994, P. Merlin dit que la croissance des villes a débuté sous la forme des *faubourgs* donc « *croissances ponctuelles, au-delà des murs de la ville qui accueillait les activités que la ville rejetait* ». Toujours P. Merlin donne une définition de la *banlieue* en 1998 dans *Les banlieues des villes françaises*, donc « *débordement continu hors de la ville, lié à un manque d'espaces dans les limites de celle-ci* ». Ce terme est apparu à la fin du XIX^{ème} siècle pour désigner soit une banlieue industrielle (usines et habitat ouvrier), soit pavillonnaire (entre les deux guerres), soit des grands ensembles d'immeubles collectifs (pendant les « trente glorieuses »), à nouveau habitat individuel (aujourd'hui). Avec la naissance de la banlieue on assiste à l'apparition des migrations pendulaires.

Le premier terme employé pour désigner ce développement des banlieues c'est la *suburbanisation*, qui est d'ailleurs un terme d'usage plus ancien au Royaume Uni. Il est souvent utilisé aux États-Unis. Cette expression désigne le développement résidentiel des périphéries, un « *développement continu de l'espace autour des villes* » (Merlin, 1988). Cela a été possible grâce à la politique de l'État dans les années 1930 d'aide à l'acquisition d'une maison en banlieue, mais plus précisément grâce à l'engagement financier de l'État dans la réalisation des infrastructures autoroutières et à la diffusion de la voiture.

En France le terme le plus employé est celui de *périurbanisation*. C'est en 1966 que l'adjectif péri-urbain apparaît dans le dictionnaire, comme le souligne Brigitte Prost en 2001. Il désigne « *ce qui entoure la ville* ». Ce terme a été utilisé pour la première fois en France par J.B. Racine en 1967. Plusieurs auteurs en donnent des définitions. Une première renvoie à la définition de l'INSEE : la ZPIU (zone de peuplement industriel et urbain) qui existe depuis 1967 et remplacée en 1997 par « *commune périurbaine* ». Les communes périurbaines sont définies aujourd'hui par l'INSSE comme « *les communes des couronnes périurbaines et les communes multipolarisées* ». Une couronne périurbaine représente « *l'ensemble des communes situées hors des grandes aires urbaines, des moyennes aires et des petites aires et qui ne sont pas multipolarisées* ». Enfin une commune multipolarisée est définie par l'INSSE comme « *une commune dont au moins 40% des actifs occupés résidents travaillent dans plusieurs grandes aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant* ». Ces communes périurbaines sont caractérisées par une croissance

¹⁰ Europe Centrale, Europe médiane ou orientale, les appellations varient en fonction des auteurs.

de leur population avec une prédominance des maisons individuelles. J. Beaujeu-Garnier parle d'une « *introduction d'éléments urbains dans le milieu rural* » (1991), « *un lieu de contact où s'interpénètrent et s'affrontent deux mondes : le rural et l'urbain* » (1983, pp.7-8) G. Jalabert définit le périurbain comme « *ensemble de zones où l'on observe des phénomènes de croissance démographiques...où l'on enregistre une production de logements neufs sous des formes variées* » (1985). M.-C. Jaillet le définit comme « *une fraction de l'espace sur laquelle se localise une nouvelle phase de la croissance urbaine, plus adaptée à l'état du système socio-économique* » (1985). D'après J. Steinberg, la périurbanisation représente « *l'extension de la ville sur les campagnes au delà des banlieues denses et continues qui sont directement accolées aux quartiers urbains centraux* » (2001, p.49). En gros tous ces auteurs parlent d'une urbanisation (augmentation de l'espace construit, hausse de la population, introduction des services et équipements) des espaces moins urbanisés (la campagne), situés à une certaine distance d'un espace très urbanisé (la ville). A la demande du Ministère de l'Agriculture, l'INSEE a défini en 1994 le périurbain comme un « *espace de transition* », déterminé par cinq critères : une forte densité de population, une mixité des paysages, une grande proportion des constructions neuves, une certaine distance à la ville, une majorité d'actifs pratiquant des migrations alternantes (Delpirou *et al*, 2010).

Le terme de *rurbanisation* a été utilisé en 1976 par G. Bauer et J.-M. Roux, mais le terme de « *rurbain* » a été mentionné bien avant, en 1964 par J.-B. Charrier. Bauer et Roux définissent une commune rurbaïne comme une commune « *proche des centres urbains et subissant l'apport résidentiel d'une population nouvelle, d'origine principalement citadine* » (1976). Ces communes accueillent des migrants définitifs, elles connaissent la diminution du nombre d'agriculteurs et d'artisans ruraux, la transformation du marché foncier sous l'effet de la construction massive de maisons individuelles et enfin elles ne sont pas en continuité avec la ville mère. P. Merlin les définit de la façon suivante dans son article *Rurbanisation* : la rurbanisation est « *le processus d'urbanisation rampante de l'espace rural, d'imbrication des espaces ruraux et des zones périphériques urbanisées* » pendant que la périurbanisation désigne « *l'urbanisation continue aux franges des agglomérations* » (1988). Ces définitions ne clarifient pas les deux notions qui sont considérées synonymes par certains auteurs, comme c'est le cas de B. Dézert, A. Metton et J. Steinberg. La périurbanisation est bien un processus d'urbanisation discontinu.

La *contre-urbanisation* (*counter-urbanization*) est un terme utilisé par les Anglo-Saxons pour définir un mouvement de départ des habitants et des entreprises vers le milieu rural, terme qui est proche de la rurbanisation et de la périurbanisation. P. Julien développe la notion d'*étalement urbain* comme « *le résultat de la propension des habitants à s'installer, de*

préférence dans un habitat individuel à la périphérie des villes » ou plus précisément comme « la densification des territoires situés de plus en plus loin des cœurs de la ville » (2007, p.7). Enfin l'exode urbain est défini par P. Merlin comme « le processus de départ de citadins vers des communes rurales, [...], sans que ce départ s'accompagne d'un changement de style de vie ni, le plus souvent d'un changement d'activité, voire d'emploi » (2009, p.12). Il l'oppose à l'exode rural, notion claire, l'exode urbain étant une notion ambiguë, car il est placé dans le contexte de la périurbanisation et de la rurbanisation.

La notion de *ville émergente* a été introduite par G. Dubois-Taine et Y. Challas en 1997 pour décrire le même phénomène de croissance urbaine en périphérie des villes. D'autres mots comme *métropole* (Ascher, 1995), ou *zwischenstadt* (ville intermédiaire) (Sieverts, 1997) émergent. C. Schubarth dans son article *Côté urbain : l'urbain de tous les côtés* (2008) attire l'attention sur le duo ville compacte - ville étalée en proposant deux thèses plausibles pour situer l'étalement urbain contemporain qui renvoient à la distinction entre « urbanisme culturaliste » et « urbanisme progressiste » que F. Choay avait déjà proposé en 1965. Une première correspond au fait que le monde subit un régime urbain nouveau, la deuxième correspond à la continuité de l'urbanisation générale propre à la modernité, depuis au moins cinq cents ans.

Tous ces termes avec leurs définitions peuvent être encadrés dans une grande famille, celle de *l'étalement urbain*, qui de notre point de vue englobe toutes les autres expressions. On peut parler de plusieurs phases de l'étalement urbain en fonction de l'éloignement de la ville-mère : *suburbanisation*, *périurbanisation*, *rurbanisation*. Certains auteurs comme Leo Van den Berg *et al.* décrivent la croissance des villes en 1987 comme la succession de plusieurs phases : une phase d'urbanisation (la population se concentre dans le centre), ensuite une phase de suburbanisation (la croissance caractérise les couronnes extérieures), une phase de désurbanisation (déclin de l'aire métropolitaine, dispersion des activités et résidences au delà de cette aire) et finalement réurbanisation (regain du centre). En tenant compte de cette évolution urbaine Bucarest se trouverait aujourd'hui dans la phase de suburbanisation. I. Grigorescu l'a également saisie dans sa thèse de doctorat (2010).

Pour conclure sur cette question de l'utilisation internationale des différentes expressions utilisées pour désigner le grand processus d'étalement urbain il nous semble important de rappeler les plus importants auteurs français qui ont travaillé et continuent de travailler sur ce phénomène. Nous le ferons sous forme de tableau en reprenant par grandes phases la question de « l'urbanisation des campagnes » (Juillard, 1973). Depuis quelques années on peut ressentir dans les définitions une préoccupation environnementale.

Tableau n°1 : Différentes définitions du périurbain

Auteur	Date	Définition
E. Juillard	1973	L'urbanisation des campagnes : « oblitération des campagnes par le progrès technique urbain »
G. Bauer et M.-J. Roux	1976	La rurbanisation : « ...moyen pour les citadins de vivre une partie de leurs temps à la campagne ». Une zone rurbanie est : « zone rurale proche d'un centre urbain et subissant l'apport résidentiel d'une population nouvelle »
M. Berger	1980	La périurbanisation : « l'une des modalités spatiales de la croissance urbaine »
M.C. Jaillet et G. Jallabert	1982	La périurbanisation : « développement d'une forme urbaine adapté à l'état momentané des forces productives et des rapports sociaux »
J. Beaujeu-Garnier	1991	Périurbanisation : « introduction d'éléments urbains dans le milieu rural »
J. Steinberg	2001	Périurbanisation : « l'extension de la ville sur les campagnes au delà des banlieues denses et continues qui sont directement accolées aux quartiers urbains centraux »
M. Berger et M.C. Jaillet	2007	La périurbanisation : « mode d'urbanisation peu économe de la ressource naturelle avec des coûts d'équipements et d'usage élevés pour les ménages comme les collectivités »
P. Merlin	2008	L'exode urbain : « processus de départ des citadins vers des communes rurales en général à proximité, mais souvent en discontinuité, des zones urbaines, sans que ce départ s'accompagne d'un changement d'un style de vie ni, le plus souvent d'un changement d'activité, voir d'emploi »
M. Vanier	2008	La périurbanisation : « ...sorte d'urbanisation généralisée...nouvelle ère de la vie des campagnes...dégénérescence de la vieille relation ville-campagne...un dépassement de cette relation... »
R. Dodier, L. Cailly, A. Gasnier, F. Madoré	2012	La périurbanisation est « un processus complexe qui prend sa source dans les grands changements contemporains des modes de vie : individualisation croissante de la société, diffusion de l'automobile et baisse des freins à la mobilité, développement de modes de construction standardisés, politiques foncières permissives, manque de vision à long terme des acteurs du processus »

Les Roumains utilisent le plus souvent le terme de *zone d'influence urbaine* ainsi que celui d'extension/expansion urbaine pour désigner ce phénomène d'étalement urbain. Cette zone d'influence urbaine, considérée synonyme d'*umland*¹¹ ou de *banlieue*, représente une zone où se dégagent de nombreuses liaisons entre la ville et sa région (Ianoş, 2000). Dans la littérature de spécialité roumaine on utilise plusieurs mots et expressions pour désigner l'espace périurbain, des mots tels qu'espace d'influence, espace pré citadin, espace urbain qui entoure la ville. Ce sont des expressions qui désignent les espaces qui sont influencés par la grande ville ou qui l'influencent directement. Le périurbain est défini en 1999 dans le Dictionnaire *de géographie humaine* par G. Erdeli et M. Ielenicz comme « *l'espace situé à la périphérie d'une ville et de sa*

¹¹ Terme utilisé par les allemands et les scandinaves.

banlieue, qui est affecté par des transformations profondes démographiques, économiques, sociales, politiques et culturels, issues de ses relations avec la ville. La migration d'un grand nombre de citoyens, qui viennent vivre dans les communes rurales, mais continuent à travailler dans la ville, se traduit dans le paysage par une modification des logements, des équipements, de la densité et de la qualité des voies de communication. Les espaces périurbains ont comme traits dominants : le caractère résidentiel, la prégnance des migrations pendulaires et le caractère de sous-ensemble de la ville ». La notion de proximité ou d'éloignement par rapport à la ville-centre n'apparaît pas. INSSE n'a pas donné de définition statistique non plus. C'est aux différents auteurs de définir un espace périurbain. Aujourd'hui on ne parle plus de périurbanisation en Roumanie. Le terme de *métropolisation* est au cœur de tous les débats, c'est-à-dire l'attraction de Bucarest et son espace résidentiel pour les sièges sociaux des entreprises, les services, les activités financières. La métropolisation s'est souvent accompagnée d'une flambée spéculative, ce qui est bien le cas en Roumanie. Il y a pourtant quelques auteurs qui parlent d'interface urbain-rural ou d'étalement urbain comme C. Tălângă (2010) ou B. Suditu (2009).

II. Périurbanisation, étalement urbain, métropolisation : une multitude d'ouvrages et d'articles qui y font référence

Tout au long du sous-chapitre précédent des auteurs et à des ouvrages ou articles qui ont traité dans leurs écrits de cette question de la périurbanisation ont été référencés. Comme on l'a dit précédemment, l'étalement urbain touche l'ensemble de la planète et évidemment partout dans le monde des chercheurs traitent de cette question en réalisant aussi des approches comparatives.

Commençons cette fois-ci avec la Roumanie et ce qui a été écrit sur le sujet. Les géographes roumains se sont beaucoup intéressés à la typologie des communes urbaines, aux espaces suburbains et périurbains avec leurs caractéristiques, à l'étude des réseaux et des systèmes urbains, à l'analyse des structures urbaines internes, à la dynamique des villes et des systèmes urbains ainsi qu'à la vulnérabilité des villes face aux facteurs de risque. La plupart des travaux réalisent un état de lieu sur les espaces périurbains, comme éléments indispensables à l'existence des grandes villes. Les premières études géographiques sur ces territoires entourant les villes portent en général sur certains aspects de la relation ville - espace d'influence, le plus souvent en lien avec l'approvisionnement ou avec la main d'œuvre fournie à la ville. Après la Seconde Guerre mondiale les études sur ces aspects de la vie urbaine se sont multipliées et ont commencé à aborder des thématiques plus complexes.

En 1966, C. Giurescu fait une première mention sur l'extension de Bucarest de 1948 dans *Istoria Bucureștilor din cele mai vechi timpuri până în zilele noastre (L'histoire de Bucarest des plus anciens temps jusqu'à nos jours)*, quand la capitale a englobé dans sa superficie des localités de sa zone périurbaine.

Le premier chercheur ayant travaillé sur la question de la périurbanisation en prenant comme espace laboratoire Bucarest est I. Jordan en 1972. Il a réalisé l'étude *Zona periurbană a Bucureștiului (La zone périurbaine de Bucarest)*, thèse de doctorat sous la direction de I. Șandru. Ce travail a été très apprécié par V. Mihăilescu (psycho-sociologue et anthropologue roumain) qui l'a qualifié de « première vraie analyse d'un territoire périurbain roumain » (2003).

En 1996, plusieurs articles qui analysent la zone périurbaine de Bucarest du point de vue démographique et économique apparaissent dans *Buletinul Societății de Geografie (Le Bulletin de la Société de Géographie)*, revue de géographie roumaine. Il est important de rappeler quelques-uns : *Populația zonei periurbane a Bucureștiului – resursă și factor de presiune (La population de la zone périurbaine de Bucarest – ressource et facteur de pression)* par M. Căndea et D. Zamfir, *Activități comerciale de amploare în zona periurbană a Bucureștiului (Activités commerciales d'ampleur dans la zone périurbaine de Bucarest)* par L. Dobraca et *Estimări asupra potențialului agricol al zonei periurbane a Bucureștiului (Estimations sur le potentiel agricole de la zone périurbaine de Bucarest)* par G. Iacob et C. Tălângă.

En 2003, on voit apparaître le volume posthume de V. Mihăilescu : *Evoluția geografică a unui oraș : București (L'évolution géographique d'une ville : Bucarest)*, dans lequel il traite également des étapes de développement de Bucarest en faisant référence à l'espace périurbain, qui se modifie, conséquence du changement de la limite administrative de Bucarest.

A partir de l'an 2000 plusieurs thèses de doctorat font leur apparition, thèses sur des questions thématiques dans le domaine de la croissance urbaine. Le terme « périurbain » est mis de côté petit à petit et le terme qui le remplace est « la zone métropolitaine ». Toujours par thèmes, des thèses de doctorat traitant de l'agriculture, du tourisme, de l'environnement, de l'industrie, ne cessent pas de faire leur apparition en commençant par la thèse de B. Suditu *Logements, habitants et mobilités résidentielles à Bucarest : Enjeux pour le XXI siècle*, soutenue en 2006, et en finissant par la thèse de I. Grigorescu *Modificările mediului în aria metropolitană a municipiului București (Changements environnementaux dans l'aire métropolitaine de Bucarest)*, soutenue en 2009 et publié en 2010. Il ne faut pas oublier des chercheurs comme G. Erdeli ou M. Nae qui travaillent également sur la question. L'apparition de toutes ces thèses de doctorat ayant comme espace-laboratoire Bucarest et son espace environnant est en lien avec le projet de la Zone Métropolitaine de Bucarest (ZMB), une volonté qui existe depuis 1999 et qui a

fait objet de travaux de divers centres et bureaux d'études comme Urban Proiect Bucuresti, CCMESI¹², CICADIT¹³ ou IHS ROMANIA SRL¹⁴. Le dernier projet date de 2005. Il ne s'est toujours pas réalisé et ce qu'on préconisait est resté sur papier car aujourd'hui les questions de métropolisation et des solutions de développement ne sont plus d'actualité.

D'autres articles traitant des questions d'interface rural-urbaine, de développement polycentrique, de développement commercial, de l'étalement urbain, se réunissent à partir de 2007 dans la revue *Human Geographies*¹⁵. Des mémoires de licence et master commencent à traiter de ces questions sur Bucarest comme c'est le cas du mémoire de master *Les formes de l'étalement urbain depuis 1989 en Roumanie, processus et problèmes : l'exemple de Bucarest* soutenu en 2009 à l'Université d'Angers (Ticană, 2009).

Cette question intéresse également des chercheurs d'autres domaines que la géographie, surtout l'urbanisme, mais aussi l'économie ou la sociologie. On peut rappeler dans ce sens l'étude urbanistique de C. Sârbu (2005) : *Habitatul urban în expansiune periurbană (L'habitat urbain en expansion périurbaine)*.

Tout ce qu'on a évoqué en termes d'apparitions géographiques dans ce domaine précis d'études ne représente qu'une partie de tout ce qu'on a pu écrire jusqu'à présent. Les auteurs sont encore plus nombreux. Une bonne partie (autant Roumains qu'étrangers) se trouve à l'étranger. Ils travaillent sur cet espace et dans ce domaine d'étude.

Après avoir fait le point sur les auteurs qui ont écrit sur la Roumanie et sur ce processus, notamment à Bucarest, signalons d'autres auteurs s'intéressant à ces questions. Parmi les auteurs travaillant sur ce thème dans des pays de l'Europe de l'Est on peut citer M. Guest pour Sofia, capitale bulgare, L. Gaudray - Coudroy pour Varsovie en Pologne, ou M. Paal (l'étude des espaces commerciaux), Z. Csefalvay (les résidences fermées), M. Molnar (le logement dans les lotissements de jardins) pour Budapest, capitale de la Hongrie¹⁶. D'autres travaillent sur des questions précises dans l'Europe Centrale, comme les dynamiques de métropolisation. C'est le cas de G. Lepesant.

Les auteurs sont donc de plus en plus nombreux et les articles, les ouvrages, les thèses et les mémoires, les colloques et séminaires sur la problématique se multiplient. Cela témoigne que

¹² CCMESI = Centrul de Cercetare a Mediului și Efectuare a Studiilor de Impact (Centre de Recherche sur l'Environnement et Réalisation des Etudes d'Impact).

¹³ CICADIT = Centrul Interdisciplinar de Cercetări Avansate asupra Dinamicii Teritoriale (Centre Interdisciplinaire de Recherches Avancées sur la Dynamique Territoriale).

¹⁴ IHS ROMANIA SRL = Institute for Housing and Urban Development Studies Roumanie SRL.

¹⁵ Première revue en ligne roumaine, la plupart des articles sont écrits en anglais.

¹⁶ On reviendra sur cet aspect dans le quatrième chapitre de cette partie : *Etalement urbain : comparaisons européennes*.

l'on vit dans une époque de forte urbanisation et d'extension urbaine où les espaces d'étude concernés se multiplient.

III. Analyse du phénomène de croissance urbaine à différentes échelles spatiales et temporelles

La problématique périurbaine a beaucoup évolué. Entre 1970 et aujourd'hui la réalité périurbaine a changé d'une manière significative. Pour faire un état de lieux du périurbain il faut prendre en considération l'évolution démographique, la construction neuve, l'agriculture, la motorisation et les infrastructures avec le degré d'implantation d'équipements et des services dans les espaces touchés par le phénomène.

1. La ville, la campagne et l' « entre-deux »

Pour faire une analyse ville-campagne il faut définir d'abord chacun de ces deux termes. Qu'est ce que la ville/l'urbain ? Qu'est ce que la campagne/le rural ? A la suite de ces définitions on pourra analyser la création du *tiers-espace* (Vanier, 2008) : le périurbain, un espace métissé par l'arrivée des éléments urbains, de la ville dans un monde rural, caractérisé par la nature, la verdure, l'agriculture.

La ville peut être définie comme une agglomération de constructions denses, tant à l'horizontale qu'à la verticale, et de population, avec une structure socioprofessionnelle en général non-agricole où on peut retrouver toute une gamme d'activités, services et équipements pour les habitants, un certain nombre d'emplois et où il y a un bon niveau des réseaux d'infrastructures. P. Merlin dans le *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* dit qu'il y a trois conditions indispensables pour qu'un établissement humain constitue une ville : l'agglomération de constructions, certains traits sociaux de la population et une certaine dimension. Il n'y a pas de critère universel pour pouvoir établir une définition unique et pouvoir faire une différence claire et nette entre la ville et campagne. Le statut de « ville » est en général accordé en fonction de plusieurs critères, le plus important étant le seuil de population. Dans la statistique française actuelle il s'agit de 2000 habitants comme pour l'Allemagne ou le Portugal. Ce seuil change en fonction des pays. Il peut être de 1000 habitants pour le Canada ou même 50 000 pour le Japon. Pour d'autres États bien qu'il y ait toute une liste de critères à respecter, le statut de « ville » est pourtant accordé par décision gouvernementale, parfois après un référendum. C'est le cas en Roumanie, mais aussi en Bulgarie, Suède ou Finlande.

A l'opposé, la campagne est caractérisée en général par des constructions individuelles, assez espacées, par un nombre d'habitants en dessous du seuil établi pour la ville, avec un profil type de la population, en général occupée en agriculture et où domine la verdure en tant que cadre de vie. Toute une terminologie existe concernant l'espace rural, qui change d'un pays à l'autre.

Exemple de la « commune » en France et en Roumanie

La commune française peut être rurale ou urbaine. Une commune rurale est constituée du bourg-centre et des hameaux et lieux-dits, pendant qu'une commune urbaine est une notion de caractère juridique, politique et administratif. En Roumanie la commune est strictement rurale et elle a dans sa composition un ou plusieurs villages. Le plus important c'est le chef-lieu de commune, où se trouvent tous les services administratifs et un nombre plus important d'équipements. Une autre appellation peut être considérée l'équivalent de la « commune » française. C'est la « localité », qui en Roumanie, peut être autant rurale qu'urbaine¹⁷. Le découpage communal est le reflet des anciennes communautés. Elle recouvre largement l'ancien territoire d'un village.

Entre la ville et la campagne se dessinent depuis quelques décennies de nouveaux territoires avec des traits bien spécifiques, différents de la ville, différents de la campagne, mais globalement un mélange des deux. Il y a donc apparition des éléments urbains dans un milieu rural. « *La ville avance sur la campagne, s'appropriant toujours plus d'espace, pour développer des secteurs résidentiels, des centralités marchandes et d'autres activités.* » (Monteventi Weber *et al.*, 2008).

Dans toute cette question de la ville, de la campagne, de l'entre-deux, l'histoire d'une société est le facteur essentiel qui conduit aux changements visuels des espaces. L'histoire est liée d'abord au politique. C'est en fonction des décisions politiques que l'espace se façonne. Pourtant d'autres acteurs contribuent à l'accentuation du processus et aux changements des territoires : des acteurs immobiliers, des acteurs économiques ou autres. En relation avec cela il y a bien sûr tout un autre état de choses qui mènent au changement : un certain courant urbanistique, certaines idées et modes de vie et bien d'autres facteurs, les trois les plus importants pour les espaces périurbains étant un important apport migratoire, un développement fondé sur le seul accroissement de la population et l'action des promoteurs immobiliers (DATAR, 1994).

¹⁷ Cela sera repris avec plus d'explications dans la dernière partie de l'étude, sur le découpage administratif.

2. L'histoire personnelle comme facteur-clé dans l'urbanisation de l'espace

Nous avons évoqué tout au début de ce travail l'apparition du phénomène de l'étalement urbain aux États-Unis. Laissant de côté le mythe pastoral qui amenait, tout au début de cette période de forte industrialisation et d'urbanisation, les familles aisées à s'installer dans les banlieues, on rappelle la décision politique de l'État d'aide à l'acquisition d'une maison en banlieue ainsi que son engagement dans la réalisation des infrastructures autoroutières. A cela s'ajoute la diffusion de la voiture. Tout cela représente des facteurs historiques qui ont donné un essor à la périurbanisation.

En France à partir des années 1970 une nouvelle forme de développement urbain apparaît : la maison individuelle. Il y a une nouvelle politique urbaine et du logement : l'accession à la propriété qui n'est possible que dans les périphéries lointaines des villes pour des raisons de disponibilité et de coût foncier. Ceci est en corrélation avec les différents prêts immobiliers, comme c'est le cas du Prêt à l'Accession à la Propriété (PAP).

Dans les pays est-européens le système imposé entre le milieu et la fin du XX^{ème} siècle a freiné toute construction en étalement. La politique socialiste imposée par le régime soviétique a mis son empreinte sur la vie est-européenne. Avec l'industrialisation massive, ces pays connaissent un exode rural important. Pour pouvoir loger les nouveaux habitants de la ville, l'État a fait construire des grands immeubles d'habitat collectif. On peut rappeler dans ce sens la politique de *stématisation* du territoire du début des années 1970, quant le but était d'économiser le territoire pour l'agriculture. Des villages entiers ont été rasés, grand nombre de maisons dans beaucoup de villes roumaines ont été détruites et les populations relogées dans les « blocs » communistes. Avec la chute de ce régime dictatorial en 1990 tout a été privatisé : les logements, les entreprises. Les habitants sont devenus propriétaires de leurs logements à des prix très bas, ils sont devenus copropriétaires avec création des « associations de propriétaires ». Tous ces logements anciens ne sont plus au goût des Roumains qui rêvent d'un logement plus grand, plus adapté à la famille, mieux isolé et de bénéficier d'un cadre de vie avec verdure, loin du bruit et de l'agglomération urbaine. Ce qui s'est passé en Roumanie s'est produit dans tous les autres pays de l'Europe de l'Est ; ce qui a changé c'est la manière dont les autorités ont su gérer la situation après le régime. Il y a des pays qui en moins de vingt ans se sont bien développés économiquement, d'autres où l'économie est encore à un niveau très bas par rapport à la moyenne européenne.

3. Caractéristiques des espaces périurbains

Les espaces périurbains ont certains traits communs que ce soit en Roumanie, en Bulgarie, en France ou dans n'importe quel pays. Il y a bien sûr des différences, ce qui fait la singularité de chaque espace périurbanisé.

Tous les pays à fort taux de motorisation sont concernés par la périurbanisation. Si en Europe de l'Ouest la périurbanisation a fait son apparition dans les années 1960, en Europe de l'Est c'est à partir des années 1990 que la suburbanisation se produit, en Roumanie le processus a pris de l'ampleur à partir de l'an 2000. C'est à peine maintenant que ce pays assiste à une explosion du taux de motorisation. Plusieurs raisons sont à la base de ce grand nombre de voitures en Roumanie : l'ouverture à l'Europe, le programme national de « prime à la casse », l'amélioration du niveau de vie de certains Roumains, ainsi qu'une mentalité basée sur l'idée « d'abord une belle et grande voiture ».

Plusieurs facteurs sont à la base de la périurbanisation : démographiques, urbanistiques, politiques, résidentiels, économiques ou culturels. Quelques caractéristiques émergent. Une forte dynamique démographique est ressentie dans ces nouveaux espaces émergents. Elle repose essentiellement sur un solde migratoire positif. De nouvelles modalités d'occupation du sol sont remarquables avec la réduction de l'espace agricole en faveur du bâti. On observe également une diversification locale des activités : implantation de nouvelles entreprises, délocalisation/relocalisation de certains commerces, fermeture/apparition de nouveaux équipements/commerces et services à la personne. Un des traits les plus prégnants de la périurbanisation reste quand même la forme de l'habitat : des maisons individuelles en général ayant la même forme architecturale et les mêmes couleurs, fait qui renvoie à une banalisation de la construction neuve dans ces espaces et qui préoccupe aujourd'hui de nombreux urbanistes. A tout cela s'ajoute la motorisation, qui permet aux familles de s'éloigner de la ville centre au niveau du domicile, mais en restant proche du lieu de travail. Des migrations alternantes prennent forme, des migrations domicile-travail qui mettent en évidence « *l'influence croissante d'un pôle urbain sur sa périphérie* » (Hervouet, 2005). Une dernière caractéristique de cet étalement urbain c'est le coût financier qu'il implique : coût financier collectif pour la collectivité locale, car les néo-arrivants demandent des services et équipements nouveaux, coût financier individuel pour les ménages. Ce coût individuel concerne la construction ou l'acquisition d'une nouvelle maison, les déplacements entre le lieu de travail et le domicile, les déplacements pour les loisirs ou pour les courses.

Les campagnes sont menacées par l'urbanisation dense, les infrastructures de circulation et d'énergie, les parcs de loisirs et les zones d'activités. P. Donadieu dans *Campagnes urbaines*

(1998) se demande si cette expansion de la ville est un danger ou une chance pour le monde rural. Dans les pays développés comme la France l'étalement urbain est vu comme une crainte par rapport à la consommation de l'espace ou à la consommation des terres fertiles. Dans d'autres espaces européens, comme en Roumanie, l'étalement urbain est vu pour le moment comme une source de développement territorial, sachant que le phénomène est apparu il a à peu près deux décennies.

Toutes ces caractéristiques des espaces périurbains on les retrouve en Roumanie, pays émergent en termes de développement économique et d'ouverture vers le marché. Quelques différences s'imposent pourtant : il s'agit d'une urbanisation rapide qu'on peut qualifier de « non-contrôlée ». Il s'agit du domaine privé, puisque les terres sont privées ; ce sont les promoteurs privés qui construisent dans la plupart des cas, les ménages individuels dans une moindre mesure et le domaine public encore moins, faute de terrains disponibles ou de moyens financiers. Cette rapidité de la construction résidentielle et à destination fonctionnelle (espaces de bureaux, centres de logistique, nouvelles entreprises ou espaces commerciaux) n'a pourtant pas été accompagnée dans la même mesure par les réseaux d'infrastructure et les infrastructures de transports : eau, gaz, canalisations manquent dans beaucoup de localités autour de Bucarest. Ceci concerne d'abord les localités rurales, mais les localités urbaines font aussi partie du paysage. Les routes à leur tour sont étroites et mal entretenues. Cela est dû à l'absence de plans d'urbanisme cohérents, au manque d'argent des collectivités locales, mais également à des raisons politiques.

Aux cours des entretiens avec des représentants de certaines localités de l'espace périurbain de Bucarest, j'ai pu apprendre que les nouveaux arrivants ne sont pas mécontents de ce qu'ils ont trouvé sur place, ils ne demandent pas de nouveaux équipements ou services. S'ils en ont besoin ils vont les chercher ailleurs, à Bucarest. Il s'agit des familles fortunées, pour lesquelles il n'y a pas de contrainte financière. Les nouveaux habitants¹⁸ sont divisés en deux catégories : ceux qui reviennent à leurs racines (qui ont de la famille sur place) et ceux qui arrivent pour la première fois. Cette dernière catégorie s'installe en général dans les parcs résidentiels construits par des promoteurs immobiliers privés où on trouve en général quelques services et équipements, la plupart de ces parcs résidentiels étant qualifiables de « *gated communities* ».

La question de l'espace périurbain bucarestois de point de vue de son évolution et de sa délimitation au fil du temps sera maintenant analysée. I. Iordan a fait une telle analyse jusqu'au début des années soixante-dix. « UrbanProiect Bucarest » dans son rapport sur la ZMB en 2005

¹⁸ On les appelle « les étrangers » dans plusieurs localités.

fait une évolution historique de l'organisation administrative de Bucarest et de ses territoires adjacents.

IV. L'absence d'une limite administrative dans la délimitation de l'espace périurbain bucarestois

Les premières préoccupations dans la délimitation des zones d'influence urbaine datent du début du XIX^{ème} siècle. Nous rappelons dans ce sens les travaux de J.H. Von Thünen (1826), A. Weber (1909) et W. Christaller (1933) sur la théorie de la localisation. Le modèle christallérien (des lieux centraux) cherche à expliquer la hiérarchie des villes selon leurs tailles, leurs localisations et leurs fonctions. Ce modèle fonctionne sans tenir compte des comportements culturels et psychologiques des populations. Les producteurs et les consommateurs font des choix rationnels et se déplacent de la manière la plus économique. Les villes s'organisent en réseaux hiérarchisés en fonction de trois principes : le principe du marché, le principe de transport et le principe administratif. Plus une ville offre des biens et des services plus son « aire d'influence » en tant que lieu « central » est étendue.

Plus Bucarest offre des biens, des services, des équipements, des emplois, plus sa zone périurbaine est étendue (en appliquant la théorie de Christaller). Mais Bucarest et surtout son espace environnant s'étendent aujourd'hui grâce à la grande demande en terrains de construction. Le foncier disponible est assez rare dans les limites administratives de la grande ville et cher en même temps. Cela fait fuir les investisseurs.

En Roumanie il n'y a pas de limite administrative d'un espace périurbain. Ion Iordan (géographe dans la branche humaine et économique) le premier chercheur ayant analysé Bucarest et les relations que la capitale établit avec son espace environnant, a délimité en 1972 un espace périurbain bucarestois qui a évolué entre temps. Il a utilisé des critères qu'on n'utilise plus aujourd'hui. Des critères économiques, sociaux, historiques et naturels, qualitatifs et quantitatifs ont été pris en compte dans son étude. Urban Proiect Bucarest¹⁹ a réalisé également une étude sur la zone périurbaine de Bucarest en 1996, limite qui a été adoptée par quelques chercheurs roumains pour la publication de leurs articles. A partir de 1999 c'est le terme de « zone métropolitaine » qui a remplacé celui de « zone périurbaine ». Bien que le dernier projet sur la ZMB de 2005 ait été réalisé à la demande de la mairie de Bucarest il n'a toujours pas été approuvé. Donc, du point de vue administratif, il n'y a pas de limite de zone périurbaine, ni de zone métropolitaine. L'INSEE en Roumanie ne s'est pas lancé dans cette direction non plus.

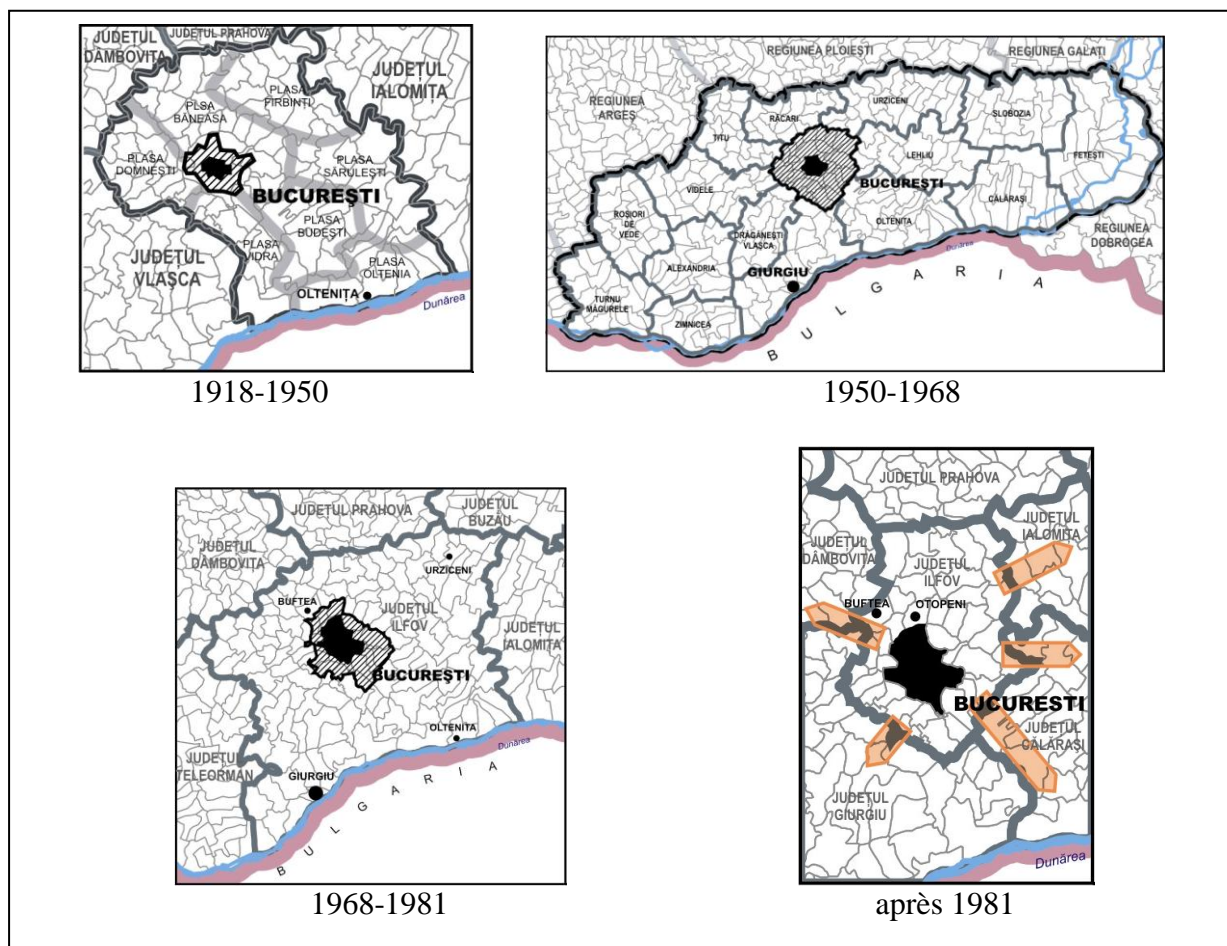
¹⁹ L'institut national de recherche et développement en urbanisme et aménagement du territoire.

I. Iordan propose deux grands types de critères : des critères principaux basés sur la fonctionnalité territoriale, sur les aspects directs entre la ville et l'espace périurbain et des critères secondaires basés sur l'équipement de cet espace : viabilisation, équipement sociaux ou culturels, services à la personne ou sanitaires. P. Cocean (enseignant-chercheur à la Faculté de Géographie de Babeş-Bolyai » de Cluj, en Roumanie) met en évidence l'existence des forces centrifuges et forces centripètes, de la ville vers le périurbain et vice-versa. Pour lui l'espace périurbain est représenté par la distance entre la ville et le point de jointure de ces deux forces.

Dans la pratique de l'aménagement du territoire en Roumanie il n'y a pas de critères généraux pour la délimitation d'un tel espace. Souvent il s'agit d'une opération décisionnelle ou d'une délimitation personnelle des auteurs travaillant sur le sujet. I. Iordan identifie plusieurs étapes dans la délimitation de la zone périurbaine de Bucarest entre 1860 et 1970. Toutes ces phases font partie de l'urbanisation continue de la capitale, puisqu'il parle de Băneasa, Colentina, Militari, anciennes localités autour de Bucarest et qui représentent aujourd'hui des quartiers périphériques de la grande métropole. Il parle d'assimilation de toute une série de villages dans les limites communales de Bucarest. Cela représente le processus d'urbanisation auquel a été soumis le monde entier. Ce qu'il qualifiait de périurbain ne répond plus aujourd'hui aux définitions que les Américains, les Français ou les Anglais ont données à ce processus.

Dans le projet de la ZMB de 2005, UrbanProiect Bucarest retrace une évolution de l'organisation administrative-territoriale de Bucarest et des territoires adjacents. Entre 1918 et 1950 Bucarest appartenait au département d'Ilfov. Entre 1950 et 1968 la capitale appartenait à la région de Bucarest qui incluait les actuels départements de Giurgiu, Teleorman, Călărași, Ialomița, Ilfov et une partie du département de Dâmbovița. Bucarest s'appelait à l'époque « la ville républicaine de Bucarest ». Entre 1968 et 1981 la capitale roumaine appartenait de nouveau au département d'Ilfov, ses limites administratives ont pourtant évolué. Il ne s'agit plus des mêmes limites qu'en 1918. Après 1981 on crée les départements de Giurgiu et de Călărași et le département d'Ilfov n'existe plus. Il s'appelle désormais le Secteur Agricole Ilfov, appellation qu'il garde jusqu'en 1997, quand il revient à son ancien nom de département d'Ilfov (Figure n°1).

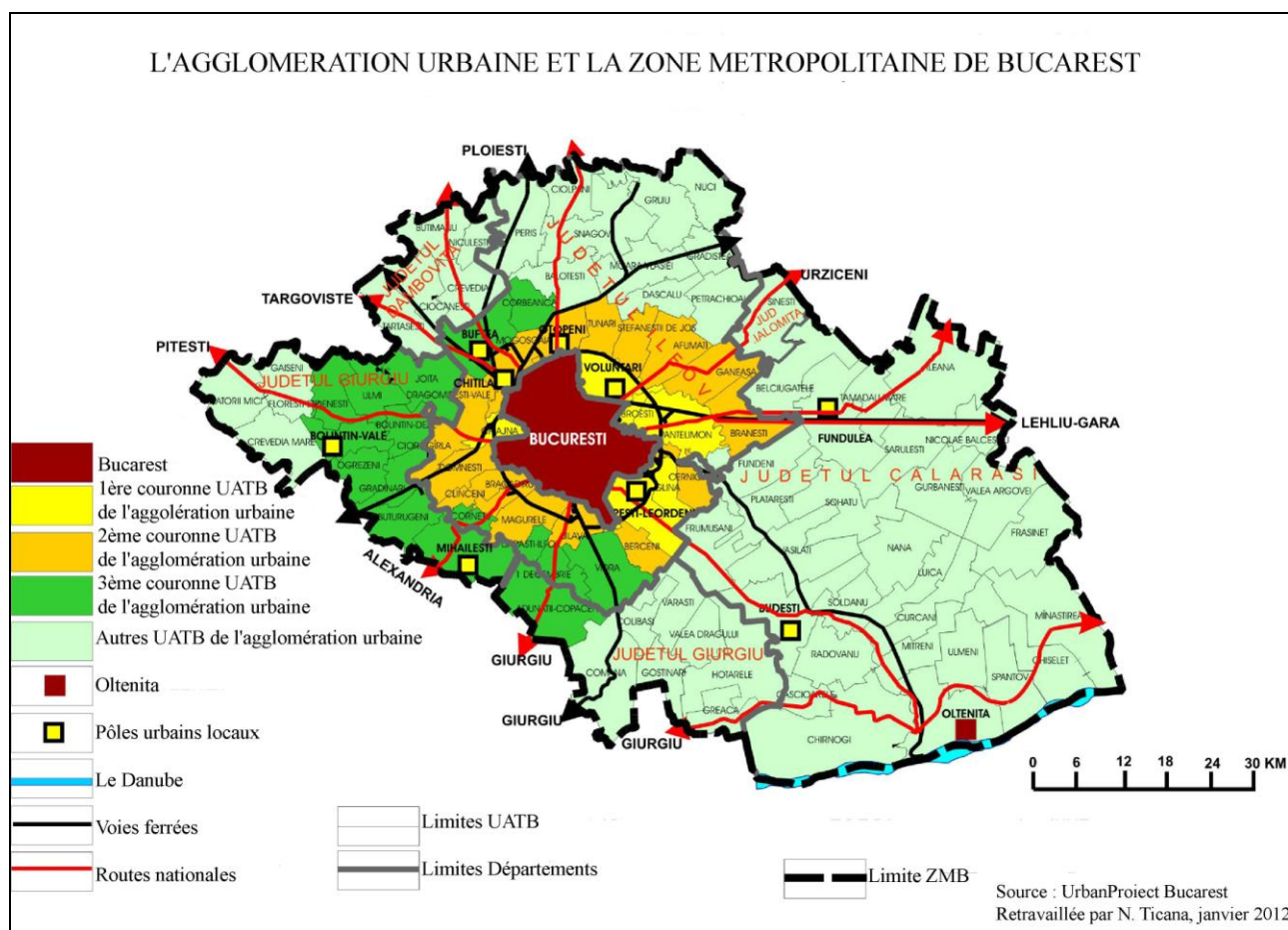
Figure n° 1 : L'organisation administrative de Bucarest entre 1918 et 1950, 1950 et 1968, 1978 et 1981, après 1981



Source : ZMB 2005, Urban Proiect Bucarest

Aujourd'hui l'agglomération de Bucarest contient sept localités urbaines et 32 localités rurales. L'agglomération de Bucarest fait partie à son tour de la ZMB. Dix localités urbaines et 83 localités rurales en font partie. (Figure n° 2). Plusieurs critères ont été appliqués (pour délimiter cette zone) : spatial-géographiques, sociodémographiques et économique-fonctionnels. Un des premiers critères considérés a été l'organisation administrative d'Ilfov entre les périodes 1918-1950 et 1968-1981, organisation qui reprend un développement sur une direction NO-SE, sens d'écoulement des rivières Argeș et Dâmbovița vers le Danube. Il faut rappeler le fait que ces délimitations n'ont pas un statut administratif. C'est un projet de la Mairie de Bucarest sous la coordination de Centre de Planification Urbaine et Métropolitaine de Bucarest (CPUMB) et élaboré par une équipe interdisciplinaire et interinstitutionnelle : l'Université de Bucarest avec CICADIT et CCMESI, UrbanProiect Bucarest et des experts individuels. Ce projet reste sur le papier. Plusieurs causes en sont à l'origine. L'inexistence d'une culture de la coopération, ainsi que la peur des autorités locales de perdre l'autonomie sur leurs territoires en sont quelques causes. Le projet de la ZMB sera repris dans plus de détails dans la quatrième partie de l'étude.

Figure n° 2 : La ZMB, le projet de 2005



Trois critères sont à tenir en compte dans la délimitation d'un espace périurbain en Roumanie. Ils apparaissent dans la définition que G. Erdeli donne dans le *Dictionnaire de géographie humaine* : le caractère résidentiel, les migrations pendulaires (bien qu'il n'y ait pas de données statistiques) et le caractère de sous-ensemble de la ville.

En Roumanie il n'y a pas de limite administrative pour les espaces suburbains ou périurbains et finalement on confond les termes. Qu'est ce que le suburbain ? Qu'est ce que le périurbain ? En Roumanie on parle de la même chose et finalement c'est la même chose si on considère que la périurbanisation est la traduction du terme anglais *suburbanisation*. Des expressions qui circulent dans le vocabulaire de spécialité roumain parlent d'étalement urbain (Suditu, 2009) ou d'interface rural-urbain (Tălângă, 2010, Vânău, 2009) dans la Zone Métropolitaine de Bucarest.

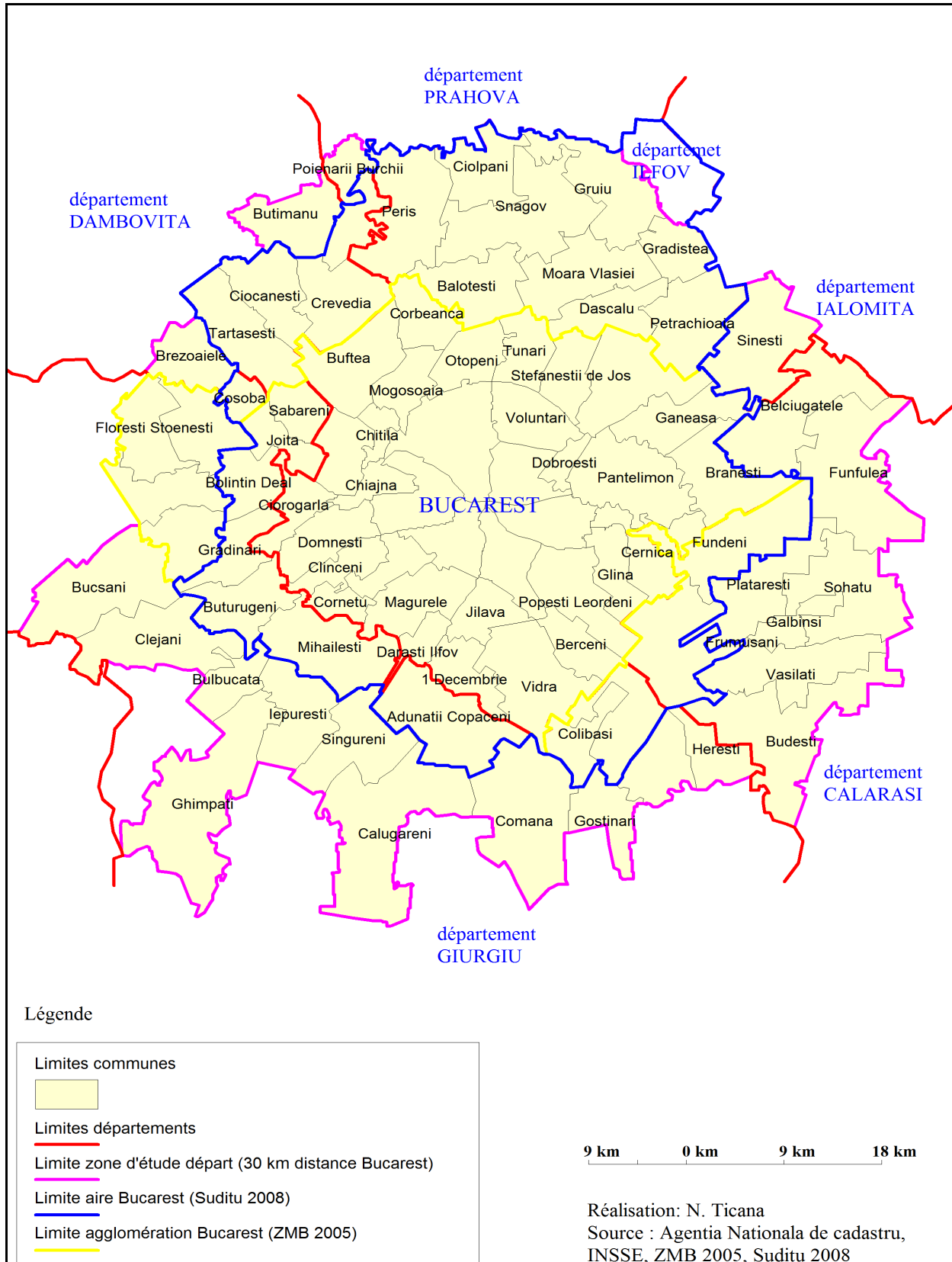
Comme en Roumanie il n'y a pas à ce jour une limite administrative de l'espace périurbain de Bucarest, on a appliqué dans notre étude un premier critère, celui de la distance par rapport au centre de Bucarest, pour pouvoir en délimiter une. On a sélectionné des localités situées jusqu'à 30 kilomètres du centre-ville de Bucarest (10 localités urbaines et 80 localités rurales). Pourquoi 30 km et non pas 15 km ou 50 km ? Tout simplement parce qu'on a fait notre sélection à partir du centre de la capitale et non pas de ses limites extérieures. Quinze kilomètres,

cela apparaissait un peu limite. Cinquante, cela faisait trop loin par rapport à Bucarest. C'était une première phase de notre travail. Ensuite nous avons essayé d'aller faire un circuit dans quelques localités. Nous avons pu visiter 45 bourgs-centre. Parmi ces 45 bourgs on a pu cibler une dizaine de localités où on essaiera d'approfondir, d'analyser pour avoir plus d'informations sur notre problématique. Finalement notre terrain d'étude peut se limiter soit au département d'Ilfov avec une première couronne de communes à l'ouest, au sud et au sud-est, dans les départements de Dâmbovița, Giurgiu et Călărași (tel que B. Suditu la délimite dans son article « *Urban sprawl and residential mobilities in the Bucarest area – reconfiguration of a new residential geography* », il parle de l'aire de Bucarest), soit à l'agglomération urbaine de Bucarest (telle qu'elle a été délimitée dans le projet de ZMB de 2005). La délimitation de B. Suditu nous semble plus pertinente, par rapport à celle de la ZMB, car elle superpose tout le département d'Ilfov, une des huit régions de développement de la Roumanie et quelques localités dans les départements voisins.

Sept localités urbaines et 46 localités rurales appartiennent à l'aire de Bucarest délimitée par B. Suditu. (Figure n°3). Il s'agit d'un espace suffisamment large pour pouvoir traiter la question périurbaine bucarestoise dans son ensemble, en fonction des données statistiques qu'on a. Nous allons traiter en profondeur certaines caractéristiques de la périurbanisation à travers les enquêtes de terrain, les questionnaires et les entretiens, les photos de terrain que nous avons pu prendre, une dizaine de communes faisant l'objet de cet approfondissement.

Dans les chapitres qui suivent un état des lieux du processus de périurbanisation en Roumanie sera fait, avec les quelques périodes qui se sont imposées jusqu'à présent. En fonction des auteurs roumains sur la question on peut parler de deux ou trois phases du processus. Si nous tenons compte du contexte mondial récent une quatrième peut être définie. Ce chapitre sera suivi de deux autres, qui seront deux chapitres « de comparaison », cette approche comparative étant réalisé avec d'autres villes roumaines, ainsi qu'avec d'autres capitales de l'Europe Orientale et Occidentale.

Figure n° 3: Bucarest et son espace périurbain : différentes limites



CHAPITRE II : LES DIFFÉRENTES PHASES DE L'ÉTALEMENT URBAIN EN ROUMANIE

Depuis deux décennies les villes roumaines subissent des changements importants à la suite d'une dynamique économique accentuée. La restructuration de l'économie a généré un phénomène connu depuis longtemps dans d'autres espaces : il s'agit de l'expansion urbaine. L'attention qu'on a accordée à ce phénomène est assez nouvelle, bien que l'expansion urbaine soit un processus ancien et typique de chaque ville. Dans un processus de développement, la ville est consommatrice d'espace et d'énergie. Au moment où il n'y a plus de ressources, l'espace urbain assimile d'autres territoires (Băileşteanu, 2009). Depuis 1990 l'espace *intravilan* des villes en Roumanie n'a cessé d'augmenter. Autrefois l'étalement de la ville dépendait de l'arrivée d'une nouvelle population souvent pour le travail. C'est le cas de l'exode rural d'il y a plus de 50 ans. Aujourd'hui d'autres facteurs contribuent à la croissance de la ville et de son agglomération : le nouveau mode d'habitat individuel ainsi que l'envie de posséder une habitation plus grande, la disponibilité des terrains et leur faible prix en périphérie par rapport à ceux dans la ville-centre (ce n'est pourtant pas partout le cas, au nord de Bucarest les prix sont très élevés), l'avantage d'une bonne desserte en voies de communications vers les principaux espaces fonctionnels de la ville ainsi que la possibilité d'avoir une grande parcelle de terrain.

Avant 1990, pendant la « grande époque », on accordait une importance première à l'agriculture, fait qu'on retrouvait dans les plans de *systematisation*, les outils d'urbanisme durant l'époque communiste. De ce fait l'espace urbain roumain, ou plutôt dire l'espace construit en Roumanie, a connu des modifications importantes. Par suite de la loi appliquée pendant cette longue période (environ quarante ans) l'espace construit s'est restreint. On assisté à la démolition des maisons dans les villes (devenues propriété de l'État par décret en 1950), mais également à la disparition des centaines de villages roumains, les terres étant rendues à l'espace agricole.

Une fois ce régime aboli on a connu la mise en place d'un nouveau cadre législatif, avec émergence des nouvelles lois et nouveaux outils d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Une fois le système libéré, on a vu l'apparition de la réforme agraire qui a rendu les terres agricoles aux anciens propriétaires, l'apparition des Plans d'Urbanisme Généraux (PUG), documents d'aménagement du territoire local. L'économie du marché a commencé peu à peu à s'installer.

Pendant la première décennie après la fin du régime le pays a connu une libération des énergies et les premiers signes de la périurbanisation. Il est peut-être préférable d'utiliser le terme de « suburbanisation », aux alentours des grandes villes et surtout à Bucarest. Aujourd'hui on assiste à un phénomène qu'on peut qualifier de « suburbo-périurbain ». On a dépassé la phase

de suburbanisation, mais on n'est pas à fond dans la périurbanisation, bien qu'on parle déjà de métropolisation. Nous allons pourtant utiliser le terme « périurbanisation » tout au long de cette étude.

La deuxième décennie est marquée par un essor des constructions résidentielles, mais également des constructions à destination commerciale, industrielle ou de stockage. On voit une baisse du nombre d'habitants de Bucarest et une augmentation de la population dans la plupart des communes entourant la capitale roumaine. Il y a pourtant des problèmes concernant cette extension que les autorités locales ne savent pas toujours régler.

Depuis quelques années la Roumanie ressent un ralentissement du processus dû à la crise interne associée à la crise économique mondiale. Les constructions de toutes sortes ont presque arrêté, les ventes foncières et immobilières se retrouvent dans la même situation, les prix ont fortement baissé, le marché immobilier se trouve ralenti. Par ci, par là quelques investisseurs plus puissants et des familles plus fortunées arrivent quand même à vendre et à acheter.

Dans ce deuxième chapitre de ce travail l'accent sera mis sur les différentes phases dans le processus d'étalement urbain en Roumanie et nous verrons qu'en fonction des auteurs il en existe deux voire trois. Nous proposons une quatrième qui vient juste de commencer. Avant de parler de l'expansion urbaine en Roumanie (suburbanisation-périurbanisation) il faut quand même faire un rappel de la politique d'État durant l'époque totalitaire avec la loi de « *systématisation* du territoire ». Un point sur les outils d'aménagement du territoire jusqu'en 1990 sera fait. Nous traiterons par la suite la mise en place d'un nouveau cadre législatif depuis maintenant une vingtaine d'années. Les différentes phases de l'étalement bucarestois achèveront ce chapitre.

I. La politique restrictive de l'étalement urbain et le rétrécissement de l'espace construit d'avant 1990

Dans ce premier sous-chapitre nous allons analyser la période communiste avec la loi de « *systématisation* du territoire » et les outils d'urbanisme de l'époque. Nous parlerons également de la démolition des maisons et du rasage des centaines de villages roumains, conséquence directe de la loi appliquée, de l'« Opération Villages Roumains » (OVR), qui est une association issue du mouvement de protestation contre la politique élaborée par le régime, ce régime qui menait vers la destruction de l'habitat rural traditionnel roumain. Enfin, nous verrons comment la politique a été appliquée à Bucarest et aux alentours, en prenant l'exemple d'une commune dans l'espace périurbain (Snagov, village mutant de Roumanie²⁰).

²⁰ DELTENRE DE BRUYCKER C., 1992, *Communications*, p.90.

1. L'« homogénéisation » de la société roumaine à travers la loi de « *systématisation* du territoire »

La *systématisation* du territoire roumain s'est faite dans le but « d'une croissance du bien-être matériel et spirituel et d'une organisation rationnelle et harmonieuse du cadre de vie et de travail des citoyens roumains ». La loi 58/1974 a établi les objectifs et les principaux axes de la *systématisation* du territoire et des localités. Ces dispositions générales étaient vouées à assurer une organisation harmonieuse du territoire national, à contribuer à la répartition rationnelle et équilibrée de la main-d'œuvre, à assurer l'organisation et l'aménagement des villes et des villages, suivant les orientations d'un plan. Elles visaient aussi le rétrécissement du périmètre constructible des localités et son utilisation optimale, la transformation de certaines localités rurales en centres économiques et sociaux à caractère urbain, l'augmentation de l'activité économique, sociale et culturelle des villages et le rapprochement peu à peu des conditions de vie des villages à celles des villes²¹.

Ce programme de *systématisation* s'est développé en respectant le plan national unique de développement socio-économique du pays. Le développement du réseau de localités urbaines et rurales devait se faire en tenant compte des influences qui existaient entre la ville et la campagne et rendre plus forte la coopération entre les localités. Pour ce qui est de l'espace agricole la *systématisation* interdisait sa diminution et encourageait sa hausse, tout en diminuant l'*intravilan* des localités. Les terrains occupés par des constructions, routes, canaux, digues, réseaux électriques et de télécommunications, libérés par les opérations de *systématisation*, allaient être rendus à la production agricole²².

Les objectifs de la politique étaient donc de réaménager le territoire, d'accroître la production agricole, de refondre la société, tout en réduisant les disparités entre la ville et la campagne et de « *renforcer le contrôle exercé par le pouvoir central sur la population et ses activités* » (Rosière, 1990).

La *systématisation* prévoyait une transformation radicale de l'ensemble de l'habitat du pays qu'il soit urbain ou rural, chose qui s'est d'ailleurs produite dans la plupart des villes et des villages en Roumanie. Il s'agissait de reconstruire les villes selon un modèle unique et de faire disparaître l'habitat rural traditionnel (Berindei, Planche, 1989).

La *systématisation* s'est réalisée en suivant des modalités et des rythmes différents en ville et à la campagne.

²¹ Loi 58/1974 de « *systématisation* du territoire ».

²² *Idem*.

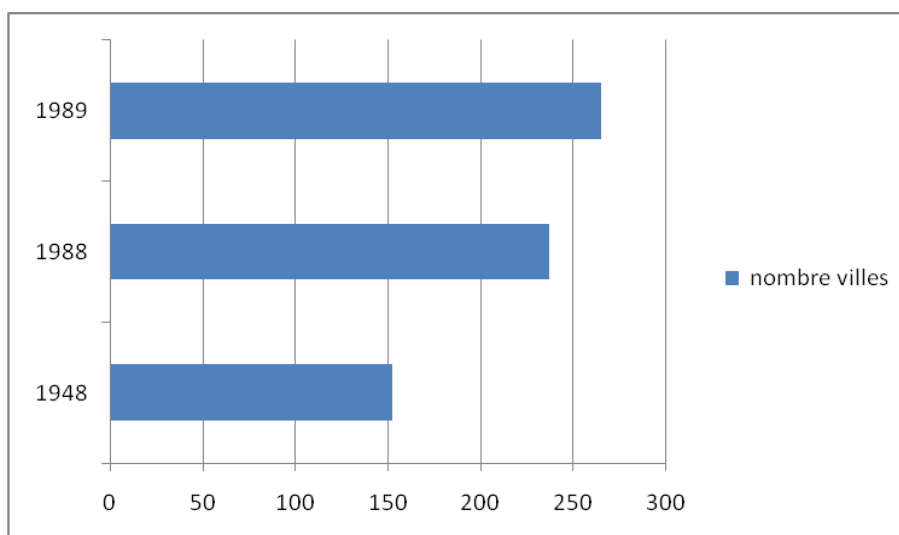
1.1 La systématisation des localités urbaines par l'urbanisation rapide de la population

La planification centrale souhaitait limiter la croissance des grandes villes et le développement accentué des petites et moyennes villes (Budişteanu, 1988). La quasi-totalité des villes a été partiellement reconstruite. Les centres-villes allaient être remodelés en construisant des « centres civiques », politico-administratifs, tout en bâtissant aux alentours des cités HLM construites la plupart du temps sur des quartiers anciens rasés. « D'énormes cités sont alors édifiées pour accueillir la population paysanne que l'on dirige vers les villes afin d'industrialiser le pays » (Rosière, 1991, p.51). L'allure des espaces résidentiels allait changer avec la nouvelle loi. Désormais les constructions résidentielles allaient être représentées par des « blocs », les grands immeubles d'habitat collectif, avec un minimum de R+2 en fonction de la taille et du profil socio-économique de la ville.

Le profil socio-économique des villes allait changer également avec l'implantation des industries, toutes les nouvelles unités économiques allant être placées dans le cadre du périmètre constructible des localités urbaines.

La population des villes a augmenté avec cet exode rural et le nombre des villes également (152 en 1948, 237 en 1988, 265 en 1989) (Figure. n°4), tout en diminuant le nombre de villages.

Figure n° 4: Augmentation du nombre des villes pendant la période communiste



Source : S. Rosière, 1990, Réalisation : N. Ticană

1.2. Destruction versus agrandissement des villages dans le cadre de la systématisation des localités rurales

La *systématisation* rurale a été radicale. A la différence de la *systématisation* urbaine qui consistait à reconstruire le tissu urbain, la *systématisation* rurale visait la démolition des localités rurales, qu'on considérait sans « perspective de développement » d'un côté et la reconstruction et l'agrandissement des villages conservés (il s'agissait de garder le même périmètre constructible et à la place des maisons individuelle rasées faire construire des immeubles d'habitat collectif) suivant le modèle urbain, d'un autre côté. Ces localités rurales allaient concentrer la population qui y habitait déjà et celle des localités détruites (Rosière, 1990). On allait construire des immeubles dans le centre et regrouper les autres habitations en pavillons d'au moins un étage aux alentours. Les communes allaient s'agrandir en nombre de villages et en habitants²³ car sur les 13 000 villages environ qui existaient en 1988 on devait en garder 5 ou 6000 maximum (Berindei, Planche, 1989, *op. cit.*).

Ce qui a été le plus choquant dans ce processus de *systématisation* rurale c'étaient les conditions de logement des nouvelles habitations qu'on a proposé à la population restée sans logement : des immeubles mal isolés de point de vue thermique, sans eau courante ni chauffage, avec des appartements sans cuisine ni toilettes (elles se trouvaient sur le couloir).

Cette *systématisation* rurale et urbaine s'est faite en suivant les orientations des documents d'urbanisme : les plans de *systématisation*.

2. Les outils d'urbanisme : les plans de *systématisation*

Tout comme aujourd'hui, pendant l'époque socialiste il existait un plan d'aménagement du territoire roumain : le plan national unique du développement socio-économique du pays, l'équivalent du Plan d'Aménagement du Territoire National (PATN) d'aujourd'hui qui indiquait les grandes orientations d'aménagement. Au niveau local il y avait les schémas généraux de *systématisation* des municipes, villes et villages, les équivalents des Plans Généraux d'Urbanisme (PUG) actuels. Ces derniers devaient respecter les grandes orientations du plan national. Il existait une troisième catégorie d'instruments d'aménagement : les études d'emplacement des constructions et les détails de *systématisation* équivalents des Plans d'Urbanisme Zonal (PUZ) et des Plans d'Urbanisme de Détail (PUD) d'aujourd'hui qui devaient par suite respecter les orientations des schémas généraux de *systématisation*.

²³ Une commune en Roumanie est composée d'un ou plusieurs villages, elle est strictement rurale.

Le plan unique national avait pour objectif la transformation de l'habitat rural et urbain, du réseau de communications et de la distribution des activités économiques, dans le but d'une meilleure utilisation du territoire national.

On réalisait des études de *systematisation*, des schémas de *systematisation*, des détails de *systematisation* et des études d'emplacement, tout cela en respectant les grands objectifs du plan national unique de développement

Les schémas et les détails de *systematisation* développaient la politique soviétique communiste au niveau local en respectant bien sûr les grandes orientations du plan national unique de développement du territoire et cela en fonction des études de *systematisation* qu'on réalisait auparavant. Ces outils comportaient des informations sur l'implantation des entreprises, des usines et des fabriques, sur les nouvelles constructions des logements avec des détails sur la hauteur et la densité de ces HLM, sur les équipements socioculturels, les réseaux d'infrastructure et les axes de communications.

3. La démolition des maisons et le rasage de centaines de villages. L'exemple de Snagov

C'étaient donc les schémas de *systematisation* qui décidaient du destin de l'espace construit en Roumanie avant la chute du régime communiste.

Rappelons que le socialisme s'est instauré en Roumanie en 1948. La nationalisation de style soviétique et la collectivisation des terres ont suivi. Tout a été soumis à une économie planifiée dans le pays, le but étant de développer l'industrie et l'agriculture. La période staliniste (1949-1965) (Eniko V., 1999) qui correspond à la collectivisation des terres a éliminé la propriété privée dans l'espace rural. En même temps on a assisté à la nationalisation des maisons par le décret 92/1950.

La période après la promulgation de la loi de *systematisation* du territoire, a été marquée par la destruction des centres-villes pour créer à la place des « centres civiques » ainsi que par la démolition des villages entiers. Le destin des villages roumains a plutôt été établi après le grand tremblement de terre de 1977. L'apparition des premiers « villages-modèle »²⁴ s'est réalisée en 1988 autour de Bucarest. Leur apparition a suscité de la peur parmi les habitants car comme on l'a déjà évoqué la viabilisation manquait et les logements étaient de mauvaise qualité. On a assisté à une ghettoïsation du milieu rural. Différents auteurs parlaient de « génocide culturel » des villages roumains. La *systematisation* des villages roumains a été beaucoup répandue dans le Secteur Agricole Ilfov²⁵, qui a connu une phase globale de démolition active.

²⁴ Sistematiizarea României, 2009.

²⁵ Il s'agit de l'actuel département d'Ilfov qui entoure Bucarest.

Snagov, localité située dans le troisième anneau de communes au nord de Bucarest, a connu les démolitions et le relogement dans des *blocs* des habitants. La destruction du village a commencé en 1981. Avec l'établissement des nouvelles limites des communes il fallait assurer la démolition des maisons qui se trouvaient en dehors des périmètres délimités. Les habitants ont été obligés de détruire leurs propres maisons traditionnelles, quitter leur petite agriculture de subsistance et partir loger en petits collectifs au centre du village.

« L'abrogation du Plan juste après la révolution de 1989 a laissé Snagov au milieu du gué : tandis que certains quartiers avaient été rasés puis reconstruits selon les principes de l'habitat systématisé (des alignements de gros pavillons logeant jusqu'à quatre familles), d'autres étaient abandonnés en cours de chantier et le reste du village, préservé, gardait ses petites maisons à toit de roseaux flanquées de terrasses en bois et ses villas cossues... » (Deltenre de Bruycker, 1992, p.120).

Cette situation a été celle également d'autres communes aux alentours de Bucarest, comme c'est le cas de commune urbaine de Mihăilești, qui se trouve actuellement dans le département de Giurgiu, à la limite avec le département d'Ilfov, où les paysans ont dû également quitter leurs habitations pour vivre dans les petits « blocs » construits au centre de la commune. (Photo n°1)

Photo n° 1 : Petit collectif où logent actuellement quatre familles à Mihăilești, construit dans les années 1980



Réalisation : N. Ticană, mai 2010

Dans d'autres communes la situation a été pire. On a connu la destruction de tout un village, comme c'est le cas de Buda, village qui fait partie de la commune de Cornetu, au sud de Bucarest. Les habitants ont été logés dans les centres-villes des communes de Cornetu et de Bragadiru (une commune voisine). Le village a été entièrement refait après la chute du régime

sur les terres d'une ancienne association collectiviste de Bragadiru, terrains qui sont passés à l'occasion dans le territoire administratif de Cornetu. Cela entraîne aujourd'hui des conflits d'appartenance du village entre les deux communes. Historiquement il fait partie d'une commune, administrativement il fait partie d'une autre, si on considère que les terrains appartiennent à Bragadiru.

L'accélération du programme de *systematisation* a attiré l'attention de l'Europe Occidentale et a conduit à des réactions de sa part. Les pays ouest-européens, notamment la Suisse et la France, se sont mobilisés contre le massacre des villages en créant le réseau associatif « Opération Villages Roumains ».

4. L'Opération Villages Roumains (OVR) de lutte contre la *systematisation* rurale

Née quelques mois avant la chute du régime totalitaire en Roumanie, en mars 1988 plus précisément, OVR est un réseau de solidarité créé à l'initiative des citoyens européens. L'objectif de ce réseau était de dénoncer le plan de *systematisation* des campagnes roumaines et de lutter contre la destruction des villages. L'initiative occidentale (Belgique, France, Suisse, Hollande, Grande Bretagne) consistait à « adopter un village roumain ». Cela a concerné plus de 3000 localités rurales roumaines dans tout le pays (Lhomel, 2004, p. 105).

Le principe de cette action était de sensibiliser les opinions publiques occidentales sur le droit des individus. Une fois le mur du Berlin tombé ainsi que le régime Ceașescu en décembre 1989, ce mouvement de solidarité avec les villages de Roumanie a connu une ampleur inattendue. Dès 1990 les responsables associatifs des communes françaises, belges, suisses se sont rendus en Roumanie pour découvrir leur « village adopté ». Plus de 1500 représentants des communes européennes ont visité « leur village » roumain. Dans le département d'Ilfov trois actions de l'organisation OVR ont été réalisées en 1992, dans trois communes, deux au nord de Bucarest et une troisième à l'ouest (Rey, 2007, p. 142).

Ces relations de jumelage existent encore. Beaucoup de communes gardent aujourd'hui une relation d'amitié avec les villages roumains.

5. L'application de la politique de l'époque Ceaușescu aux alentours de Bucarest

Le projet de *systématisation* a été évoqué pour la première fois en 1967 lors de la Conférence Nationale du Parti Communiste Roumain et prévoyait une modernisation forcée de l'habitat en milieu rural.

Les zones les plus concernées par le plan ont été les alentours des grandes villes et des grands axes de communications. Les environs de Bucarest, région pilote, ont été le plus touchés. C'est dans les départements d'Ilfov et de Giurgiu que l'on compte la plupart des villages aujourd'hui rasés, parfois déjà labourés (exemples : Buda²⁶, Vlădiceasca²⁷, Dimieni²⁸, Ordoreanu²⁹, villages qui ont repris vie après la chute du régime). Au total une dizaine de villages et hameaux avaient totalement disparu, d'autres étaient méconnaissables (exemple : Snagov), (Rosière, 1990, p. 69).

Dans la plupart des villages chef-lieu de commune on a construit les « blocs » pour reloger la population restée sans maison. Des communes comme celles de Cornetu, Otopeni, Bragadiru, Măgurele, 1 Decembrie, Popești-Leordeni ont changé complètement d'aspect. Quelques-unes sont devenues aujourd'hui localités urbaines, bien que le niveau de confort ne dépasse pas celui des localités rurales un peu plus développées. Il y a des contre-exemples : des localités vouées à devenir centres locaux de développement avaient déjà changé de statut (elles sont devenues villes), sans qu'il y ait aucun changement visuel dans la localité. Une fois le changement de régime effectué, toutes les opérations de *systématisation* ont été arrêtées. Elles sont restées localités urbaines de nom, mais rurales de fait. C'est le cas des communes urbaines de Budești et de Fundulea, dans le département de Călărași, à l'est d'Ilfov, communes qu'on a laissées à l'extérieur de notre zone d'étude et qu'on n'étudiera pas.

II. La mise en place d'un nouveau cadre législatif

Une fois le régime politique changé, le pays a connu la mise en place d'un nouveau cadre législatif roumain. La loi 58/1974 a été abrogée. Cela voulait dire que les plans de *systématisation* rurale ont été supprimés et on a créé de nouveaux instruments de transition concernant la planification urbaine et le management des terres. Différentes restrictions, comme celle de posséder une seule propriété immobilière, ont été éliminées, fait qui a favorisé l'apparition du marché de l'immobilier (Suditu *et al.*, 2010, p.81). De nouvelles lois sont apparues en 1991 concernant l'autorisation des constructions (loi 50/1991) et l'administration

²⁶ village qui appartient à la commune de Cornetu, située au Sud-Ouest de Bucarest, dans le département d'Ilfov.

²⁷ village qui appartient à la commune de Clinceni, située au Sud-Ouest de Bucarest, dans le département d'Ilfov.

²⁸ village qui appartient à la commune de Tunari, située au Nord de Bucarest, dans le département d'Ilfov.

²⁹ village qui appartient à la commune de Snagov, située au Nord du département Ilfov.

publique locale (loi 69/1991), ainsi que la loi 18/1991 concernant la réforme agraire. La rétrocession des terres a permis la création d'un marché foncier et le changement de la destination des terres. Beaucoup de terrains agricoles, surtout à côté des grandes villes, ont changé de statut. Désormais ils se prêtent à une destination soit résidentielle soit fonctionnelle. Cette période (1990-1992) est considérée par B. Suditu comme première phase de l'étalement urbain bucarestois. La période 1992-2000 représente une deuxième période pour cet auteur. G. Erdeli et M. Nae regroupent ces deux phases en une seule. Nous analyserons donc toute la période 1990-2000 dans un sous-chapitre à part. Les enjeux de la réforme agraire, tout comme les nouveaux outils d'urbanisme et d'aménagement du territoire ou la transition vers l'économie de marché seront rappelés avant.

1. Les enjeux de la réforme agraire et les nouveaux outils d'urbanisme et d'aménagement du territoire

1989 c'est la fin du processus de « modernisation de la société rurale roumaine » voulu par les communistes. La réforme agraire de 1991 a changé complètement l'allure des paysages agricoles roumains. On a restitué un minimum de 0,5 ha de terre agricole et un maximum de dix ha et un ha de forêt aux anciens propriétaires, fait qui a transformé le parcellaire en petits lots et a généré en conséquence l'apparition d'une agriculture de subsistance.

Dans le contexte d'un cadre législatif pas très clair et sans aide de la part de l'État on ne pouvait pas obtenir une bonne production agricole. A cela s'ajoutent le vieillissement de la population rurale et les retraites très basses qui ne couvraient pas les coûts pour le travail des terres agricoles. Dans beaucoup de cas les paysans ont quitté l'agriculture. Par ci, par là on a créé des associations de production agricole, mais leur nombre reste insignifiant dans le total des formes de productions agricoles (Eniko, 1999, p. 84).

Les nouvelles lois concernant la rente des terrains agricoles, leur évaluation et leur circulation ont permis une meilleure production agricole avec l'accumulation de plusieurs terrains. Aujourd'hui à proximité des grandes villes les terrains agricoles sont vendus, le but des acheteurs étant les projets d'urbanisme avec des constructions résidentielles et à destination fonctionnelle.

2. La transition vers l'économie de marché

La transition de l'économie roumaine vers l'économie du marché à la suite de la révolution de décembre 1989 s'est réalisée dans un contexte de nouvelles réformes politiques et économiques radicales. Le pays est témoin la « grande privatisation » des entreprises d'État et à la « petite privatisation » qu'elle soit agricole, bancaire, des logements ou des centrales d'achat (libéralisation du commerce extérieur) (Labaronne, 1992).

Cette transition a été particulièrement difficile à cause de plusieurs facteurs comme *« l'effondrement général de l'activité économique roumaine, la rigidité des structures économiques provenant d'un système hyper-centralisé et planifié, l'absence de consensus politique et social, l'inexpérience des responsables en matière de réforme, les chocs économiques externes [...]³⁰, la pénurie globale de ressources financières, la méfiance des investisseurs occidentaux à l'égard des dirigeants dont les orientations libérales ne sont pas apparues toujours très clairement »* (Labaronne, 1992, p. 105).

Dans le domaine de l'aménagement du territoire, il y avait aussi des manques avec des dysfonctionnements dans le cadre législatif, fait qui entraîne aujourd'hui une urbanisation chaotique. Même si la corruption, les faiblesses de la justice et de l'administration caractérisent aujourd'hui la Roumanie, la commission Européenne lui a quand même accordé le statut d'économie de marché fonctionnelle en 2004.

Dans ce contexte de transition, la Roumanie a connu une libération des énergies dans tous les domaines, notamment dans celui du marché foncier et immobilier.

III. La libération des énergies jusqu'en 2000

Des concepts comme « réforme », « changement », « démocratie », « économie de marché » ont émergé toute suite après décembre 1989. Pendant cette première décennie postcommuniste des nouvelles réformes dans l'agriculture, l'aménagement du territoire, ou l'administration publique sont apparues, tout comme de nouvelles lois ou la démocratie et la transition vers l'économie du marché. Nous avons vu dans le chapitre précédent que cette transition s'est réalisée dans des conditions difficiles, la cause principale étant le fait que la Roumanie se caractérise par l'absence des traditions démocratiques (Betea, 2003). Dans ce contexte de transition les Roumains se sentaient libérés d'un régime oppressant. Pourtant, à

³⁰ Il s'agit de la crise dans l'ex URSS, la disparition du Comecon (le Conseil d'Aide Economique Mutuelle, organisation d'entraide économique entre différents pays du bloc communiste), la chute des échanges commerciaux intra-pays de l'Est, la crise du Golfe, l'augmentation du prix des matières premières et de l'énergie sur le marché mondial.

cause d'une expérience de la planification où les décisions venaient de l'État, corroborée avec une inexpérience des autorités dans le monde capitaliste, beaucoup de manques existaient à l'aube de la deuxième décennie après le communisme dans presque tous les domaines. Dans le domaine social la population connaît un appauvrissement croissant. Aujourd'hui une bonne partie de la population roumaine vit sous le seuil de pauvreté³¹. Dans le domaine de l'aménagement du territoire des dysfonctionnements au niveau des outils et des stratégies adoptés démontrent à partir des années 2000 un urbanisme chaotique.

Dans ce contexte juridique et institutionnel en construction, dans l'aménagement du territoire notamment dans notre cas, les périphéries des villes et le long des axes de communication voient l'apparition de nouvelles industries, espaces de stockage, zones commerciales et espaces de bureaux. Cela commençait à transformer les perspectives de développement des localités où ce changement visuel s'opérait. Cette transformation paysagère s'est faite en concordance avec les outils de transition dans l'aménagement du territoire roumain postcommuniste : les Plans d'Urbanisme Généraux.

Jusqu'en 2000 les investissements immobiliers ou autres ne sont pas très nombreux, situation due à « *la méfiance des milieux d'affaires face au cadre législatif qui régleme les transactions* » (Erdeli, Nae, 2008, p. 57). Pendant cette première décennie quelques premiers quartiers de grands pavillons font irruption dans la proche périphérie bucarestoise, et c'est d'abord au nord-est de la capitale que les investisseurs vont s'attaquer : le quartier Pipera dans la commune de Voluntari. Ces quartiers luxueux ont des précurseurs : les résidences fermées apparues tout au début de la période postcommuniste dans les limites communales de Bucarest. Les constructions à destination industrielle, de stockage, commerciale ou de bureaux sont plus rares, elles commencent à prendre de l'ampleur à partir de la deuxième décennie.

1. L'apparition des quartiers fermés dans et à l'extérieur de la capitale

Du fait de la libéralisation du sol et du marché de l'immobilier, Bucarest connaît l'apparition des complexes résidentiels, que ce soient des petits immeubles ou des communautés fermées avec des pavillons simples ou en duplex. Des termes comme « maisons de luxe », « quartiers de luxe », « micro quartiers de riches », « ensembles de luxe » émergent pour désigner ce nouveau type de constructions résidentielles. Durant cette période de privatisation massive on voit apparaître les clôtures, terme associé à la sécurité et à l' « entre soi ». Grâce aux

³¹ 23% de la population en 2008 vivait sous le seuil de pauvreté établi à 159 euros/mois d'après l'observatoire des inégalités en Europe (www.inegalites.fr).

commodités : équipements et services, que ce nouveau produit immobilier offre à ses locataires/propriétaires, le confort est assuré (Rufat, 2003).

Pendant cette première décennie la plupart de ces nouvelles résidences se concentrent au nord, à l'intérieur de la municipalité de Bucarest et à Voluntari, commune limitrophe de la capitale.

Samuel Rufat considère le « Village Français » (Satul Francez), un lotissement résidentiel marqué par la clôture construit entre 1993-1994 au nord de la municipalité de Bucarest, comme le précurseur des nouveaux « complexes résidentiels » qui allaient voir le jour par la suite. Ce lotissement, construit par la société française *Bouygues* en partenariat avec des entrepreneurs roumains, était destiné aux employés (dirigeants et cadres supérieurs) des entreprises étrangères qui venaient vivre à Bucarest avec leurs familles. Crèche, cabinet médical, sport et détente, gardiennage, clôture, télévision, internet étaient autant de services qui visaient à offrir tout le confort nécessaire, la sécurité et la tranquillité à ces étrangers qui ne connaissaient pas Bucarest. Ceux qui y habitaient étaient locataires, contrairement aux résidences fermées actuelles où le statut des habitants est différent puisqu'ils sont propriétaires de leurs logements comme c'est le cas des « *gated communities* » américaines. Après 2000 la clientèle de ce complexe a changé. On assiste à l'arrivée des familles roumaines, ce qui témoigne du succès de ce nouveau mode d'habiter parmi les autochtones.

A partir de 1995 les « complexes résidentiels » se multiplient : *Băneasa Străulești*, *Blue Village*, *Lakeviw Housing*, vers le nord-ouest, toujours dans les limites de Bucarest.

De plus en plus d'investisseurs commencent à construire à partir des années 2000 à l'extérieur de Bucarest. Comme précisé auparavant la plupart de ces nouvelles constructions se trouvent dans les limites de la commune de Voluntari. Tout au début on y comptait une trentaine de groupes de grands pavillons (de 4 à 250) dont les plus importants sont : *Băneasa Green Village*, *Alpha Impact*, *Beta Impact*, *Gama et Delta Impact*, *Epsilon Impact*, *Junior Impact*, *Zeta Impact*, *American Village* (Rufat S., 2003).

2. Une très modeste apparition des constructions à destination économique

Les espaces de bureaux se sont développés pendant ce début de libéralisme foncier et immobilier à l'intérieur des limites administratives de Bucarest, pendant que les espaces industriels et de stockage commençaient à faire leur apparition tout au long de la voie rapide qui entoure Bucarest. C'est le cas de *Karl Heinz Dietrich*, entreprise qui offre des services de

transport, logistique et dépôt, *Kamino-FransMass*, entreprise qui offre des services de manutention ou encore *Schenker*, pour le transport et la logistique³².

Les espaces commerciaux ont eu un rythme plus faible. C'est en 1999 qu'apparaît le premier centre commercial : *București Mall*, toujours à l'intérieur de la municipalité de Bucarest. D'après le rapport *Colliers International* de 2000, le nombre des espaces commerciaux allaient augmenter grâce aux magasins de marque qui existaient déjà en Roumanie, mais également grâce à l'apparition de nouveaux services et concepts : café-bars, décoration intérieure et meubles, prévision qui s'est concrétisée.

IV. Accentuation du phénomène de périurbanisation entre 2000 et 2007/2008

Au début du XXIème siècle Bucarest et son espace périurbain connaissent une explosion de nouvelles habitations, qu'elles soient construites par des particuliers ou par des investisseurs immobiliers, individuelles ou collectives, en résidences fermées ou pas. Les espaces de bureaux, industriels ou commerciaux suivent les constructions résidentielles. La population a de nouveaux désirs d'habitation, ce qui se traduit par une grande demande. Au fil des années l'offre augmente en même temps que la demande. C'est le Nord qui attire les investisseurs immobiliers pour les constructions résidentielles et l'Ouest pour celles à destination fonctionnelle.

1. Multiplication des parcs résidentiels à Bucarest et dans l'espace périurbain

L'augmentation du nombre de nouvelles habitations à Bucarest et dans son espace périurbain est due, entre autres, à la grande demande de la part de la population. Il s'agit d'une population plus fortunée, vu les prix des logements. Le désir de devenir propriétaire s'est beaucoup accru parmi les Roumains depuis la chute du régime socialiste. On assiste depuis à une mutation socio-spatiale vers le nord et au développement d'une ségrégation résidentielle (Rufat, 2003, *op. cit.*).

1.1 Facteurs et conséquences : privatisation et désir d'être propriétaire / ségrégation résidentielle

Il y a plusieurs facteurs qui ont poussé les Bucarestois à s'éloigner de la ville-centre et cela entraîne bien sûr des conséquences. La privatisation en masse dans le domaine de l'immobilier après la chute du régime et la restitution des terres agricoles aux anciens propriétaires ont parsemé dans le cœur des Roumains le désir d'être propriétaire. Les anciens

³² Colliers International, 2000.

appartements des « blocs » communistes ont été vendus à des prix très bas et les Roumains ont pu acheter les appartements où ils logeaient. Peu à peu la vie devient plus difficile : bas salaires, augmentation des prix, chômage et une rupture se fait. On voit l'apparition de plusieurs classes sociales, contrairement à la période socialiste, quand le but était l'égalité des gens : les riches, la classe moyenne et les pauvres.

La périurbanisation se réalise en Roumanie jusqu'en 2007-2008 avec les riches. Ce qui les pousse à partir c'est le désir d'avoir un plus grand espace, être en contact avec la nature, pouvoir respirer l'air frais. La motorisation et l'amélioration des routes ces dernières années sont d'autres facteurs.

Cela entraîne des conséquences comme la ségrégation résidentielle, car ces nouvelles constructions sont destinées aux populations fortunées. L'acheteur à budget limité ne peut pas se permettre un tel achat. Il pourra éventuellement acheter un appartement dans les anciens immeubles communistes ou dans le neuf : les nouveaux immeubles d'habitat collectif construits en périphérie de Bucarest ces dernières années. D'autres conséquences liées au développement durable apparaissent également : banalisation des constructions, imposantes, ayant la même forme et les mêmes couleurs au sein du même lotissement ou la pollution. Un autre phénomène est observé : les paysans vendent leur terrains pour rénover/reconstruire leur maison, mais aussi en faire construire d'autres pour leur famille, en particulier pour leurs enfants. Cela fait qu'on voit apparaître un peu partout dans les communes des maisons nouvelles parsemées parmi les anciennes constructions.

1.2 L'attrait du Nord pour la construction résidentielle

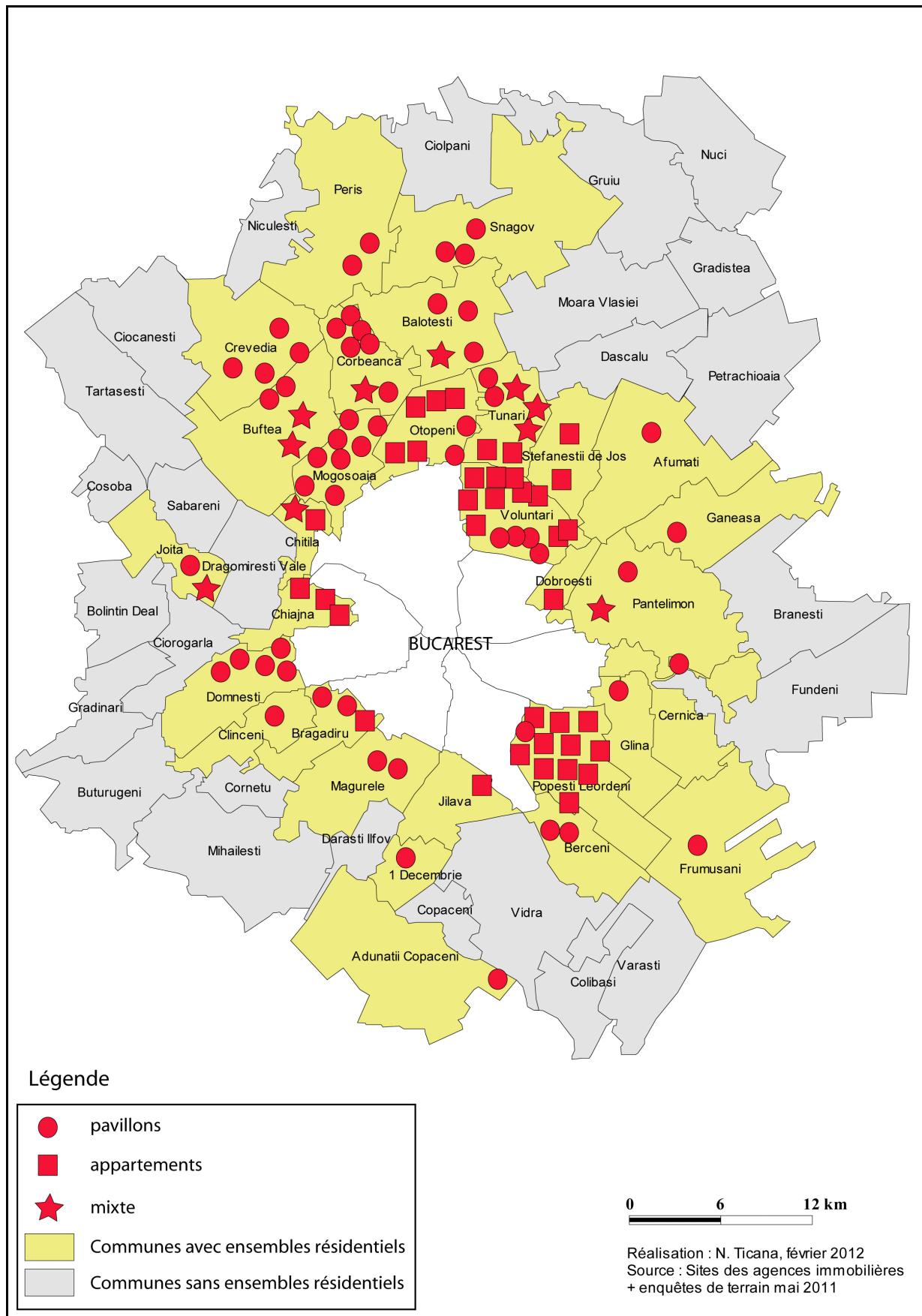
Les complexes résidentiels, ou les résidences avec appartements ont fait leur apparition à partir de l'an 2000 au nord de Bucarest, dans la commune de Voluntari, et notamment dans le fameux quartier Pipera. Jusqu'en 2007-2008 c'était toujours le Nord qui attirait la plupart des constructeurs ou au moins les constructeurs dites « sérieux ». On a construit beaucoup dans les limites administratives de Bucarest également, mais comme l'espace était restreint ce sont les tours qui ont fait leur apparition. L'Ouest et le Sud ont commencé à être pris en compte par les constructeurs immobiliers vers la fin de cette période, l'Est beaucoup moins. On a construit pendant presque une décennie, plus de 70 complexes résidentiels de grands pavillons, d'appartements ou mixtes (pavillons, duplex, appartements) dans les communes à l'extérieur de Bucarest (Tableau n°2 et Figure n°5). Il s'agit la plupart des fois de projets de grande envergure, de grands pavillons ou de tours avec des centaines de logements.

Tableau n° 2 : Les constructions résidentielles aux alentours de Bucarest, en 2008, construits ou en construction

Voluntari-Pipera	Domus Stil Confort, American Village, Pipera One, Garden of Eden, Liziera, Mediteraneo, Azur, Hydra Residence, Athos Residence, Artemis Residence
Otopeni	Gran Residencia, Otopeni Bridge, Ansamblul Craițelor, Onyx Residence, Golden Residence, Splendor City, Aurora Residence, Eurovision Residence
Corbeanca	Paradisul Verde, Gardenia Village, Laguna Albastră, Satul American, Corbeanca Forest, Corbeanca North Village, Magnolia, Imperia
Popești-Leordeni, vers Bucarest	Romland, Gama Residence2, Brown Residence, Olteniței 24 Residence, Anna Residence, Gama Residence, Lotus Residence, Metropolitan Residence, Studio Plus Olteniței Residence, Appolo Residence, Amurgului Residence, Astrelor, Covaris Residence
Snagov	Reveria, Gradina de Vis, Grand Lake View Residence
Periș	Scroviștea Village, Scroviște Dream
Frumușani	Frumușani Residence 2
Ștefăneștii de Jos	Cosmopolis, Bonaire
Jilava	Gloria Jilava
Găneasa	Happy family
Dobroiești	Idea Residence
Chiajna	Complexul Rezidențial Rosu, Militari Residence, Luna Residence
Chitila	Lac de Nuferi, Chitila Residentz
Bragadiru	Mihai Eminescu, Independentei 1877
Clinceni	English Village
Domnești	Cartierul Curtea Domnească, Casa Europa, Complex Rezidențial Domnești
Buftea	West Park Buftea, Barak Residence
Joița	Arcuda, Castelli Residence
Glina	Allegria Residence
Măgurele	Green Place, Light District
Cernica	Natura Delight Cernica
Pantelimon	Cernica Residential Park, Swan lake, Delta, Panta, Silver, Ankart, Afik Developpement
Berceni	Mamina, Life Joy
1 Decembrie	Green City Orizont, Orizont2
Tunari	My Family, Sydney, Melbourne, Adelaide, Dawin
Crevedia	Samur Lake City, Austrian Village, Centauri Media, Casa cu liniște, Cartier Nou-Sat Dîrza
Afumați	Domnița Ralu
Mogoșoaia	Ansamblu Mogoșoaia, Cartierul Martha Bibescu, Stejar I si II, Mogoșoaia Central I si II, Belvedere Mogoșoaia, Padure Residence, Satul American Mogoșoaia, Serene Residence
Balotești	Maple Place, Crinilor Residential Park, Good Residence, Balotești Lake Residence,
Adunații Copăceni	Spring ville, Real Estate

Source : www.imopedia.ro (agence immobilière), 2008, consulté le 7 mars 2011, www.ansamblurerezidentiale.ro, consulté le 10 mai 2011 et enquêtes de terrain mai 2011

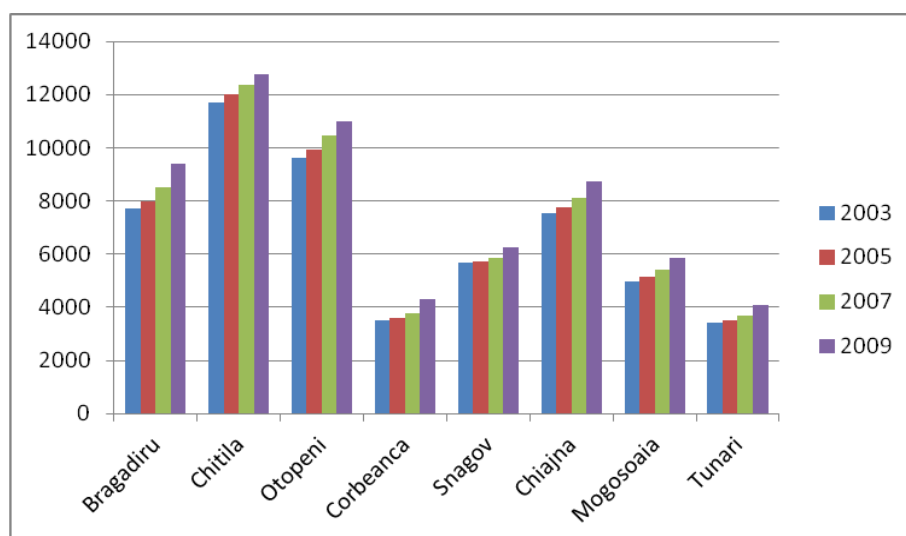
Figure n° 5: Les ensembles résidentiels du périurbain bucarestois



2. La population suit les nouvelles constructions

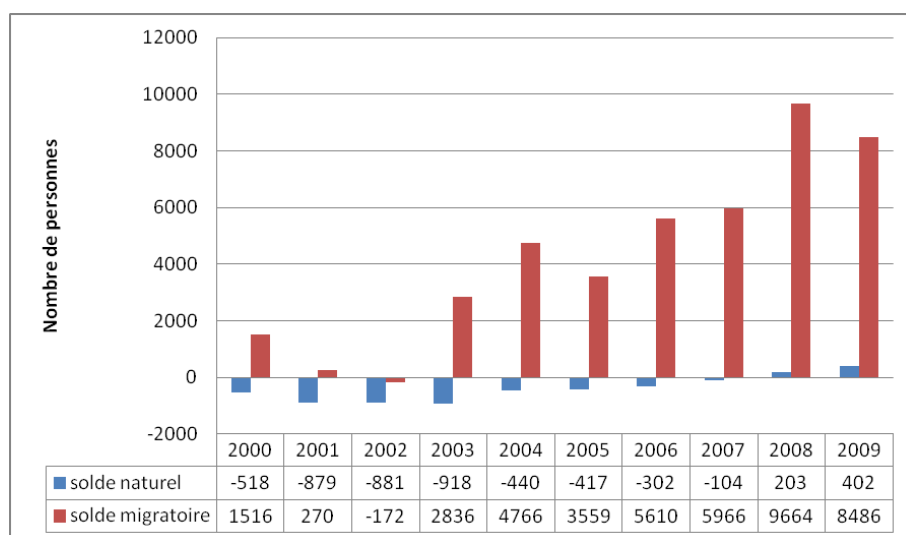
La population des communes qui entourent Bucarest a augmenté continuellement depuis 2003 (Figure n°6). Cette hausse est due davantage à une migration résidentielle qu'à un excédent naturel (Figure n°7). La figure n°6 présente la croissance de la population dans huit communes (rurales et urbaines) autour de Bucarest entre 2003 et 2009, localités qui ont connu l'apparition de plusieurs complexes résidentiels pendant la même période. L'espace construit augmente, le nombre de logements augmente, le nombre d'habitants s'accroît également.

Figure n° 6 : Hausse du nombre d'habitants dans huit communes rurales et urbaines dans l'espace périurbain de Bucarest entre 2003 et 2009



Source : INSSE, réalisation : N. Ticană, mars 2012

Figure n° 7 : Le solde naturel et migratoire entre 2000 et 2009 dans le département d'Ilfov



Source : INS, Direcția Județeană Ilfov, Réalisation : N. Ticană, février 2012

3. Fonctionnalité accrue des espaces périurbains

Bien que la plupart des projets d'espaces de bureaux aient été réalisés dans les limites communales de la Municipalité de Bucarest, surtout vers le nord, on a quand même eu un attrait vers le nord-est, dans la commune de Voluntari. En 2006 on a livré à Pipera quatre grands bâtiments de bureaux avec surface louable entre 6000 et 20000 m², et en 2009 on connaissait l'existence de sept projets de bureaux. Les centres de logistique et de stockage ainsi que les espaces commerciaux ont préféré l'ouest, tout au long de l'autoroute A1, vers Pitești. Le périphérique de Bucarest a également été pris en compte dans l'installation de ces centres de stockage et de logistique, qui représentaient 77% des espaces industriels en 2006. Des hypermarchés comme *Carrefour*, *Cora*, *Auchan* ont fait leur apparition en Roumanie depuis 2000 et ces entreprises continuent à multiplier leurs magasins (Colliers International).

V. Ralentissement de l'extension périurbaine bucarestoise depuis 2007/2008

A partir de 2007-2008 le phénomène de périurbanisation entre dans une phase plus lente. Cela a commencé en 2007, quand l'offre restait significative, mais la demande diminuait dans tous les domaines, résidentiel, commercial ou industriel. C'est à partir de 2008 qu'on assiste à un ralentissement de la construction, donc à une baisse de l'offre qui accompagne la diminution de la demande. Cela est dû au contexte économique mondial mais surtout à la crise économique interne que la Roumanie subit, une crise de surconsommation.

Les prix des terrains ont beaucoup baissé entre le boom immobilier et aujourd'hui (2010) (Tableau n°3) et le foncier ne se vend plus ; des nouveaux logements, pavillons et appartements, n'ont pas d'acheteurs, les constructions résidentielles restent inachevées, le degré d'occupation des espaces de bureaux et industriels est en baisse continue.

Tableau n° 3 : Baisse des prix des terrains dans quelques communes autour de Bucarest

	2007-2008	2010
Bragadiru	>200 €/m ²	5-40 €/m ²
Chitila	300 €/m ²	60-70 €/m ²
Otopeni	300- 800 €/m ²	50-400 €/m ²
Corbeanca	130-150 €/m ²	30-50 €/m ²
Snagov	300-500 €/m ²	50-80 €/m ²
Chiajna	200 €/m ²	50-100 €/m ²
Mogosoia	220-250 €/m ²	100-120 €/m ²
Tunari	200-250 €/m ²	80-100 €/m ²

Source : enquêtes de terrain juin 2010, réponses aux questionnaires des acteurs locaux

La crise économique³³, récession dans laquelle sont entrés la plupart des pays industrialisés du monde, a commencé en 2007-2008. Par suite de la forte baisse des taux d'intérêt, les banques ont commencé à prêter davantage. L'afflux de nouveaux clients a favorisé la demande immobilière. Le mouvement s'est renversé avec la hausse des taux d'intérêts, l'immobilier a fortement baissé, en même temps que le coût des emprunts augmentait, ne laissant plus la possibilité à bon nombre de ces ménages de les rembourser. Ce manque de remboursement a mis à son tour en difficulté les banques. Cette récession économique entraîne également le chômage de masse avec la suppression d'emplois, l'effondrement des programmes sociaux étatiques et l'appauvrissement de millions de personnes. Dans ce contexte économique délicat on observe un ralentissement, voire une stagnation dans la construction de toute sorte en Roumanie, en particulier dans l'espace périurbain de Bucarest.

Certains économistes roumains parlent d'une crise économique interne pour la Roumanie. Cette récession que le pays est en train de connaître est due plutôt aux mesures macroéconomiques que les dirigeants ont prises ces dernières années. Le pays a connu une croissance basée sur la consommation, mais financée par l'endettement. La crise financière internationale a été le moteur déclencheur de la crise économique interne. Devant une telle situation on a dû prendre des mesures pour sortir de cette situation. Le gouvernement a coupé 25% des salaires des fonctionnaires publics et beaucoup d'autres aides et subventions. De plus la TVA a augmenté de 19 à 24%. Déjà les salaires étaient bas, maintenant la vie de la plupart des Roumains est encore plus dure.

Dans le domaine de la périurbanisation cette crise a engendré une offre importante en constructions, suite aux quelques années de boom immobilier et une baisse de la demande de la part de la population, mais aussi des acteurs économiques, qui n'achètent ou ne louent plus les espaces mis à disposition. Les réseaux d'infrastructure, les équipements et les services manquaient dans l'espace périurbain. Si quelques communes, avec un budget plus important ont quand même réussi à continuer l'extension des infrastructures, services et équipements, dans d'autres cela n'est même plus envisageable.

Cette situation est rencontrée partout en Roumanie. Dans le chapitre suivant l'accent sera mis sur la comparaison de ce processus de périurbanisation bucarestoise avec le même phénomène dans d'autres espaces roumains, que ce soient vers l'Ouest ou au contraire vers l'Est de la Roumanie.

³³ Il y a plusieurs formes de crises financières : crise de spéculation, crise de crédit, crise de liquidité. « *La grande crise qui s'est faite jour en 2007 est la combinaison de ces trois formes. Une boule spéculative immobilière tout d'abord, notamment aux Etats-Unis, au Royaume-Uni et en Espagne. Une crise du crédit ensuite due à une hausse dangereuse du taux d'endettement des ménages dans ces mêmes pays [...]. Une crise de liquidité, enfin, des marchés de produits de titrisation et du refinancement interbancaire* » (Klein O., 2007).

CHAPITRE III : BUCAREST COMME RÉFÉRENCE POUR L'ÉTALEMENT URBAIN EN ROUMANIE

L'étalement urbain, processus qui touche le monde entier depuis des années, s'observe en Roumanie d'abord à Bucarest, capitale et seule ville millionnaire du pays. Les autres grandes villes suivent Bucarest dans cette nouvelle étape d'urbanisation. Les villes moyennes et petites, chefs-lieux de départements ou municipales, sont concernées également aujourd'hui. Le pays connaît actuellement un nouveau mode d'utilisation du sol. Désormais les projets d'extension urbaine font leur apparition : le pavillonnaire dans des lotissements dans et en dehors de la ville, les nouvelles « boîtes » (Péron, 2004), espaces commerciaux et de stockage, les grands bâtiments, les espaces de bureaux.

Après la Seconde guerre mondiale, avec l'industrialisation et l'urbanisation continue des villes, les individus quittaient la campagne pour aller vivre dans la ville, attirés par la meilleure qualité de vie et les nombreux emplois que celle-ci offrait. C'était une période d'exode rural. Pour faire face à ces nombreuses populations qui arrivaient les autorités de l'époque ont dû faire construire des grands ensembles collectifs, les « blocs » en Roumanie. Depuis les années 1960 le phénomène s'est inversé, la population quitte la ville pour aller vivre dans la campagne. Pour la Roumanie le début du processus marque les années 1990³⁴, processus que certains auteurs qualifient d'exode urbain (Merlin, 2009). On se questionne quand même sur ce terme, car ce nouveau phénomène concerne des personnes qui vont vivre à la campagne mais qui gardent leurs activités dans la ville : travail, loisirs, achats, tandis que le terme d'exode rural concernait les personnes qui quittaient définitivement la campagne, la ville étant devenue leur nouveau lieu de résidence et d'activités. Il y a une subtile différence qui nous amène à utiliser d'autres termes : suburbanisation, périurbanisation, rurbanisation, en gros étalement urbain. En Roumanie et notamment à Bucarest le phénomène a pris de l'ampleur au cours des années 2000.

Les espaces en dehors de la ville s'urbanisent, mais ce sont plutôt les espaces périphériques, localités rurales et urbaines en contact avec la grande ville ; dans la deuxième couronne de localités le phénomène est moins prégnant. En s'éloignant il devient de moins en moins visible. L'espace urbanisé s'étale. On le voit d'abord à Bucarest, où le phénomène est d'une grande ampleur, mais également dans les autres grandes villes roumaines : à Timișoara, ville à l'ouest de la Roumanie ou à l'opposé à Iași, à l'est du pays.

³⁴ Il s'agit dans le cas de la Roumanie d'une population fortunée, vu les prix des terrains et de l'immobilier.

Ce chapitre commencera avec l'étude de la croissance urbaine en Roumanie. Pour comparer le processus d'extension périurbaine de Bucarest à d'autres grandes villes roumaines une analyse va se porter sur d'autres espaces où on sent l'arrivée du phénomène. Le choix s'est porté sur Iași, ville située à l'est de la Roumanie, capitale de la région historique de Moldavie et sur Timișoara, ville située à l'ouest de la Roumanie, capitale historique du Banat. Nous analyserons par la suite les facteurs et les conséquences de l'étalement urbain en Roumanie, et à Bucarest en particulier. Les contraintes liées à l'expansion périurbaine : contraintes économiques, sociales ou environnementales seront également exposées.

I. La croissance urbaine en Roumanie

L'urbanisation en Roumanie a connu depuis l'instauration du communisme quelques périodes distinctes. Elle fait partie aujourd'hui des pays européens les moins urbanisés avec un taux d'environ 55% depuis vingt ans. Pendant le communisme le taux d'urbanisation n'a cessé d'augmenter en passant de 22% en 1948 à 53.2% en 1989 (Ghețău, 1990). Des facteurs aussi endogènes qu'exogènes ont contribué à cette évolution. Entre l'accroissement naturel, l'exode rural mais également des facteurs d'ordre législatif, la population urbaine n'a cessé d'augmenter. Si, avec l'industrialisation massive en Roumanie, de plus en plus de paysans quittaient la campagne pour s'installer en ville, aujourd'hui les grandes villes perdent souvent en nombre d'habitants et ce sont les localités qui les entourent, rurales, ou les petites localités urbaines à proximité, qui gagnent en population. Il y a pourtant des grandes villes dont la population augmente, tout comme celle des communes qui les entourent. Dans ce cas des explications sont possibles : l'installation des jeunes diplômés à la fin de leurs études dans les grandes villes universitaires. La population qui quitte la grande ville est contrainte de partir ? Ou bien est-ce un choix personnel ? S'agit-il d'une revitalisation rurale ou tout simplement d'un « effet de mode », telle que s'interroge Zuzana Loubet del Bayle (2010) sur le même phénomène en République Tchèque ?

1. L'urbanisation des villes à travers plusieurs indicateurs

Lors de l'instauration du communisme en Roumanie, le pays ne comptait que 3,7 millions de citoyens, soit environ un quart de sa population totale, comme le souligne Violette Rey en 1982. La population urbaine a connu une croissance urbaine continue pendant la période d'après la Seconde guerre mondiale. A cette époque on parle d'urbanisation de la ville, cette urbanisation étant conçue en Roumanie tout d'abord comme un processus de restructuration sociale. Peu à peu les villes sont industrialisées et les campagnes collectivisées. Les villes ont besoin de main-

d'œuvre pour travailler dans les usines. Le courant est orienté vers l'urbain, le rural étant voué à l'agriculture. Sous Ceaușescu des centres civiques sont créés, un nombre important de villages sont destinés à la démolition et la population relogée dans les « villes nouvelles ». En plus, on peut ajouter la politique nataliste de Ceaușescu à travers l'interdiction de l'avortement en 1966. Toutes ces mesures politiques ont fait qu'on assiste à une croissance urbaine importante entre 1948 et 1989.

1.1 La croissance urbaine par les mesures législatives

Jusqu'au milieu des années 1970 la population urbaine a augmenté d'une façon significative d'abord dans les grandes villes. Après cette date le régime a voulu augmenter le nombre de villes, dans le but de freiner la croissance des grandes villes et privilégier celle des plus petites. Les « villes nouvelles », ou les *centres agro-industriels* représentent donc une nouvelle forme d'organisation urbaine et administrative du territoire à l'époque communiste. Il s'agit des villes qui ont au moins 10 000 habitants et dont les activités principales reposent et sur l'industrie et sur l'agriculture. 558 centres agro-industriels devaient voir le jour pendant cette période de changements. Entre 1948 et 1989 le nombre de villes a quasiment doublé en passant de 152 à 265. Un deuxième processus a contribué à l'augmentation de la population des villes : il s'agit de l'incorporation dans les villes existantes d'un nombre important de villages. Il s'agit de 77 localités rurales entre 1977 et 1992, comme le souligne C. Mureșan en 1996.

Le territoire de la Roumanie est actuellement organisé en Unités Administratives Territoriales (UAT) : le département, le municipale, la ville, la commune et le village. Le municipale est une localité urbaine qui a un nombre plus élevé d'habitants, une industrie développée ; il a une importance remarquable de point de vue économique, culturel, socioculturel, scientifique et politique du pays ; il a un nombre important de logements et des réseaux d'infrastructures bien développées, un réseau complexe de services scolaires et de santé. Une ville se définit par une population importante et par un développement sur le plan économique, socioculturel et du point de vue des réseaux d'infrastructure. Cette définition donnée par l'INSSE est un peu ambiguë. Si dans certains pays le statut de « ville » est accordé en fonction du nombre d'habitants, en Roumanie une commune rurale est déclarée urbaine par décision gouvernementale, fait que nous avons déjà évoqué auparavant. Il faut donc qu'elle ait un certain niveau d'équipement et une autonomie de fonctionnement dans la production et dans le domaine des services. Certains parlent d'un seuil de 10 000 habitants, mais cela n'est dit nulle part par l'INSSE. La population est indiquée dans les annuaires statistiques annuels. Il s'agit d'une population dont le domicile est inscrit à la ville. Cela ne prend pas en compte la population « flottante » qui habite souvent dans la ville où elle a un emploi.

Aujourd'hui dans le département d'Ilfov on dénombre huit communes urbaines et 32 communes rurales. Parmi ces huit communes urbaines Buftea a reçu ce statut en 1968, les sept autres à partir des années 2000 (Otopeni en 2000, Voluntari et Popești-Leordeni en 2004, Bragadiru, Chitila, Măgurele et Pantelimon en 2005). Toutes ces communes présentent les traits urbanistiques des villes nouvelles : uniformité du bâti avec un régime de hauteur de deux à cinq étages, ainsi que la petite industrie. L'industrie lourde s'est implantée dans les grandes villes.

1.2 La croissance urbaine par l'industrialisation du pays

En matière d'urbanisation socialiste le modèle imposé à l'époque se base sur l'industrie forcée tout comme sur la création de villes nouvelles sur les foyers industriels. Les villes sont entièrement transformées par l'apparition de l'industrie lourde pour les grandes villes et la petite industrie pour les petites villes et nouveaux centres agro-industriels. On se base sur les industries performantes comme la sidérurgie et l'industrie chimique, mais également sur les nouvelles productions comme les fibres synthétiques et les matières plastiques. L'ingénierie est très diversifiée et se trouve parmi les plus importantes de l'Europe Orientale à l'époque.

Les grandes zones industrielles se trouvent dans les grands centres urbains. Bucarest demeure le premier centre industriel avec 17% de la valeur de la production nationale en 1970. D'importants centres pétroliers et raffineries (Ploiești, la région d'Olténie et celle de Pitești à l'ouest de Bucarest), d'autres liés au fer et à l'acier (Călărași), ports modernes (Constanța), centrales hydroélectriques (l'Olt), bassins charbonniers (vallée du Jiu) font partie des industries présentes dans les pays jusqu'en 1975.

A Bucarest dix grandes zones industrielles ont été aménagées : Faur, Dudești, Vitan, Popești-Leordeni, IMGB, Progresul, Militari, Băneasa, Pipera, Obor (Manea *et al.*, 2007).

La répartition de la population active a connu elle aussi d'importantes mutations. Le poids de l'agriculture a diminué au profit de l'industrie et du secteur tertiaire. On peut observer cela à partir du tableau suivant.

Tableau n° 4 : Répartition de la population active par secteurs aux recensements 1956-2002

Secteur d'activité	1956	1966	1977	1992	2002
Agriculture	69.7	57.1	36.5	22.3	29.4
Industrie et constructions	16.6	24.6	36.7	42.9	30
Services	13.7	18.3	26.8	34.8	40.6

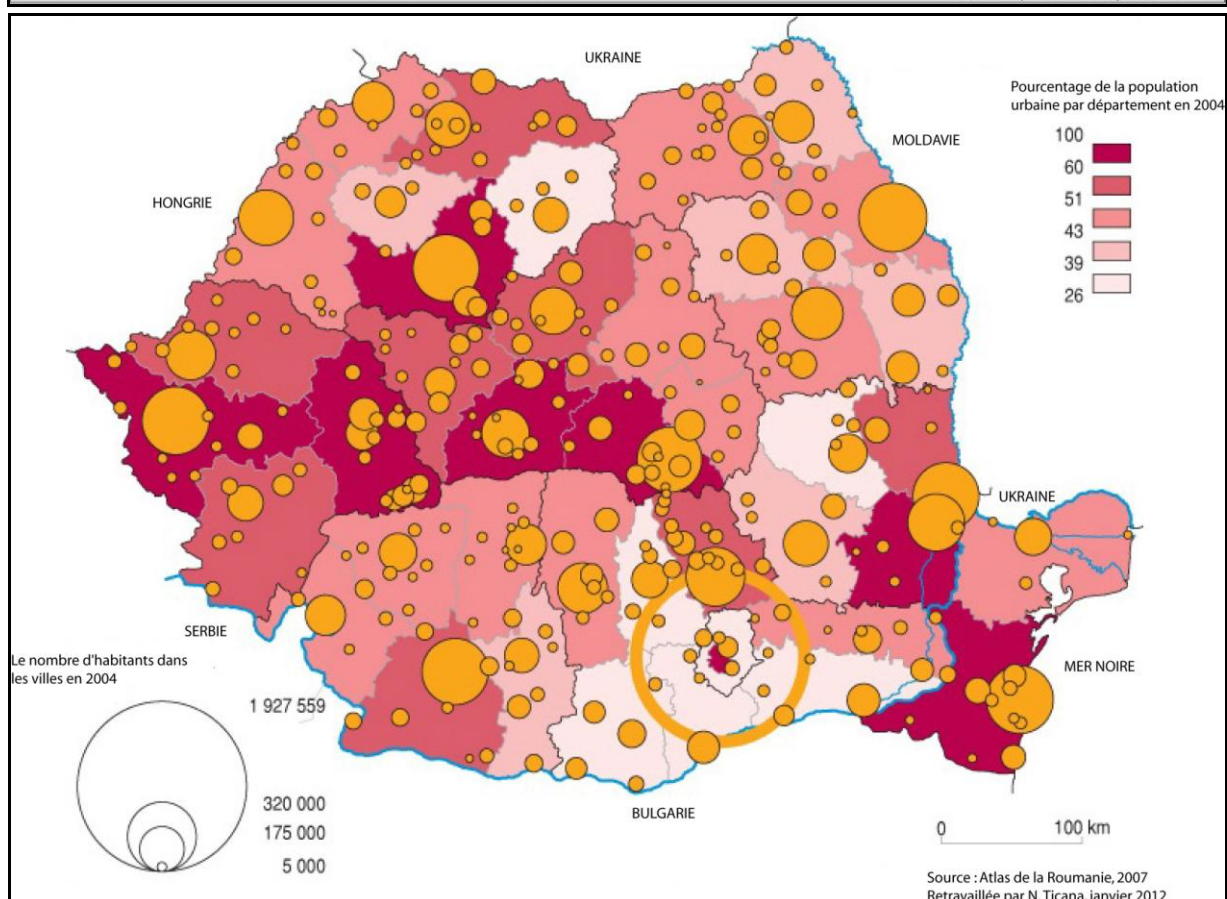
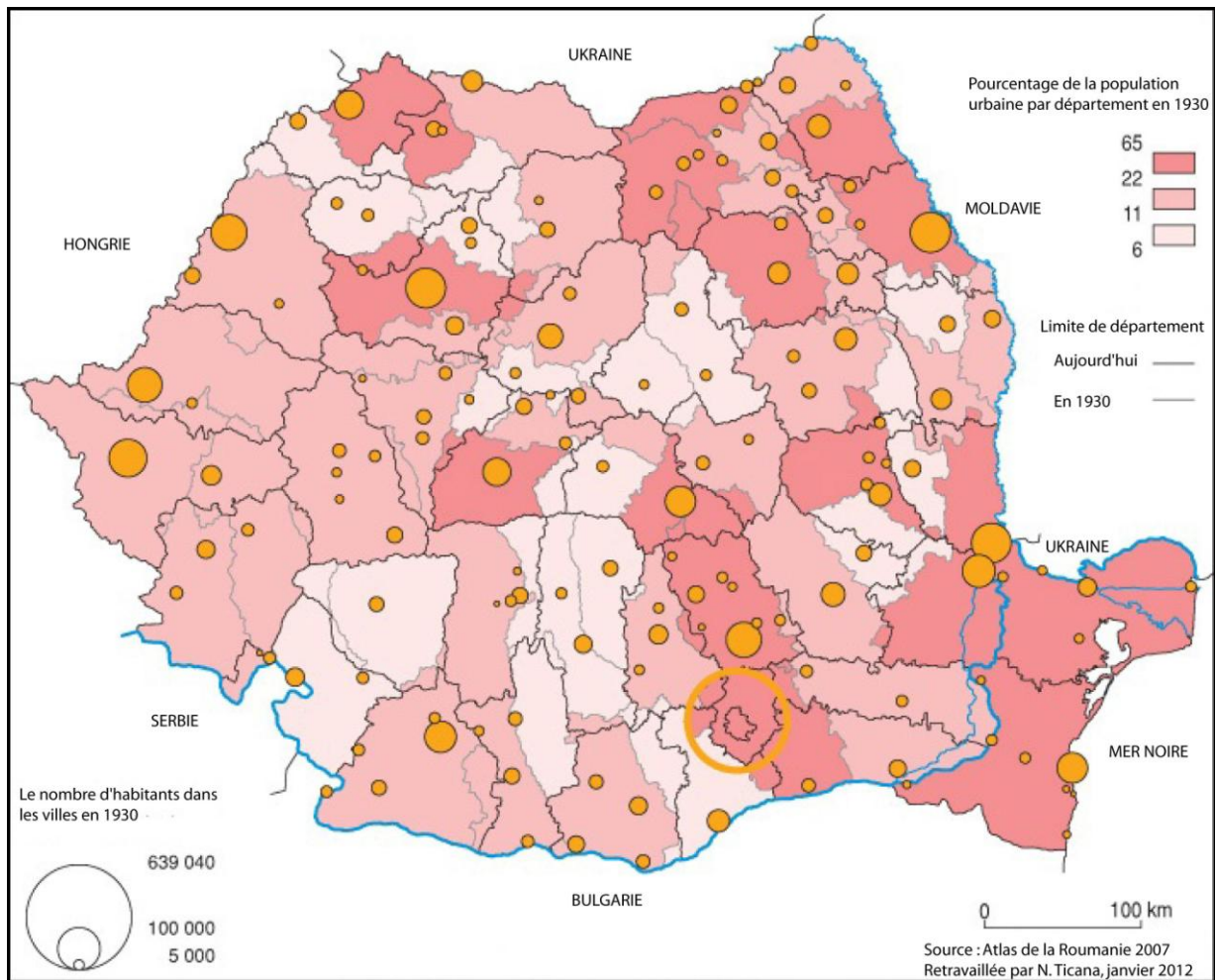
Réalisation : N. Ticană, Source : INSSE

Cette industrialisation massive a permis l'arrivée de nombreuses populations dans les centres urbains.

1.3 La croissance urbaine par l'arrivée de nouveaux habitants

Les migrations ont contribué à une revigoration du potentiel démographique grâce à un apport de population jeune. L'intensité des migrations est due tout d'abord à l'industrialisation du pays. L'évolution régressive des activités agricoles, ainsi que la baisse du niveau de vie a déterminé la population jeune à s'orienter vers les villes. L'industrialisation de toutes les villes, par implantation de grandes entreprises, souvent localisées dans un endroit pour des raisons de « développement équilibré » a attiré la population rurale. A partir des cartes suivantes (Figures n°8 et 9) nous pouvons observer une évolution de la population urbaine entre 1930 et 2004. En même temps l'augmentation du nombre de villes est également présente sur ces figures. On peut voir que Bucarest et le département d'Ilfov font partie en 1930 des endroits où on va retrouver le pourcentage le plus élevé de population urbaine, compris entre 22 et 60%, tandis qu'en 2004 dans le département d'Ilfov on va retrouver entre 26 et 39% de population urbaine. La cause de cette grosse différence est à chercher dans les divisions administratives. Nous pouvons voir sur la figure n°8 les divisions administratives en 1930. Le département d'Ilfov de l'époque était beaucoup plus étendu que celui d'aujourd'hui et il comprenait d'une part Bucarest, la ville la plus peuplée, mais aussi la ville d'Oltenița, au bord du Danube. La taille démographique des communes urbaines était moins importante qu'en 2004, le nombre de villes était plus petit également. La Roumanie de l'époque était un pays très rural. Aujourd'hui Bucarest a aussi le statut de département et fait partie des plus peuplés du pays. Ilfov, dont la superficie a beaucoup diminué entre 1930 et 2004, reste très rural, malgré l'existence de quatre pôles urbains qui accumulent un total de 73 000 habitants en 2004.

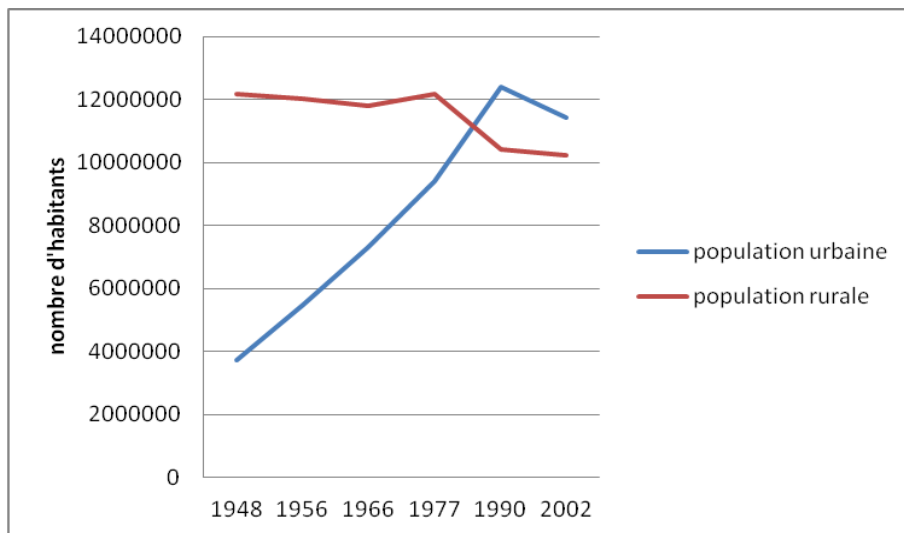
Figure n° 8, Figure n° 9 : La population urbaine en 1930 et en 2004 en Roumanie



Bucarest est en 2004 une enclave à l'intérieur du département d'Ilfov et il l'est toujours aujourd'hui. Il est entourré d'autres départements toujours très ruraux surtout vers le sud et l'ouest. Au nord d'Ilfov se trouve le département de Dâmbovița, département qui est urbanisé à plus de 50%. Cela est en lien avec le développement périurbain de Bucarest qui s'étale plus vers le nord. Le poids démographique des villes roumaines est beaucoup plus important en 2004, en même temps le nombre de ville s'est beaucoup accru (Figure n°9).

A partir du graphique suivant on peut observer la forte diminution de la population rurale entre les recensements de 1977 et 1992, puis une légère hausse jusqu'en 2002. Pour cette dernière période il s'agit d'un retour à la campagne des anciens ruraux. En même temps la courbe de la population urbaine a été en croissance permanente entre 1948 et 1992. Cette courbe est en déclin jusqu'en 2002. La diminution de la population urbaine est un phénomène qui continue jusqu'en 2011.

Figure n° 10 : Population urbaine et rurale en Roumanie entre 1948 et 2002



Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană, janvier 2012

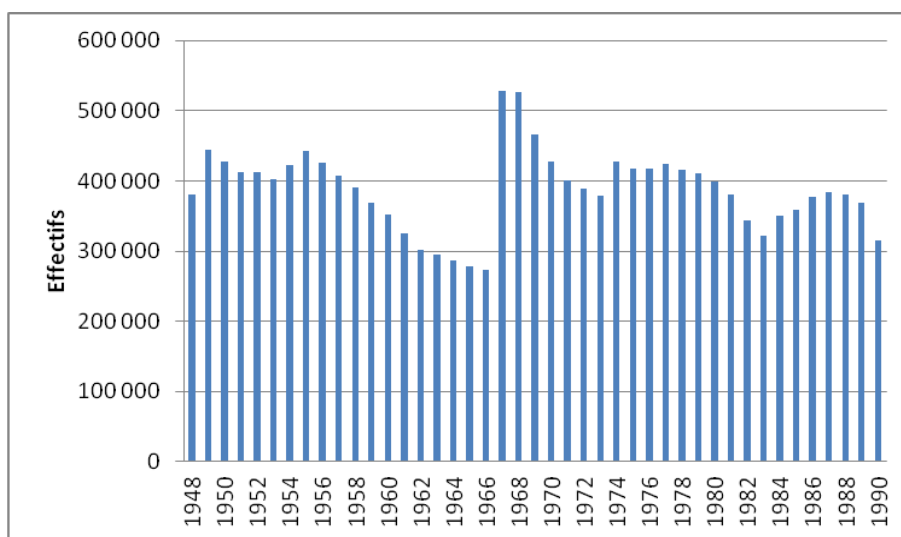
A ces conditions économiques s'ajoutent par la suite une politique démographique de l'État, qui elle aussi a contribué à la croissance urbaine enregistrée entre 1948 et 1990.

1.4 La croissance urbaine par la politique démographique

A partir des années 1950 l'État est fortement intervenu en matière de population. L'évolution démographique s'est caractérisée par diverses mesures et décrets. Nous évoquerons dans ce sens les politiques encourageant la natalité. En 1966 l'avortement est totalement interdit, le but étant de stimuler la croissance de la population. A ce décret s'ajoutent des mesures de

renforcement, incitatrices³⁵. Il est question des différentes formes d'aides aux familles. On passe de 273 668 naissances en 1966 à 527 764 en 1967. C'est donc la conséquence directe du décret de 1966. D'autres pics peuvent être observés, en fonction des différentes mesures qui ont suivi le décret (Figure n°11). Le programme du Parti Communiste prévoyait que la population devrait atteindre 25 millions en 1990 et trente millions en 2000³⁶. Finalement l'avortement a été de nouveau légalisé en 1990 (Mureşan, 1996). Comme il y a eu de flux importants de population de la campagne vers la ville avant 1974, cela a fait que cette politique démographique a affecté un nombre important de personnes habitants dans le milieu urbain.

Figure n° 11 : L'évolution du nombre de naissances en Roumanie pendant le communisme



Source : C. Muresan 1996, Réalisation : N. Ticană, mars 2012

A partir des années 1990 la population roumaine (et urbaine et rurale) commence à diminuer. En 1992 elle compte environ 22,8 millions, tandis qu'en 2002 il n'y a plus qu'environ 21,8 millions et en 2010 environ 21,4 millions d'habitants. Non seulement la population du pays n'a pas atteint le seuil de 25 millions en 1990 et trente millions en 2000, mais la population roumaine est en continue baisse depuis le changement de régime. Ceci est la conséquence directe du solde naturel qui devient négative à partir de 1992 (Figure n°12). La natalité commence à diminuer, la mortalité à augmenter. A cela s'ajoutent les migrations internationales qui commencent à peser dans l'évolution démographique du pays.

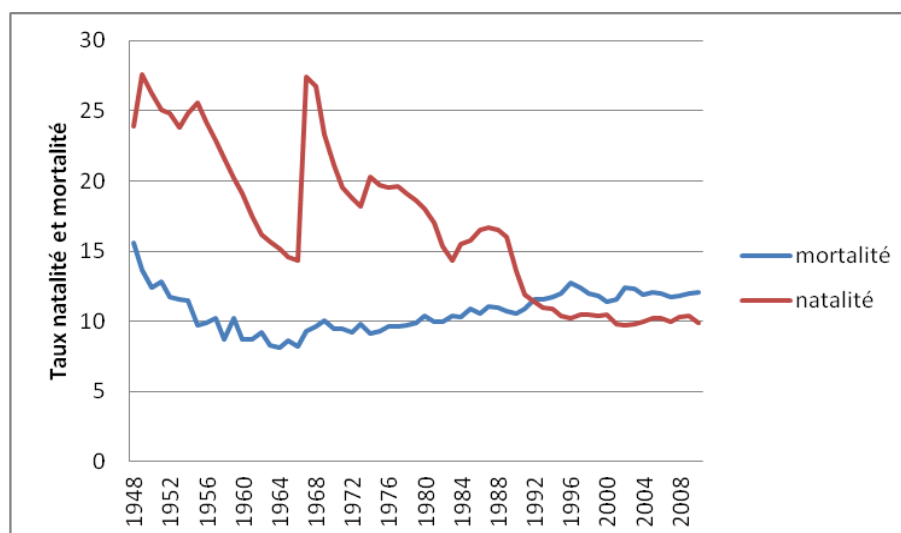
³⁵ Décret 770/1966 – interdiction complète de l'avortement.

Décret 246/1977 – allocations de l'Etat pour les enfants.

1984 – décision gouvernementale de renforcement de l'application des décrets contre l'avortement.

³⁶ En 2002 le pays comptait environ 21.7 millions d'habitants. En 2010 la population roumaine a atteint le seuil de 21.4, en baisse par rapport à 2002.

Figure n° 12 : Natalité et mortalité entre 1948 et 2010



Source : C. Muresan, 1996 et INSSE, Réalisation : N. Ticană, mars 2012

2. De l'exode rural à l'exode urbain³⁷. Revitalisation rurale ou « effet de mode » ?

Pendant presque quarante ans la Roumanie a été caractérisé par l'exode rural, le principal point d'intérêt que la ville offrait était la présence des usines qui offraient des emplois aux jeunes ruraux. Entre 1990 et 1997 les migrations de populations se font de la campagne vers la ville. La tendance s'est ensuite inversée avec un solde migratoire positif en faveur de la campagne (Ghețău, 2010). L'augmentation rapide de la population urbaine entre 1990 et 1997 peut tout de même être nuancée. Il faut noter que pendant le régime Ceaușescu, plus précisément à partir de 1976, il était presque interdit pour les populations rurales de s'installer en ville³⁸. La chute du communisme a donc permis aux nombreux ruraux qui vivaient à Bucarest de changer de domiciliation sur les papiers. L'augmentation de la population urbaine est donc théorique et non un afflux massif de populations rurales vers la ville.

A partir de 1997 les flux urbain-rural ont dépassé les flux rural-urbain. Tout au début de ce processus c'est la rétro-migration qui s'impose, par suite de la chute des activités industrielles après 1989. Cette rétro-migration est en lien fort avec la loi de la « propriété foncière », par laquelle les coopératives agricoles ont été liquidées en bonne partie et les terres rendues aux anciens propriétaires. Cela est le résultat de toute une série de facteurs socio-économiques : dégradation des conditions de vie dans les villes, apparition et expansion du chômage, baisse des revenus salariaux, explosion des coûts liés aux logements.

³⁷ P. Merlin, 2008, *op.cit.*

³⁸ Décret 68/1976 concernant le changement de domicile. Par suite des départs massifs des hommes de la campagne vers les villes entre 1950 et 1970 pour travailler dans les usines implantés en villes, à la campagne la main-d'œuvre est devenue déficitaire et la population rurale vieillissante et féminine. Devant une telle situation le régime a introduit des mesures restrictives de migration vers les villes, surtout les grandes villes et notamment Bucarest.

A partir des années 2000 l'influence occidentale en matière de logements se fait sentir en Roumanie avec le rêve de la maison individuelle. Des constructions individuelles commencent à faire leur apparition. S'il s'agit souvent des investissements privés, l'auto-construction est aussi présente. Dans la plupart des cas les constructions sont grandioses, en lotissements, sécurisés et comprennent souvent des services sportifs, de loisirs, de gardiennage et de santé. Déjà évoqué, ce type de constructions fait son apparition à Bucarest en 1994 avec le « village français », construit par *Bouygues* au nord de la capitale, à l'intérieur de la municipalité de Bucarest. Le phénomène se généralise durant la dernière décennie. La libération du marché et la spéculation, l'argent que les Roumains partis travailler à l'étranger envoient font exploser le marché immobilier et les prix grimpent. L'accès à la propriété des ménages modestes devient presque impossible (Rufat, Suditu, 2008).

Si jusqu'aux années 2000 on pouvait penser à une revitalisation rurale par le retour des anciens ruraux à la campagne, aujourd'hui cela reste un « effet de mode », malgré le fait que tout le monde ne peut pas y accéder. Des questions s'imposent concernant le futur de ces nouveaux lotissements fermés, tout en prenant en compte un éventuel retour vers la ville.

L'étalement urbain sur les terres agricoles a, à la base, plusieurs facteurs et des conséquences, souvent négatives qui se font sentir.

II. L'étalement urbain de Bucarest

L'extension de l'espace construit, urbanisé, est une réalité présente dans le monde entier. Les degrés d'urbanisation ne sont pourtant pas pareils partout. En Roumanie, Bucarest reste la référence de l'étalement urbain. Au fil des années, Bucarest a subi plusieurs étapes de développement, son espace urbanisé augmentant souvent grâce au fait qu'elle englobait des communes périphériques, qui sont devenues aujourd'hui des quartiers de Bucarest. Pour bien gérer ce grand espace urbain, qu'est la capitale, elle a été divisée en six arrondissements. Des études ont été réalisées pour délimiter l'agglomération de Bucarest, par contre cette limite n'a pas de statut légal, tout comme l'espace périurbain ou métropolitain de Bucarest.

Les facteurs de l'extension urbaine ont évolué au fil du temps. Si pendant l'époque communiste, quand l'agriculture avait un rôle fondamental, l'existence d'une agriculture suburbaine, maraîchère et horticole avait un rôle substantiel dans la délimitation d'un espace périurbain, aujourd'hui d'autres éléments sont considérés comme déterminants : le degré d'urbanisation et les mobilités domicile-travail. Les conséquences ne sont pas négligeables. Entre perte de terres agricoles, banalisation des habitations ou pollution atmosphérique (motorisation croissante des ménages), les urbanistes se font des soucis. Cela ne semble pourtant pas un problème pour la Roumanie.

Les effets de l'étalement sont ressentis partout et par tous. La ségrégation sociale s'installe car les pavillons dans le périurbain roumain sont destinés à une minorité de personnes, vu le prix des terrains et des constructions.

1. Développement de la ville et du périurbain de Bucarest

Bucarest est une ville qui s'est développée en continu depuis son existence. A son apparition Bucarest était un village qui au cours de son évolution a englobé d'autres villages. Bucarest a été reconnu comme ville au XVIème siècle et devient la capitale du Pays Roumain (Țara Românească) au XVIIème siècle. Au fil du temps la ville a connu un développement remarquable. Plusieurs étapes se sont imposées. L'évolution de l'espace périurbain est en lien étroit avec l'évolution de la capitale. Il est difficile d'identifier le début de l'existence d'une zone périurbaine de Bucarest. Ion Iordan identifie dans sa thèse de doctorat en 1973 quatre étapes dans son évolution.

Plusieurs étapes sont identifiées dans le développement urbain de Bucarest moderne (Manea G. *et al.*, *op. cit.*, 2007) qui correspondent aux grandes étapes de croissance de la population bucarestoise³⁹.

1. Les dernières décennies du XIXème siècle – ouverture vers la culture européenne, notamment celle française
2. L'entre deux guerres – modernisation de l'économie
3. Après la Seconde guerre mondiale – politique d'industrialisation forcée

Une quatrième étape vient s'ajouter à cette évolution, la période postrévolutionnaire. Elle correspond à une baisse du nombre d'habitants entre 1992 et 2002 par suite de la diminution des activités industrielles classiques. Entre 2002 et aujourd'hui Bucarest connaît une légère hausse de sa population qui s'accompagne d'une croissance de la densité des constructions dans et en dehors de la ville.

Pour ce qui est de l'espace périurbain, I. Iordan identifie également quatre étapes. Une première étape commence en 1860. L'espace construit à l'époque était très restreint. Il correspond à l'ancien noyau central. Crângași, à l'ouest et Colentina au nord de la capitale représentent aujourd'hui des quartiers intégrés à la ville. La capitale devient un grand marché pour les produits agricoles qui arrivaient des localités environnantes. Pendant cette période apparaissent les « navettes » pour le travail. Le lien entre Bucarest et son espace environnant est donné par la production des produits agricoles et de main d'œuvre pour Bucarest.

³⁹ Le Centre de Planification Urbaine et Métropolitaine de Bucarest (CPUMB).

Pendant cette première étape, la zone périurbaine de Bucarest est représentée par les localités : Băneasa (avec les hameaux Băneasa, Dămăroaia, Floreasca, Herăstrău), Colentina-Fundeni (Colentina, Fundeni, Plumbuita, Tei, Viile Colentina), Dudești – Cioplea (Dudești, Bârzești, Cioplea, Văcărești, Vitanu), Militari (Militari, Ciurelu, Grivița), Roșu (Crângași, Fundul Crângașului, Giulești), Pantelimon – Dobroiești (Dobroiești, Mărcuța).

Une deuxième étape, entre 1900 et la Seconde guerre mondiale, marque l'extension du périmètre construit à Bucarest et l'élargissement de la zone périurbaine. Les localités suivantes deviennent périurbaines : Roșu, Dudu, Mogoșoaia, Chitila, Chiajna, Pantelimon, Popești, Cățelu, Jilava, Otopeni, Bragadiru, Pipera.

La période entre les deux guerres marque la troisième étape dans l'extension de la zone périurbaine. Toute une série de localités sont ajoutées dans la limite de cet espace : Berceni, Glina, Bălăceanca, Cernica, Tunari, Buftea, Dragomirești, Domnești, Clinceni, Măgurele, 30 Decembrie, Copăceni, Colibași, Vidra, Văraști, Valea Dragului, Izvoarele, Hotarele, Herăști, Frumușani, Știubei – Orăști, Brănești, Afumați, Ștefănești, Balotești, Corbeanca, Bacu, Săreni, Tărtășești, Lungulețu, Brezoaiele, Ulmi, Bolintin-Deal, Bolintin-Vale, OGREZENI, Grădinari, Ciorogârla, Dârvari, Cornetu, Vârteju - Nefliu, Măgurele, Dărăști-Ilfov, Adunații-Copăceni.

Durant la dernière étape, entre 1945 et 1970, les limites de notre espace d'étude sont encore élargies (Figure n°13). Les relations ville-espace périurbain se manifestent dans tous les domaines d'activités.

En 1948 le municipe de Bucarest comprend la ville proprement-dite, quatre quartiers suburbains (Crângași, Șerban-Vodă, Tudor Vladimirescu, Herăstrău), treize communes suburbaines, dont sept urbaines (Băneasa, Colentina, Fundeni, Dudești-Cioplea, Grivița, 16 Februarie 1933, Militari, 30 Decembrie) et six rurales (Chiajna, Dobroiești, Pantelimon, Popești-Leordeni, Roșu, Tudor Vladimirescu) (Figure n°14).

Figure n° 13 : Étapes d'évolution de la zone périurbaine de Bucarest

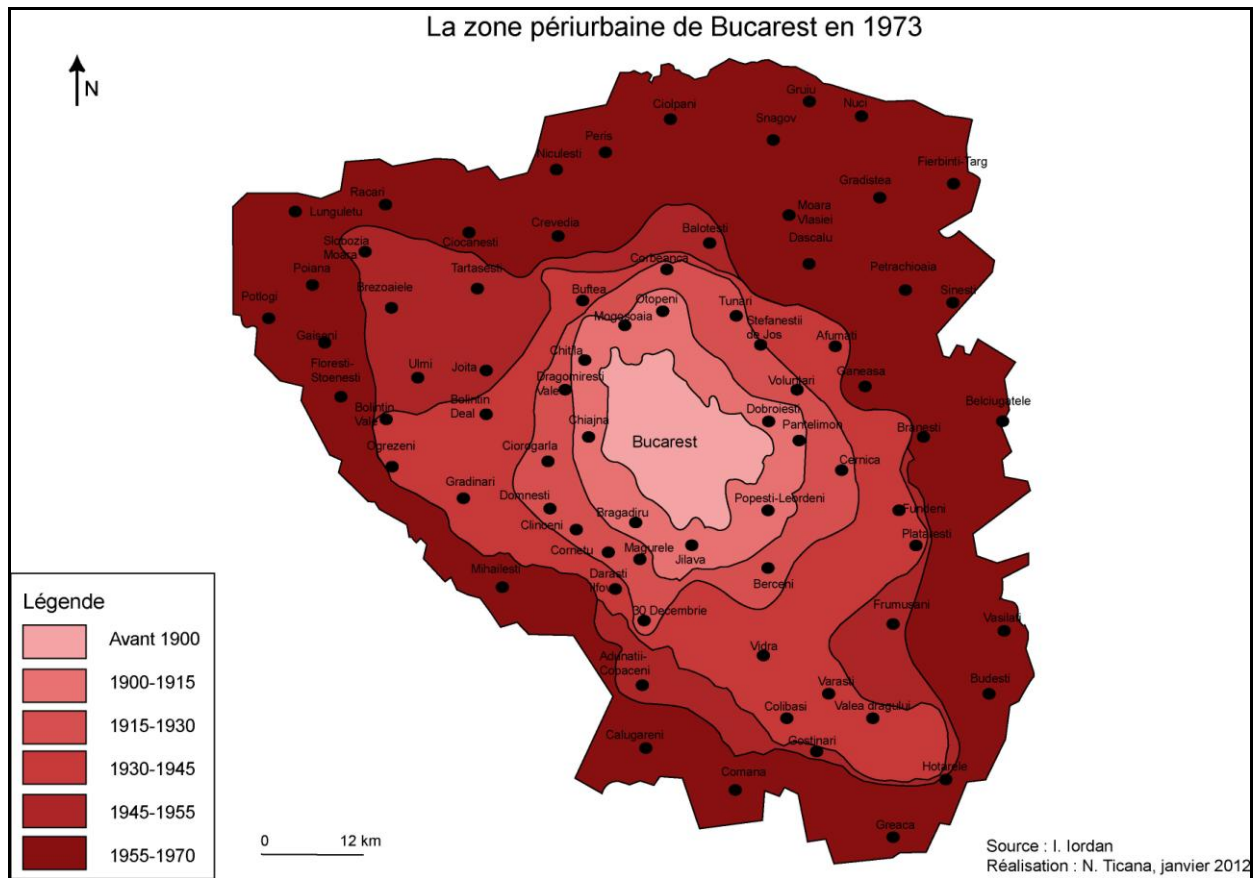
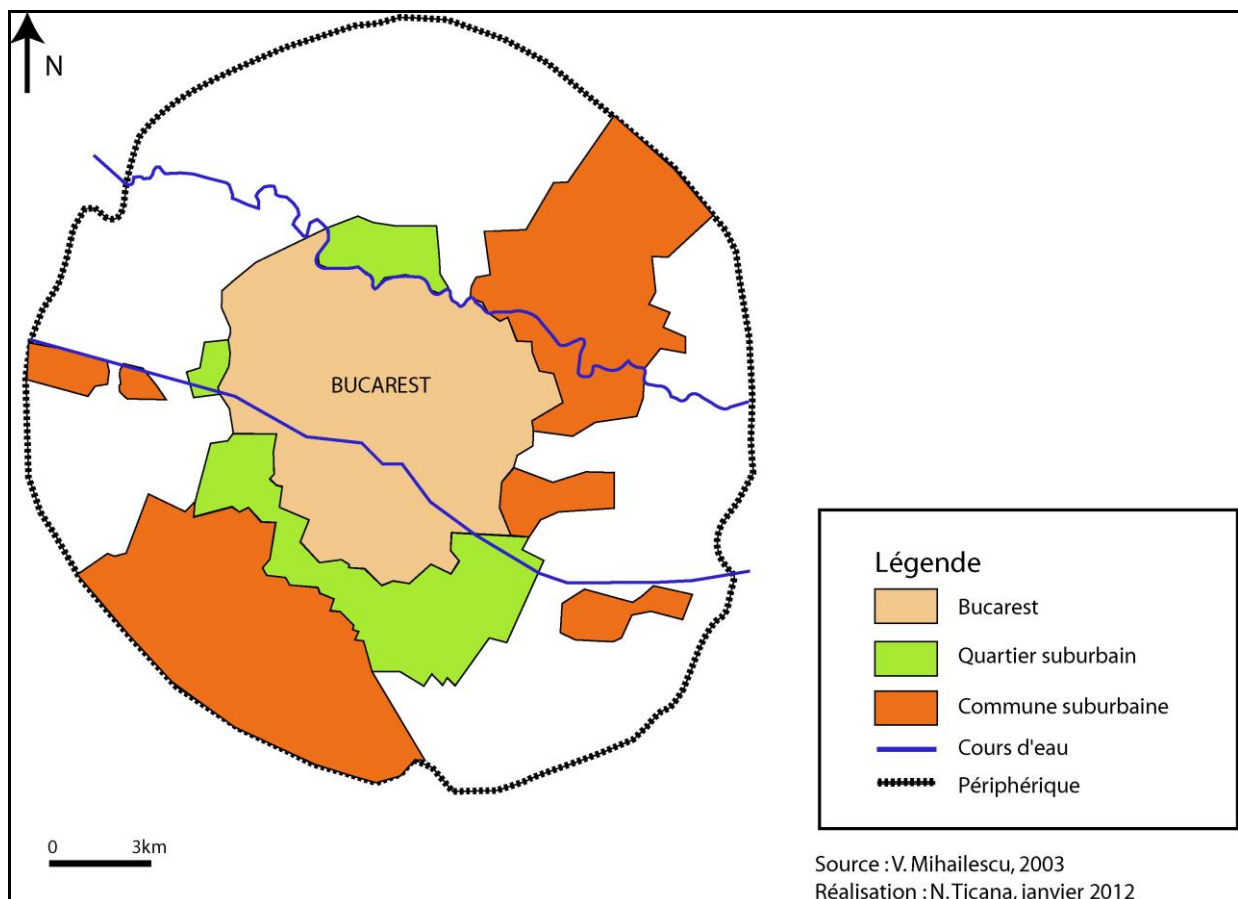


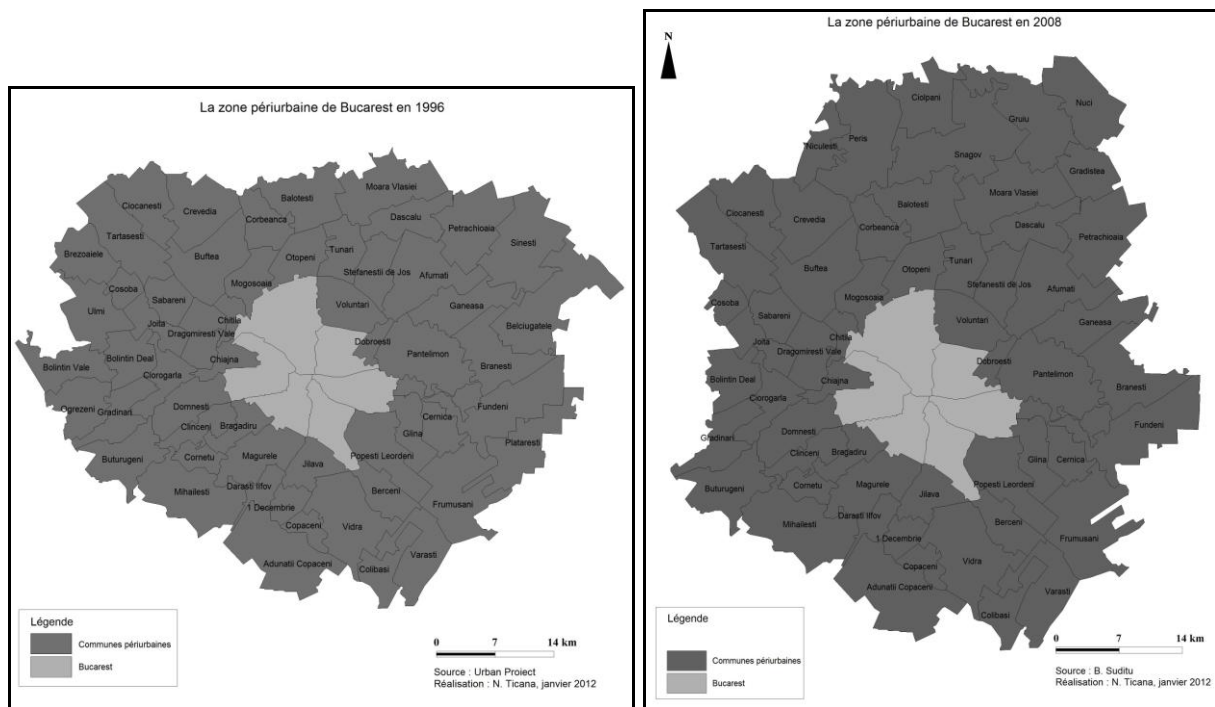
Figure n° 14 : Le municépe de Bucarest à l'instauration du communisme



Presque toutes les localités qu'on a évoquées pendant la première étape de création de zone périurbaine sont devenues aujourd'hui quartiers de Bucarest, à l'exception de Fundeni et Dobroiești. Ces deux localités avec celles de Pantelimon, Roșu, Otopeni, Chitila sont contiguës ou se trouvent à une distance de quelques centaines de mètres des limites municipales de Bucarest.

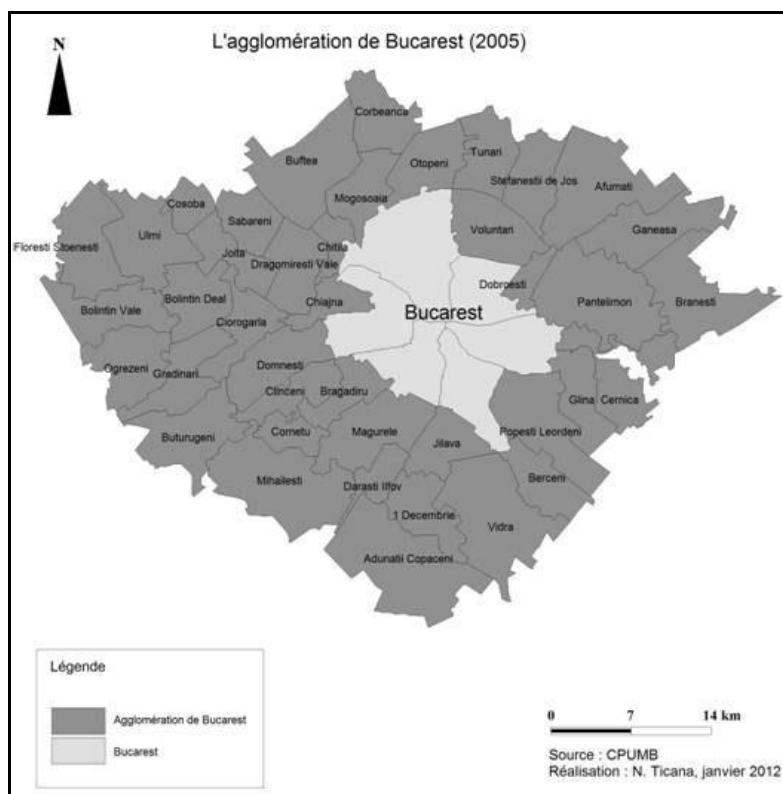
En 1996 l'Institut UrbanProiect Bucarest réalise une étude sur la zone périurbaine de Bucarest en la délimitant en fonction des différents critères. B. Suditu en a délimité une autre en 2008 (Figures n°15 et 16). Si pour I. Iordan le profil économique de la zone périurbaine était dominé par l'existence des activités agricoles, pour UrbanProiect, dans la délimitation d'une zone périurbaine, c'est la tendance d'extension tentaculaire tout au long des axes de communications des nouveaux espaces commerciaux qui a été le facteur dominant. En 1995 la municipalité de Bucarest pensait la création d'une ceinture verte de protection dans le but d'un développement non-spéculatif de la capitale. A l'extérieur de cette ceinture on devait retrouver des pôles d'importance locale. L'étude de la zone périurbaine de Bucarest était nécessaire pour optimiser l'évolution du territoire métropolitain dans l'optique d'un développement durable et d'une meilleure organisation administrative-territoriale au niveau départemental. Puisque le développement urbain et périurbain de Bucarest prend en compte d'autres facteurs aujourd'hui, une décennie plus tard B. Suditu délimite lui aussi une zone périurbaine de Bucarest. Ce sont le facteur résidentiel dans le périurbain et les déplacements domicile-travail entre Bucarest et les communes environnantes qui sont également prises en compte. Cet auteur garde comme espace d'étude toutes les communes du département d'Ilfov qui contourne Bucarest ainsi qu'une couronne de communes à l'extérieur vers l'ouest, le sud et l'est, dans les départements de Dâmbovița, Giurgiu et Călărași, limite que nous avons décidé de garder pour notre analyse.

Figure n° 15, Figure n° 16 : Délimitation de la zone périurbaine de Bucarest en 1996 et en 2008



La ville de Bucarest est aujourd’hui divisée en six arrondissements (division qui existe depuis 1979). L’agglomération de Bucarest comprend toute une série de communes, classifiées suburbaines par UrbanProiect. Cette délimitation a été réalisée en 2005 avec l’étude sur la ZMB (Figure n°17). Certains acteurs considèrent cet espace la zone périurbaine de Bucarest (ZPB).

Figure n° 17 : L’agglomération de Bucarest délimitée par UrbanProiect

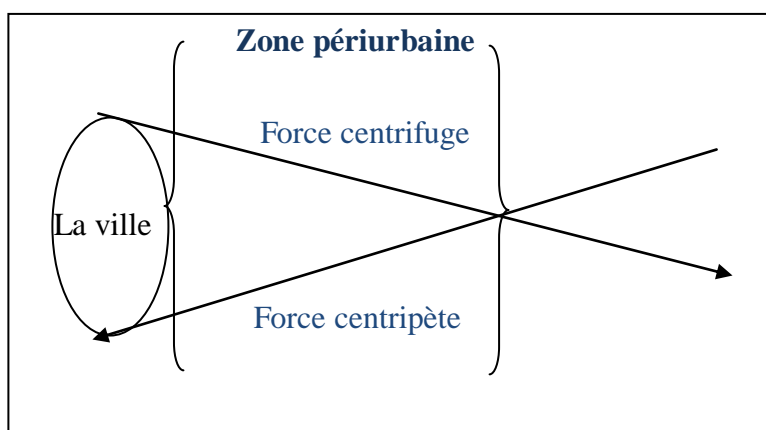


2. Les facteurs d'extension des la zone périurbaine de Bucarest d'avant et d'après 1990

D'après I. Iordan, pour la délimitation des espaces périurbains, il faut prendre en compte des critères économiques, sociaux, historiques et naturels du point de vue qualitatif ou quantitatif. Ces critères peuvent être groupés en deux grands types : des critères principaux et des critères secondaires. Les critères principaux sont basés sur la fonctionnalité territoriale, sur les relations directes entre l'espace périurbain et la ville, pendant que les critères secondaires sont reliés à des problèmes d'aspect et d'équipement comme les réseaux d'infrastructures, les équipements sociaux ou culturels. Pour cet auteur les relations directes entre l'urbain et le rural sont données par l'existence d'une agriculture périurbaine qui permette l'approvisionnement de la grande ville, une main-d'œuvre pour les usines de Bucarest, ainsi que l'existence dans le périurbain des espaces d'agrément pour les citadins.

Dans la délimitation d'un espace périurbain il faut tenir compte de l'intensité et de la nature des relations entre la ville et sa zone d'influence, donc mettre en évidence les forces centrifuges (vers le rural) et les forces centripètes (vers la ville), le point de convergence des deux catégories de forces représentant la ligne de démarcation du périurbain (Cocean, 2007, *op. cit.*, p.33) (Figure n°18)

Figure n° 18 : Délimitation d'un espace périurbain⁴⁰



Source : P. Cocean, 2007 Réalisation : N. Ticană, 2009

Dans la pratique de l'aménagement du territoire, la délimitation de la zone périurbaine n'est pas une opération administrative. Il n'y a nulle part un critère général valable de définition des limites d'une zone périurbaine, bien qu'on ait développé assez tôt une importante théorie sur les zones d'influence urbaine. Pour pouvoir classer une commune comme périurbaine un certain niveau de développement communal doit être acquis, tout d'abord en termes de réseaux

⁴⁰ Ticană N., 2009, *op. cit.*, p. 16.

d'infrastructures. Un deuxième critère serait de notre point de vue les migrations, dans tous les domaines (travail, loisirs, services, achats etc.). Ce deuxième critère entraîne bien sûr une augmentation du nombre d'habitants et de l'espace résidentiel. INSSE devrait suivre les modèles européens et définir des critères pour une telle délimitation, comme l'est dans le cas français, où le seuil de 40% de population active résidente dans le périurbain travaille dans le pôle urbain ou dans une autre commune attirée par ce dernier est défini. La division administrative du territoire roumain est une opération souhaitée pour l'optimisation de l'exploitation et du développement du territoire, mais souvent le facteur politique a un rôle très important. On reprend l'exemple de changement de statut d'une commune rurale. Elle peut devenir urbaine par décision gouvernementale.

Aujourd'hui les espaces périurbains ont comme traits dominants : le caractère résidentiel, la prégnance des migrations pendulaires et le caractère de sous-ensemble de la ville. D'après le *Dictionnaire de géographie humaine* (Erdeli, 1999) le périurbain est « *l'espace situé à la périphérie d'une ville et de sa banlieue, qui est affecté par des transformations profondes démographiques, économiques, sociales, politiques et culturels, issues des ses relations avec la ville. La migration d'un grand nombre de citadins, qui viennent vivre dans les communes rurales, mais continuent à travailler dans la ville, se traduit dans le paysage par une modification des logements, des équipements, de la densité et de la qualité des voies de communication* ». Dans le périurbain bucarestois la plupart de ces modifications se ressentent. Des problèmes existent pourtant : réseaux d'infrastructure et de transport, services et équipements n'ont pas suivi le rythme de changements démographiques et résidentiels.

Ces transformations démographiques, économiques, sociales, politiques et culturelles peuvent être observées sur d'autres espaces en Roumanie. On prendra l'exemple de deux grandes villes roumaines, pour la comparaison, qu'on détaillera par la suite.

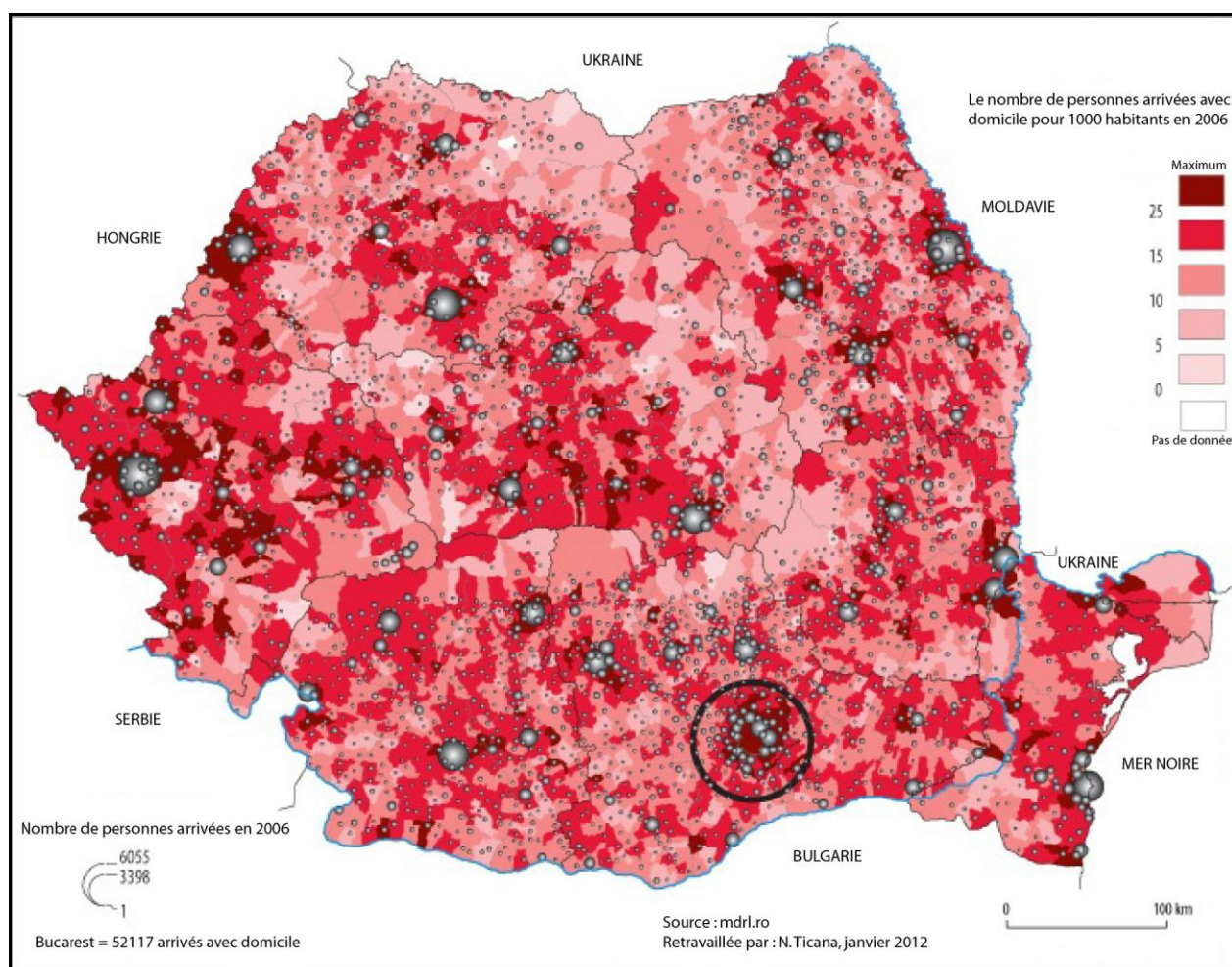
III. Extension urbaine des grandes villes roumaines

Sept pôles de croissances ont été créés en 2008 par décision gouvernementale (Iași, Constanța, Ploiești, Craiova, Timișoara, Cluj-Napoca, Brașov). Il d'agit des chefs-lieux de quelques départements roumains. L'extension urbaine est manifestement présente. Parmi ces sept là Timișoara, ville située à l'ouest de la Roumanie et Iași située à l'est représentent des pôles de grande importance en ce qui concerne le développement territorial en Roumanie. L'étalement urbain y est présent.

1. Prémises de la périurbanisation en Roumanie

Comme on l'a déjà évoqué plusieurs fois la périurbanisation se manifeste en Roumanie à partir de la dernière décennie. Ce processus se fait sentir tout d'abord par la construction de nouveaux logements en milieu rural (Figure n°20) et par conséquent par le changement de domicile dans les communes rurales choisies par ces personnes comme leur nouveau cadre de vie (Figure n°19). Mais ce phénomène dépasse largement les chiffres annoncés par INSSE, car souvent ces habitants ne font pas le nécessaire concernant le changement de domicile dans leurs papiers.

Figure n° 19 : Les nouvelles arrivées avec changement de domicile en Roumanie en 2006

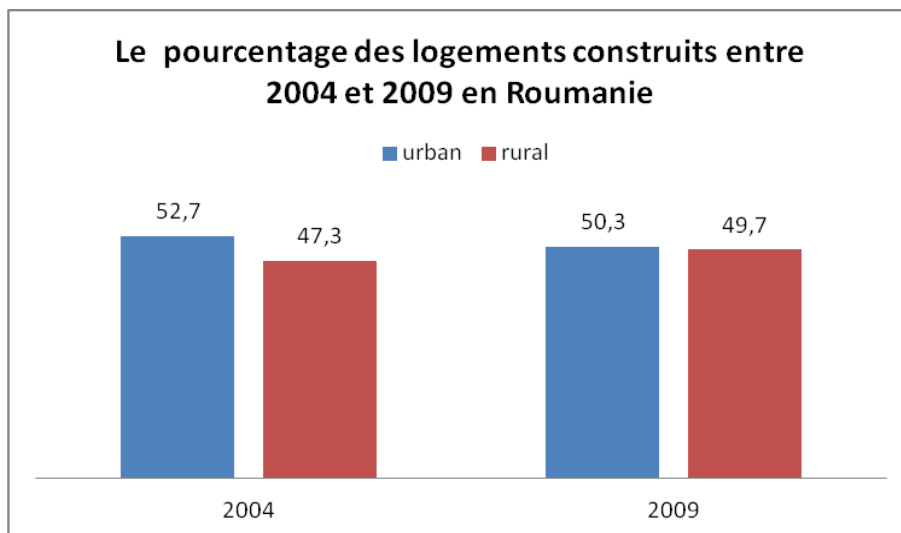


Sur la figure n°19 nous pouvons analyser le changement de domicile des Roumains en 2006. Bien que les grandes villes attirent toujours la population, les espaces périurbains attirent eux-aussi. Bucarest accueille le plus grand nombre de personnes arrivées avec domicile, mais toutes les communes du département d'Ilfov en reçoivent aussi. Ce sont les trois communes du nord et de l'est bucarestois, Otopeni, Voluntari et Pantelimon, qui accueillent le plus de nouveaux arrivants, le sud de Bucarest est moins cherché par les habitants. Bucarest et Ilfov

restent un cas isolé au sud de la Roumanie, les départements du centre et de l'ouest du pays présentent une continuité spatiale des dynamiques résidentielles en 2006.

Sur le graphique suivant sont présentées les dynamiques de construction de logements entre 2004 et 2009 dans le milieu urbain et aussi dans le milieu rural. En cinq ans ce pourcentage diminue dans le milieu urbain et il est en augmentation dans le milieu rural. La différence est qu'à l'intérieur des villes on construit plus des immeubles d'habitat collectif, pendant qu'à la campagne on va plutôt construire des maisons individuelles.

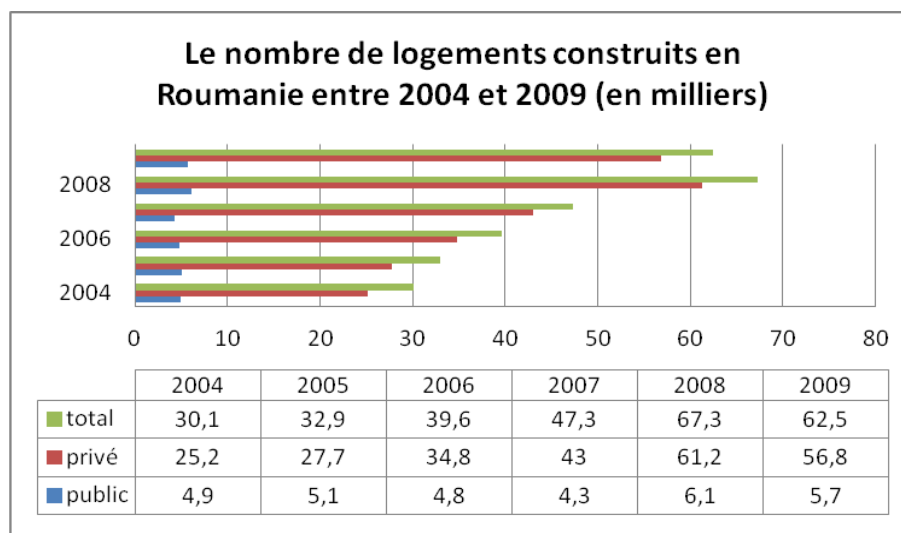
Figure n° 20 : La construction de nouveaux logements en Roumanie



Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană, janvier 2012

La majorité des nouveaux logements sont construits avec de l'argent privé (Figure n°21). La construction a été en hausse continue entre 2004 et 2009. Nous observons pourtant une baisse importante en 2009. Cela est dû à la crise immobilière qui a commencé à toucher la Roumanie à partir de ce moment-là.

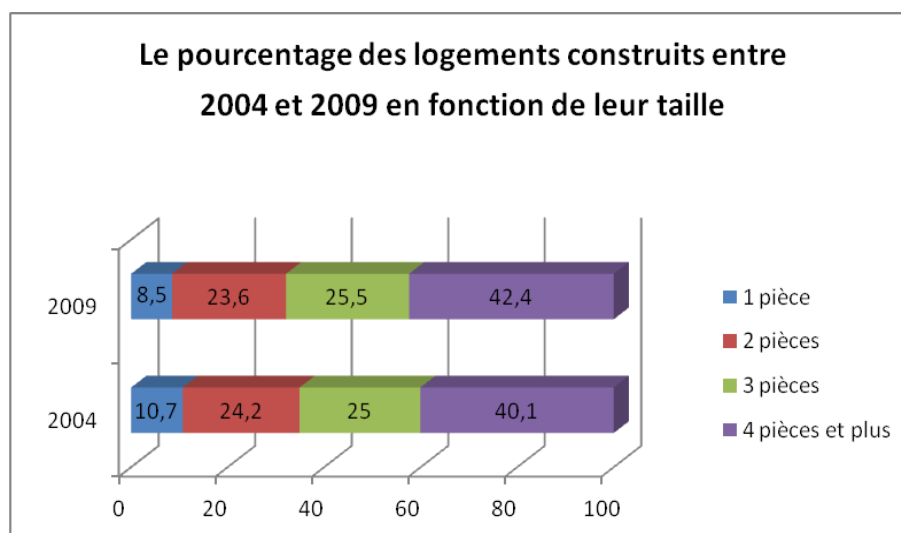
Figure n° 21 : La construction de nouveaux logements en fonction du type de financement



Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană, janvier 2012

Les nouvelles habitations sont plutôt spacieuses puisque 42,4% de la construction en 2009 concerne des logements avec au moins quatre pièces. (Figure n°22). Ces chiffres font référence aux logements dans des immeubles collectifs, tout comme aux maisons individuelles.

Figure n° 22 : La construction de nouveau logements en fonction du nombre de pièces



Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană, janvier 2012

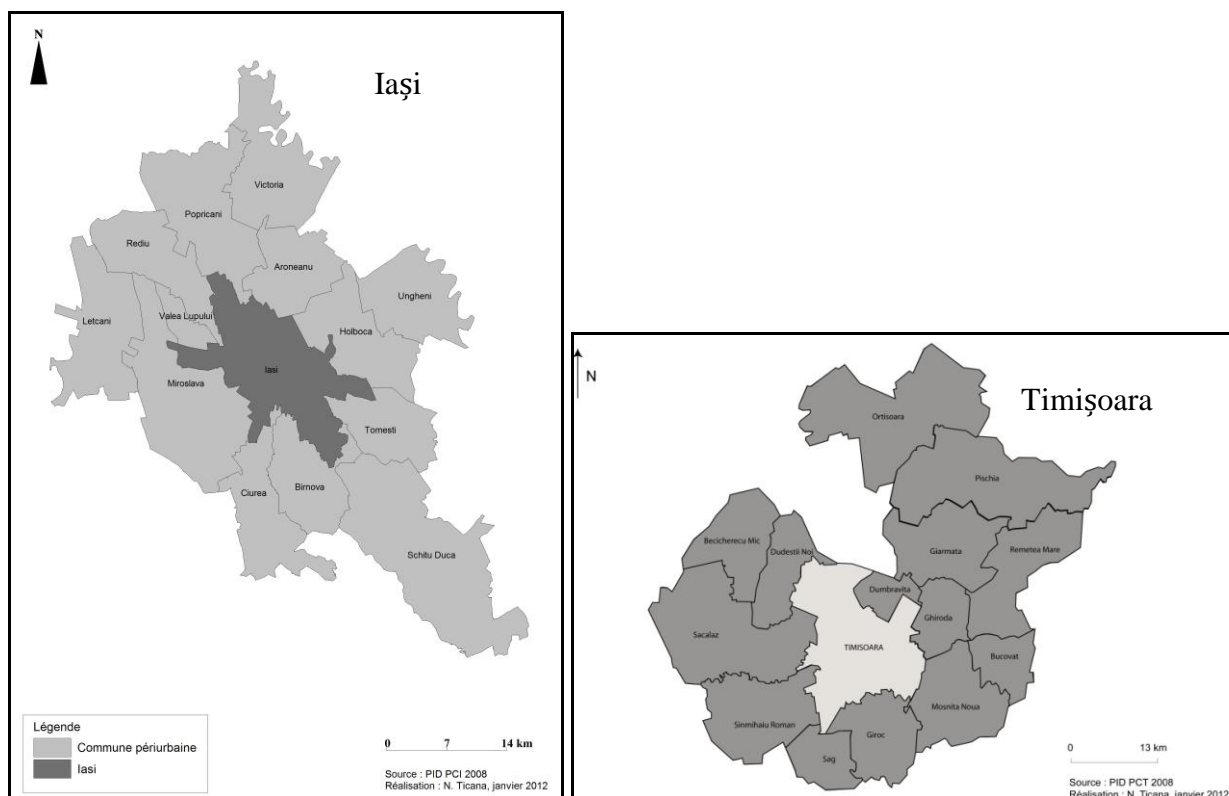
Localement la périurbanisation touche tout d'abord la capitale et les grandes villes roumaines, mais souvent la construction neuve, qu'elle soit résidentielle ou autre (centres commerciaux) peut être observée partout dans les périphéries à la charnière de l'urbain et du rural.

2. Timișoara, Iași – les mêmes modalités d’extension qu’à Bucarest ?

Bien que Timișoara et Iași n’aient pas le même poids démographique et économique que Bucarest, ces deux villes présentent tout comme la capitale les caractéristiques de la périurbanisation. Leur population se situe en 2011 aux alentours de 300 000 habitants, environ 306 000 pour Iași et 311 000 pour Timișoara. Migration vers le rural, mobilités domicile-travail (rural-urbain), construction de nouveaux logements et installation de zones industrielles et commerciales représentent tout comme à Bucarest de nouvelles modalités d’extension de la ville. Ces deux villes font partie des sept pôles de croissance roumains définis en 2008. Le pôle de croissance est une nouvelle structure territoriale. Il comprend un pôle urbain et sa zone d’influence. Les relations qui se développent entre les deux sont des relations de coopération et non pas des relations de subordination.

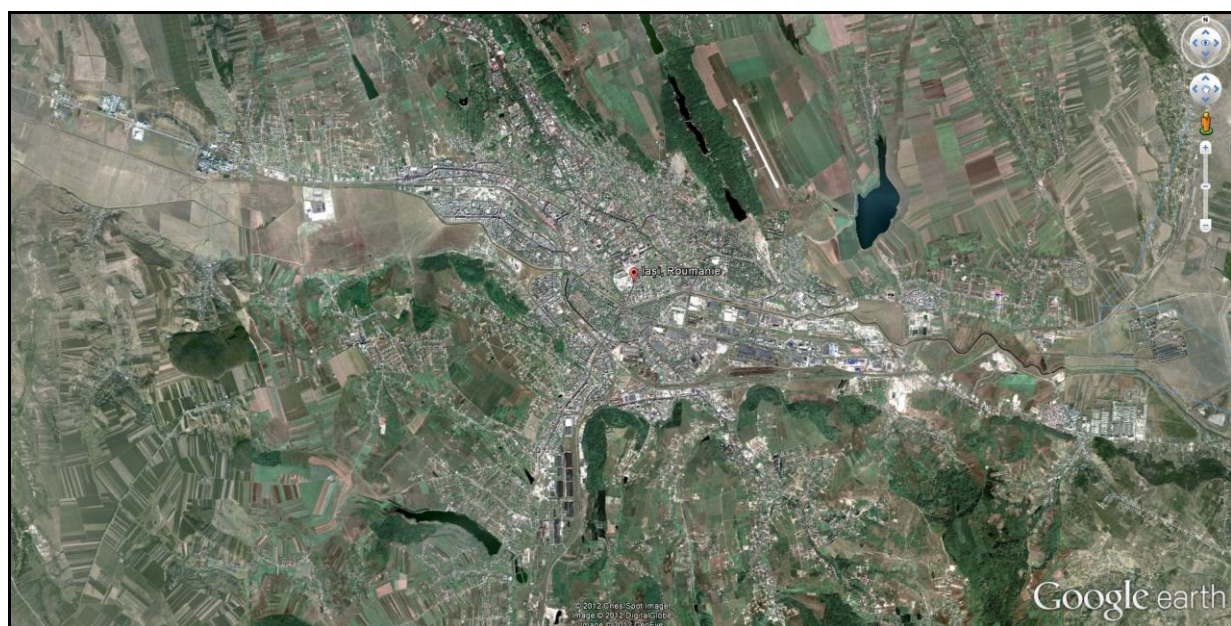
Le pôle de croissance Iași, qui correspond à la Zone Métropolitaine Iași (ZMI), comprend le municipe d’Iași et treize communes (Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Holboca, Lețcani, Mirosłava, Popricani, Reditu, Schitu Duca, Tomești, Ungheni, Valea Lupului, Victoria) (Figure n°23). Le pôle de croissance Timișoara comprend le municipe de Timișoara et quinze communes (Dumbrăvița, Sînandrei, Giarmata, Ghiroda, Remetea Mare, Bucovăț, Moșnița Nouă, Giroc, Șag, Sânmihaiu Român, Săcălaz, Dudeștii Noi, Becicherecu Mic, Orțișoara, Pișchia) (Figure n°24). Ces communes correspondent essentiellement à la première couronne de communes autour des pôles urbains. Les délimitations ont été réalisées par la mairie de Timișoara et par le Conseil Métropolitain d’Iași.

Figure n° 23, Figure n° 24 : Les pôles de croissance Iași et Timișoara



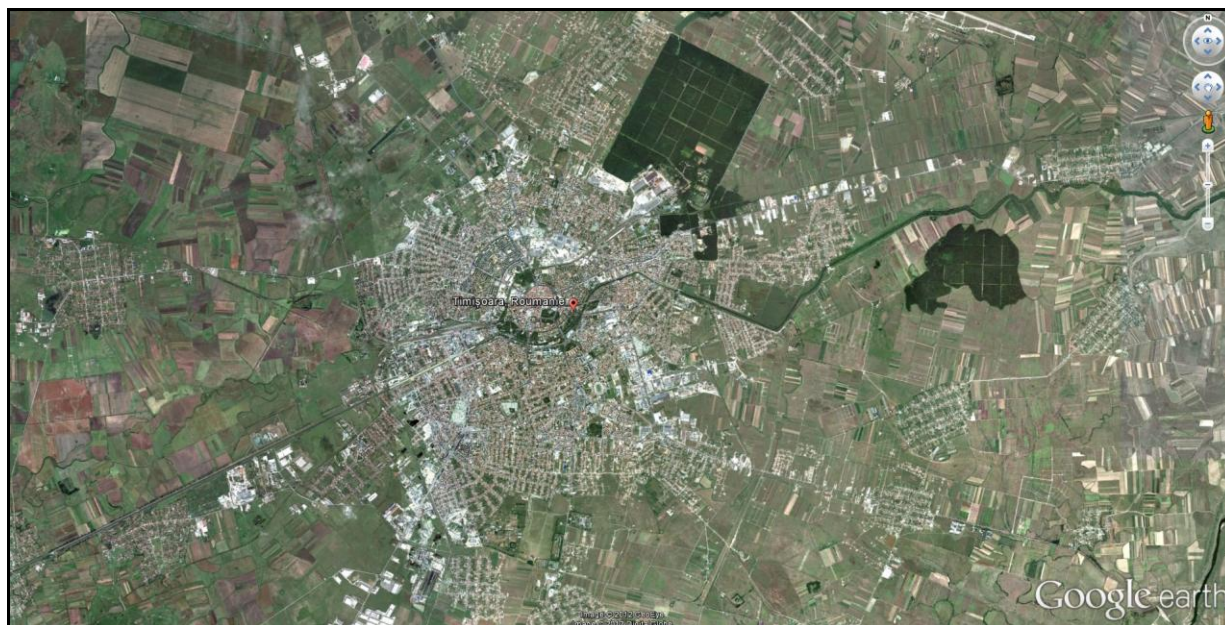
Les photos aériennes suivantes démontrent un étalement urbain des communes urbaines d'Iași et de Timișoara. Si Iași s'étale plus vers l'Ouest et le Sud, Timișoara, quant à elle s'étend plus vers le Nord et l'Est.

Photo n° 2: L'étalement urbain à Iași en 2012



Source : GoogleEarth2012

Photo n° 3 : L'étalement urbain à Timișoara en 2012



Source : GoogleEarth2012

Tout comme Bucarest, Iași et Timișoara enregistrent depuis quelques années une hausse de leur population⁴¹, la raison principale étant un apport important de jeunes venus pour les études et qui y restent pour le travail, car ces grandes villes présentent une offre importante en emplois. Cela n'empêche pas que les communes rurales des pôles de croissance enregistrent elles aussi une évolution positive de leur population (Tableau n° 5 et 6 et Figure n°25). Ce phénomène est accompagné de l'apparition de nouvelles constructions résidentielles en extension du pôle urbain. Il s'agit souvent d'habitat individuel. Des investisseurs construisent également des immeubles avec appartements.

Tableau n° 5 : Évolution démographique des communes du Pôle de Croissance Iași

	1992	2002	2006	2008
Iași	344.425	320.888	316.716	306.561
Aroneanu	2.376	2.884	2.927	3.044
Bârnova	2.935	3.935	4.261	4.540
Ciurea	8.043	10.092	10.566	10.954
Holboca	11.123	11.662	12.416	12.701
Lețcani	5.874	6.620	6.724	6.866
Miroslava	5.911	8.073	8.756	9.561
Popricani	5.537	6.735	7.354	7.677
Rediu	3.369	3.421	3.839	3.750
Schitu Duca	3.909	4.337	4.453	4.507
Tomești	11.245	11.666	12.201	12.397
Ungheni	3.567	3.989	4.162	4.285

⁴¹ Iași enregistrait 303.979 habitants en 2007 et 306.561 en 2008.

Valea Lupului	2.078	3.075	3.627	4.028
Victoria	3.771	4.293	4.365	4.427
Total	414 163	401670	402367	395298

Réalisation : N. Ticană, Source : PID

PCI

Si jusque dans les années 1990 les communes rurales perdaient en nombre d'habitants et les villes-centre en gagnaient aujourd'hui le phénomène s'est inversé. Iași par exemple a gagné presque 80 000 habitants entre 1977 et 1992 ; la ville en a perdu presque 23 000 entre 1992 et 2002 (Figure n° 25). Les communes autour d'Iași ont une évolution positive. Bârnova, Miroslava et Valea Lupului connaissent une évolution positive spectaculaire de 54, 62 et 94%. Ce phénomène est justifié par la présence des parcs résidentiels autour de ces communes.

Tableau n° 6 : Évolution démographique des communes du Pôle de Croissance Timișoara

	2002	2006	2008
Timișoara	308.765	303.224	311.481
Becicherecu Mic ⁴²	4.613	2.485	-
Bucovăț ⁴³	-	-	-
Dudeștii Noi	-	2384	-
Dumbrăvița	2.441	2.778	-
Ghiroda	4.584	4.778	-
Giarmata	5.319	5.638	-
Giroc	3.996	4.354	-
Moșnita Nouă	3.787	3.958	-
Orțișoara	3.884	3.965	-
Pișchia	2.878	2.766	-
Remetea Mare	3.041	3.124	-
Sânmiхайu Român	4.186	4.373	-
Săcălaz	6.182	6.491	-
Șag ⁴⁴	4.191	2.696	-
Total	357 867	353 014	-

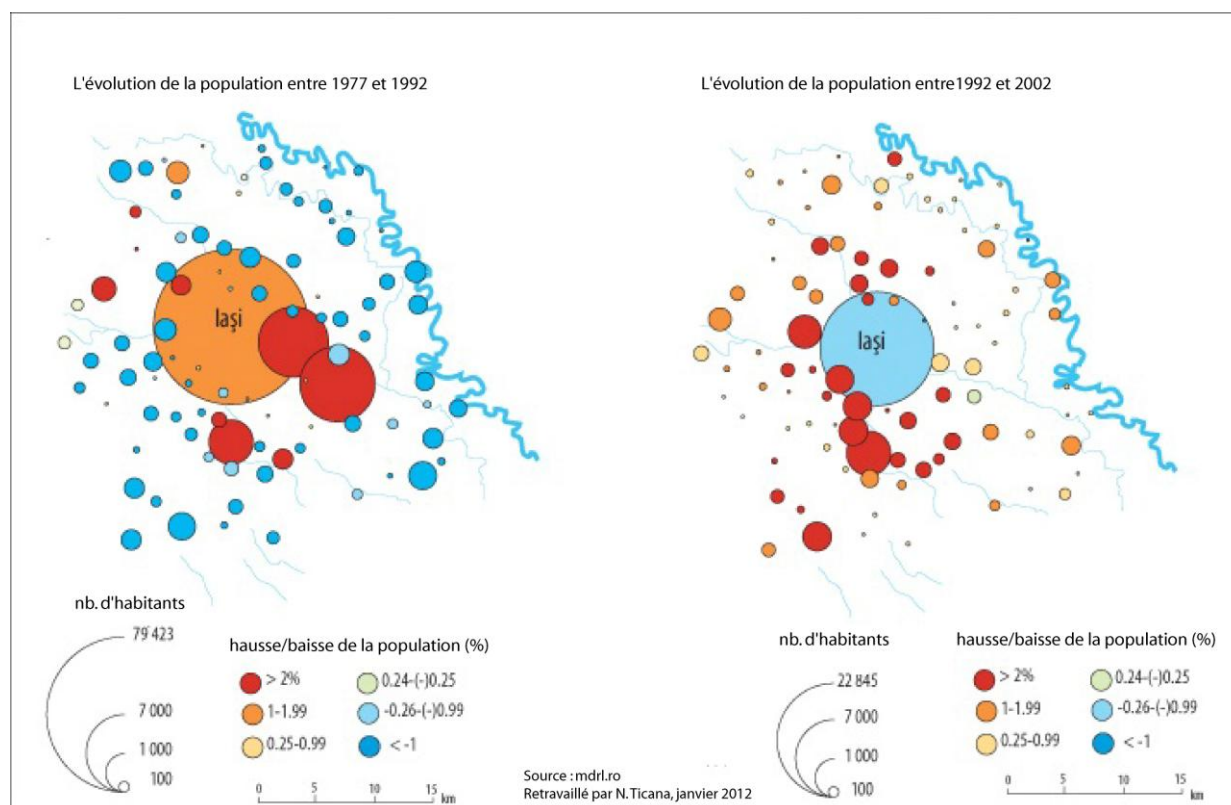
Réalisation : N. Ticană, Source : PID PC

⁴² Jusqu'en 2005 Becicherecu Mic et Dudeștii Noi formaient une seule commune.

⁴³ Jusqu'en 2008 Bucovăț faisait partie de la commune de Remetea Mare.

⁴⁴ Jusqu'en 2005 la commune Parta faisait partie de la commune Șag.

Figure n° 25 : La dynamique périurbaine à Iași

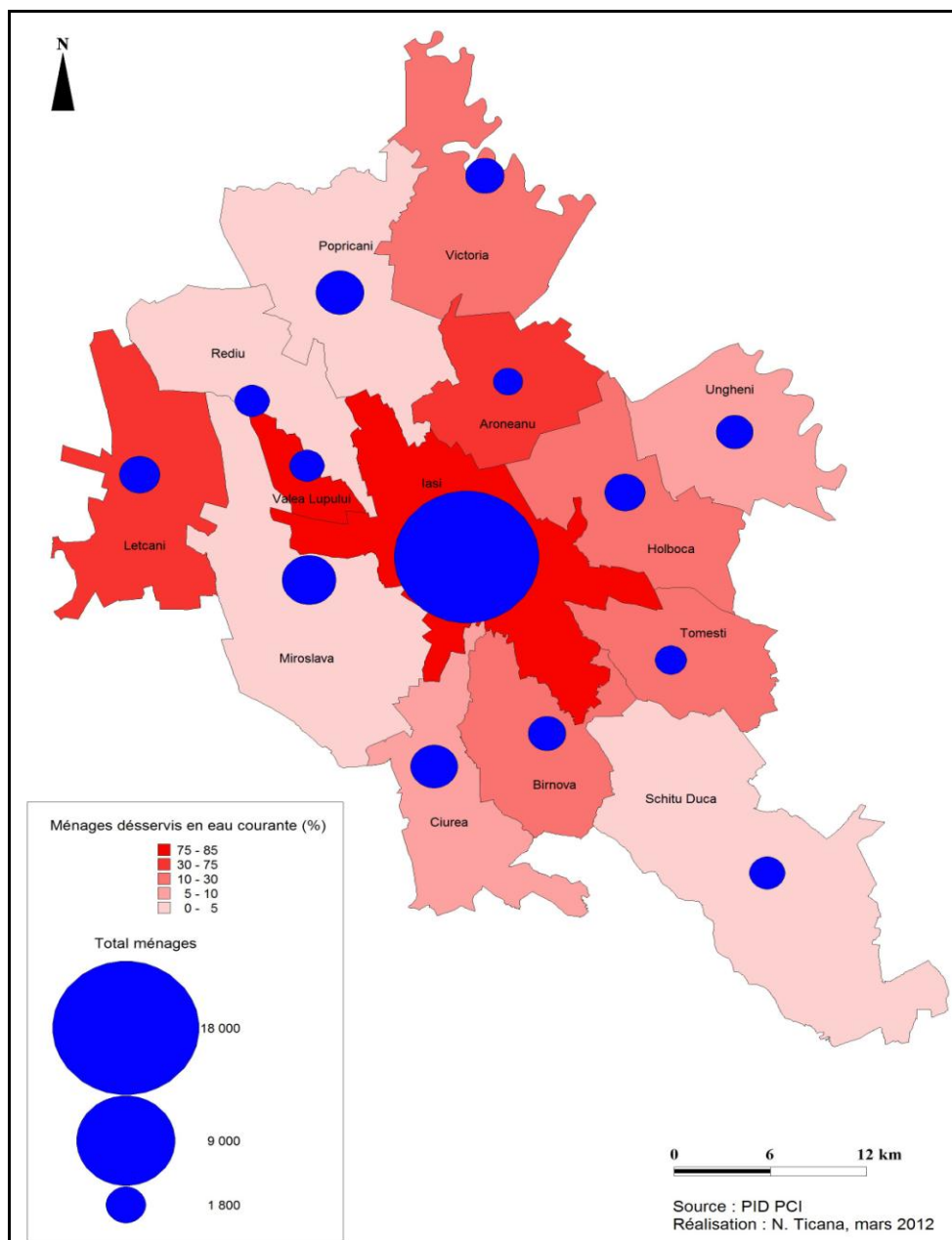


Le pôle de développement Timișoara a tendance à se développer vers le nord, vers le sud et vers l'est, pendant qu'Iași se développe plus vers le nord, vers le sud et vers l'ouest. Des espaces d'agréments se trouvent vers ces directions en extension de la ville d'Iași. C'est sans doute une des raisons qui caractérisent le développement résidentiel.

Une autre caractéristique de la périurbanisation d'Iași et de Timișoara est représentée par l'apparition de parcs d'activités en périphérie, comme le remarquent V. Veschambre et N. Popa pour Timișoara en 2009. Quatre nouveaux parcs industriels et technologiques sont identifiés par ces auteurs vers le nord-est, le nord-ouest et le sud-ouest de Timișoara (trois autres zones et plates-formes industrielles vers l'intérieur de la municipalité de Timișoara sont en reconversion). Dans les communes des aires d'influence la présence des petites et moyennes entreprises (PME) est très forte. Les PME connaissent une évolution positive entre 2003 et 2006. Par exemple leur nombre a presque doublé dans les communes de Dudeștii Noi et Dumbrăvița. (156 à 295 à Dudeștii Noi et 120 à 242 à Dumbrăvița).

Des dysfonctionnements sont présents tout comme à Bucarest : tout d'abord en matière d'infrastructure de transport, mais également en matière de réseaux d'infrastructure (eau courante, assainissement, gaz etc.), services et équipements. La distribution d'eau courante dans les communes périurbaines d'Iași manque souvent. Il n'y a qu'une partie des ménages qui sont desservis (Figure n°26).

Figure n° 26 : La distribution d'eau courante dans le Pôle de Croissance Iași en 2009



Les deux communes les mieux desservies en eau courante sont celles d'Iași et de Valea Lupului à l'Ouest d'Iași. En troisième et quatrième position avec un taux de plus de 30% se situent les communes d'Aroneanu et de Lețcani, vers le nord et l'ouest d'Iași. Les autres dix communes du pôle de développement d'Iași sont en manque d'eau courante et deux parmi-elles n'en bénéficient pas (Schitu Duca et Popricani).

Pour prendre un autre exemple, celui des réseaux d'assainissement, dans l'aire d'influence de Timișoara seulement 2,3% (dans trois communes seulement : Dumbrăvița, Ghiroda et Giroc) de la population rurale dispose de cette infrastructure. Pour Iași la situation est la même : seulement 1,7% des ménages ont accès au réseau d'assainissement, dans trois

communes également : Ciurea, Holboca et Tomești. Pour ces trois dernières la population y est la plus nombreuse de toute l'aire d'influence.

IV. Facteurs et contraintes dans l'expansion périurbaine

Bucarest s'étale, ainsi que les communes de l'espace périurbain. Il y a une série de facteurs qui contribuent à cette extension urbaine. La périurbanisation ne se poursuit pas sans contraintes. Elles sont d'ordre économique, environnemental ou social. Le prix des terrains moins élevé et la disponibilité de l'espace pousse les investisseurs à s'éloigner de la ville-centre. L'*intravilan* augmente, l'*extravilan* diminue. La périurbanisation représente une menace ou au contraire un sauvetage des terres agricoles, qui sont toutes délaissées dans le département d'Ilfov, surtout dans les communes collées à Bucarest, qui n'ont presque plus du tout de terrain *extravilan*. A la suite du grand intérêt pour le foncier du périurbain bucarestois, la spéculation est présente. Au final dans certains endroits les prix des terrains et des constructions sont excessivement élevés.

1. La pression immobilière apparaît comme premier facteur de l'étalement

Le paysage urbain et périurbain bucarestois connaît des changements à la fois quantitatifs et qualitatifs. Ils sont le résultat des nouvelles activités économiques et des nouvelles idéologies venues d'ici et d'ailleurs. Par idéologies « venues d'ici » on sous-entend la nostalgie des Roumains pour une maison à la campagne, idées qui ont été transmises par la génération qui a connu la nationalisation en 1950 à l'instauration du communisme en Roumanie. Il y a en même temps le rejet des « blocs » gris communistes, avec des appartements souvent petits et mal isolés. Pour ce qui est des idéologies « venues d'ailleurs », dans ce cas il s'agit des nouvelles mentalités venues d'Europe Occidentale ou des États Unis. A la suite des vagues de promotion des maisons à la campagne, les Roumains sont attirés par ce nouveau modèle d'habitation : maison avec jardin, loin de l'agglomération de la ville, pouvant bénéficier de l'air pur et du calme. Ces nouvelles habitations bénéficient souvent des services de sécurisation, des équipements et d'autres types de services : écoles, supérette, pharmacie, piscine, terrain de sport etc. C'est ce qu'on appelle « les communautés fermées ». Une bonne partie de la population qui bénéficiait de moyens financiers a pu s'acheter ce type de maison. Cela a conduit à une hausse du nombre d'habitants dans beaucoup de communes périurbaines à partir des années 2000. A part ces quelques détails de cadre de vie, les nouveaux périurbains cherchent également une bonne desserte en axes de communications et la proximité des centres commerciaux.

D'autres facteurs de l'étalement bucarestois sont la disponibilité et les prix des terrains. Cela a conduit à l'installation de nouvelles zones d'activités demandeuses d'espace : zones

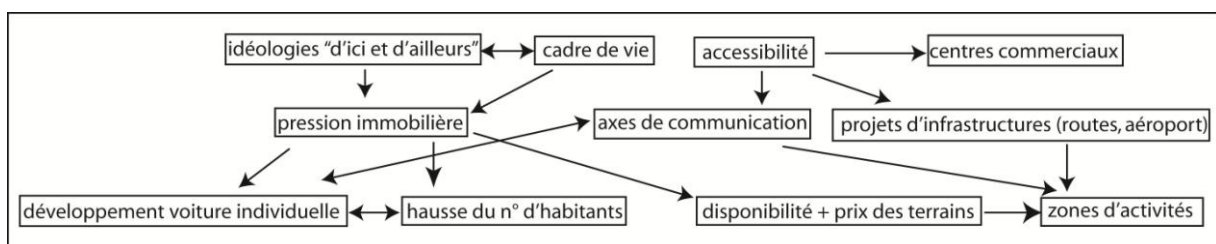
commerciales, centres de logistique et de dépôts. Ces zones d'activités vont s'implanter en dehors de Bucarest, dans des endroits avec une bonne accessibilité vers les axes routiers.

Les infrastructures de transport sont donc à prendre en compte dans le phénomène d'étalement urbain. La proximité des axes principaux de transport, les axes autoroutiers et le périphérique de Bucarest, constituent un facteur important pris en compte par les développeurs résidentiels ou industriels. Le développement de la voiture individuelle est en lien avec le développement des transports. Les projets pour la construction de l'autoroute Bucarest-Braşov et du nouveau périphérique de Bucarest, l'élargissement de l'ancien périphérique de Bucarest ainsi que les projets de construction d'autres infrastructures de transport, comme c'est le cas du nouveau projet d'aéroport Sud de Bucarest, sont encore des éléments à prendre en compte pour les nouvelles constructions résidentielles ou autres et l'installation de nouvelles populations. Un autre phénomène apparaît : l'augmentation des prix des terrains. A Domneşti, par exemple, commune située au sud-ouest de Bucarest on a commencé à avoir une grande demande en terrains à bâtir quand on a su que le nouveau périphérique de Bucarest allait traverser cette commune. En même temps les anciens habitants ont commencé à augmenter les prix pour leurs terrains. Cela n'est plus le cas aujourd'hui car on assiste à un effondrement des prix et des constructions de toute sorte. Le contexte économique plus difficile est à la base de ce phénomène.

Le choix du site est aussi à prendre en compte. Bucarest s'étale plus vers le nord grâce à l'existence des nombreux lacs, de forêts et à la proximité des Carpates, et moins vers le sud et l'est, bien que depuis peu de temps ces espaces affichent une attractivité, la raison principale étant le prix des terrains encore moins élevé. Nouveaux services et équipements voient le jour. Les investisseurs s'orientent aujourd'hui vers ces nouvelles alternatives foncières.

Les facteurs mis en évidence ci-dessus sont tous plus ou moins en interaction (Figure n°27). Ainsi, cette combinaison a donné lieu au phénomène d'étalement de la ville qui n'est pas sans conséquences.

Figure n° 27 : Les facteurs de l'étalement urbain bucarestois



Réalisation : N. Ticană, mai 2012

2. Contraintes dans différents domaines

L'étalement urbain pose plusieurs problèmes économiques, environnementaux et sociaux. Il est nécessaire de les souligner pour comprendre l'ampleur du phénomène en Roumanie.

2.1 Contraintes économiques à travers le manque d'espace et la cherté des terrains/constructions dans Bucarest

L'extension de la ville se réalise sur des terrains agricoles de grande valeur économique, il y a donc une perte qualitative et quantitative significative dans les communes du périurbain bucarestois. Cela ne semble pas soucier ni les habitants des communes, car ce sont eux-mêmes qui vendent leurs terrains (cela leur rapporte plus d'argent que le travail de la terre), ni les autorités. Il faut souligner le fait que ni les uns, ni les autres ne pensent à long terme, mais à court terme. Il y a une grande demande foncière auprès des communes qui augmentent leur espace constructible et cela diminue l'espace agricole.

Bucarest dispose de très peu d'espace libre pour accueillir les constructions résidentielles individuelles ou les activités industrielles et commerciales et souvent c'est plus cher. On continue à construire des logements à l'intérieur des limites de la municipalité de Bucarest, par contre il s'agit des constructions plus en hauteur qui demandent moins d'espace. Les bâtiments en hauteur destinés aux bureaux peuvent également faire leur apparition à Bucarest. En conséquence les activités demandant plus d'espace vont aller se placer en dehors de la capitale, non seulement à cause du manque des terrains disponibles, mais aussi grâce au prix du foncier moins élevé et aux taxes foncières plus basses. Les taxes et les impôts diminuent en fonction du rang de la commune et en fonction de la zone dans la commune (du centre vers la périphérie).

Cette pression immobilière génère des spéculations. Il s'agit de la période du boom immobilier. Elle a commencé à connaître sa fin en 2008. Aujourd'hui le contexte économique fait que les transactions foncières et mobilières connaissent une baisse importante. Le prix des terrains varie en fonction de la proximité de Bucarest. Il varie aussi en fonction des paysages (lacs, forêts) ou de l'existence des axes routiers principaux de transport et de la proximité des centres commerciaux. Si jusqu'en 2009-2010 l'étalement se poursuivait plutôt vers le nord et l'ouest, à partir de 2011 des changements visuels des paysages s'opèrent vers le sud et l'est. Le prix des terrains est moins cher. Par suite de la diminution des moyens de financement, les investisseurs et la population s'orientent vers ces espaces aujourd'hui. Cela permet à plus d'acheteurs d'envisager une acquisition foncière ou immobilière.

2.2 Contraintes environnementales liées à la pollution et aux déchets

Une autre conséquence est l'impact négatif sur l'environnement, sur les eaux et les forêts. Il s'agit de la pollution à la suite des déversements des déchets ménagers ou industriels. Il y a les lacs et les forêts dans la partie nord, mais aussi la rivière de Colentina (qui se jette dans la rivière de Dâmbovița) qui traverse la capitale. D'autres rivières plus petites (par exemple la Sabar, dans la commune de Domnești) sont concernées.

En même temps l'éloignement de la population induit des migrations domicile-travail plus importantes en termes de distance, et donc une accentuation de la circulation (automobiles, autobus et minibus). Cela engendre des nuisances à la fois phoniques et écologiques (pollution). En même temps les infrastructures sont insuffisantes et congestionnées. Il est nécessaire d'investir dans l'équipement routier. Des projets s'annoncent : nouveau périphérique, autoroute. Reste à voir quand verront-ils le jour.

2.3 La ségrégation comme principale contrainte sociale

Le coût du foncier est à l'origine du problème de mixité sociale. Dans la partie nord de la capitale roumaine, dans le secteur « de luxe », les prix des terrains et des pavillons sont très élevés. Ils pouvaient arriver pendant le boom immobilier jusqu'à 1000 euros/m². Il n'y a pas beaucoup de personnes qui peuvent acheter un grand pavillon dans un tel endroit comme c'est le cas dans le fameux quartier Pipera, dans la commune de Voluntari au nord de Bucarest. Les personnes à revenus modestes peuvent acheter des terrains dans d'autres communes. A Domnești, commune située au sud-ouest de Bucarest, le prix des terrains était d'environ 200 euros/m² en 2007-2008. Il reste une autre opportunité : acheter un appartement dans des bâtiments neufs. Il y a des avantages et des désavantages : prix plus bas, par contre espace de vie plus petit, espaces communs avec les voisins, pas de jardin etc.

Nous avons montré à travers plusieurs exemples le phénomène périurbain en Roumanie. Il est maintenant nécessaire d'étudier dans un chapitre à part le phénomène dans d'autres métropoles de l'Europe Centrale et Orientale dans l'optique d'une comparaison. Le modèle occidental sera également traité à travers les exemples français et allemand, modèle de réflexion en termes de gestion d'étalement urbain pour la Roumanie. La périurbanisation espagnole sera également analysée, d'une façon assez brève.

CHAPITRE IV : COMPARAISONS EUROPÉENNES DU PROCESSUS D'ÉTALEMENT URBAIN

Le quatrième chapitre de notre première partie porte, comme son intitulé l'indique, sur des comparaisons européennes. Nous allons donc exposer quelques exemples européens dans le but de montrer des ressemblances de processus ou au contraire des différences entre Bucarest et d'autres capitales européennes, mais aussi entre la Roumanie et d'autres pays. Si le processus semble avoir les mêmes caractéristiques avec les métropoles centre-est-européennes, voir celles du sud, cela n'est pas le cas pour les pays d'Europe Occidentale. Nos choix se sont orientés vers trois capitales centre-est-européennes : Varsovie, Budapest et Sofia. Nous avons choisi ces trois pays, la Pologne, ancien État communiste entré dans l'Union Européenne en 2004, parce qu'elle se rapproche le plus du point de vue spatial des pays qui ont une longue tradition périurbaine tels que l'Allemagne et la France. Nous nous demandons si grâce à ce rapprochement spatial la périurbanisation a la même ampleur qu'en Europe de l'Ouest ou si ce phénomène est plus tardif comme c'est le cas en Roumanie, sachant que la Pologne est un ancien pays communiste. Pour la Hongrie, Budapest, ancienne capitale de l'empire autro-hongrois, a été choisie puisque dans cet espace la périurbanisation a commencé plutôt que dans les autres pays ex-soviétiques, pendant le régime communiste dans les années 1980. Enfin, la Bulgarie, troisième espace de comparaison a été choisi car elle a rejoint l'Union Européenne en 2007 tout comme la Roumanie. Est-ce que le processus d'étalement urbain, de périurbanisation, se manifeste dans ces pays de la même manière que dans notre espace d'étude ? Y-a-t-il les mêmes problèmes de coordination entre les outils d'aménagement et ce qui se passe en réalité sur le terrain ? Nous avons voulu faire aussi une comparaison de processus entre la Roumanie et les pays ouest-européens : la France et l'Allemagne, mais aussi l'Espagne, « pays du Sud ».

Pour la réalisation de ce dernier chapitre de notre première partie de l'étude, nous sommes beaucoup appuyés, en termes de méthodologie, sur une étude bibliographique approfondie, sur les travaux de Lydia Coudroy de Lille pour la Pologne, Milena Alexandrova-Guest pour Bulgarie, des études réalisées par des agences d'urbanisme pour la Hongrie ou la France. A tout cela s'ajoutent des données Eurostat ainsi que des images aériennes pour montrer l'étalement du tissu urbain.

I. La périurbanisation dans d'autres pays de l'Europe Centrale et Orientale

Depuis la chute du communisme l'Europe Centrale et Orientale connaît un changement de paysages des zones rurales. Il s'agit d'un changement d'occupation du sol, mais aussi socio-économique. L'introduction de nouveaux éléments urbains en milieu rural se fait sans cesse depuis une vingtaine d'années, voire plus dans certains pays. De nouveaux défis apparaissent. Ils

sont liés à l'expansion métropolitaine. Cette croissance a souvent lieu sans aucune recherche de planification urbaine ou de développement durable. A travers trois exemples : Varsovie, Budapest et Sofia, nous pourrions démontrer ces propos.

Nous allons exposer tout d'abord le contexte historique pour ces pays est-européens, pour présenter successivement le phénomène périurbain à Varsovie, à Budapest et à Sofia, ainsi qu'une petite conclusion sur les enseignements à tirer en termes de gestion du périurbain.

1. Les héritages idéologiques socialistes

Pendant un peu plus de quarante ans les pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) ont vécu sous des régimes communistes. Plusieurs caractéristiques de la période communiste ressortent de tous les anciens pays soviétiques, comme le souligne G. Lepesant, chercheur CNRS : « *la quasi-inexistence d'une propriété privée, un contrôle direct de l'État sur l'usage des sols, la limitation à une résidence par unité familiale, une industrialisation massive, l'encadrement de la croissance des villes et notamment des processus de périurbanisation, l'absence d'autonomie des collectivités locales, l'absence de démocraties* ». Il s'agit des sociétés urbanisées. Mais souvent ce ne sont pas les capitales qui bénéficient le plus de cette croissance urbaine. Le secteur industriel est surreprésenté dans ces espaces européens et les services sous-représentés. L'absence d'une culture de la gouvernance basée sur le partenariat et la confiance entre les acteurs est bien présente.

Les pays centres-est-européens se caractérisent tous par une urbanisation moyenne entre 50 et 70%, comme l'indique Lydia Coudroy de Lille⁴⁵. Les grandes villes sont modestes en termes de démographie. Parmi les capitales est-européennes, Bucarest est la plus grande avec environ 1 950 000 habitants en 2010. L'histoire a joué un rôle très important dans l'urbanisation de ce coin d'Europe. Elle est récente et date du début du XXème siècle. Ces pays ont connu des conflits en termes d'occupation, ils ont été soumis à des puissances comme l'Empire austro-hongrois, L'Empire ottoman ou la Russie. Cela a créé des tensions qui ont freiné l'urbanisation. Cette urbanisation récente commence dans les années 1950, période qui correspond à l'instauration du communisme. Les villes s'urbanisent avec l'industrialisation massive et l'exode rural qu'elle a entraîné.

Depuis 1990, l'est s'ouvre à l'ouest, les flux migratoires, qui étaient presque inexistantes avant cette date, commencent à se développer. L'économie de marché est mise en place, ce qui permet une libéralisation du commerce et des échanges. Du point de vue urbanistique les villes s'organisent toutes de la même façon : un hyper-centre avec des bureaux, hôtels, voire résidences

⁴⁵ Professeur à l'Université Lyon 2, membre du laboratoire Géophile, ses travaux portent principalement sur la métropolisation et la Pologne.

de luxe. Vers la périphérie, la périurbanisation résidentielle se manifeste sous la forme de résidences imposantes et qui coûtent très cher. Les galeries commerciales et les hypermarchés font également leur apparition. Ce processus a été accompagné d'une motorisation accélérée des villes. Pourtant, les réseaux de transport connaissent un retard essentiel. La période soviétique a principalement développé un réseau de transport ferroviaire tourné vers la Russie et à vocation commerciale, limitant les infrastructures routières à un réseau routier peu développé. Les autoroutes sont d'ailleurs quasi absentes. L'autoroute A2 reliant Varsovie à Berlin doit être achevée cette année.

Plusieurs raisons font que certaines capitales ex-soviétiques connaissent un essor économique. Pendant que Bucarest et Sofia occupent les dernières places du podium, Budapest et Varsovie, capitales des pays plus riches des PECO connaissent une concentration plus importante d'activités et d'emplois. La Pologne et la Hongrie ont rejoint d'ailleurs plus tôt l'Union Européenne que la Roumanie et la Bulgarie. Plus proches de l'Autriche et de l'Allemagne Budapest et Varsovie sont plus dynamiques. Budapest bénéficie en même temps d'une bonne fréquentation touristique.

Après avoir perdu un grand nombre d'habitants les trois capitales connaissent tout comme Bucarest une légère hausse de leur population. Bucarest compte 1 944 451 habitants en 2010. La région Bucarest-Ilfov en compte environ 2, 262 millions d'habitants. Cette nouvelle région de développement de la Roumanie connaît une hausse de sa population depuis 2004 pendant que Bucarest la connaît depuis 2006. Les trois autres capitales est-européennes : Varsovie, Budapest et Sofia connaissent elles aussi une augmentation du nombre d'habitants (Tableau n°7), tout comme leurs périphéries. Plusieurs causes peuvent se retrouver à l'origine de ce phénomène. Tout d'abord le phénomène de périurbanisation contribue à la croissance de la population des espaces entourant ces métropoles. D'un autre côté ces capitales connaissent un léger essor démographique sans doute grâce au développement économique qui attire la population pour le travail, le plus souvent des jeunes qui à la fin de leurs études restent habiter et travailler dans les capitales. Peut-on donc parler de ré-urbanisation ? C'est peut être « aller trop loin », car cette croissance démographique est insignifiante par rapport aux grandes pertes de population qui ont affecté ces villes-capitales depuis une vingtaine d'années.

Tableau n° 7: Évolution de la population entre 2003 et 2011 à Budapest, Varsovie et Sofia

	2003	2005	2007	2008	2009	2010	2011
Sofia	1194164	1221157	1237891	1240788	1247059	1249798	1259446
Varsovie	1688194	1692854	1702139	1706624	1709781	1714446	1720398
Budapest	1719342	1697343	1696128	1702297	1712210	1721556	1733685

Source : Eurostat, Réalisation : N. Ticană, mars 2012

2. Varsovie comme exemple polonais

Varsovie, capitale polonaise (Figure n°28) et une des plus peuplées parmi les capitales est-européennes, ne bénéficie pourtant pas d'un grand poids démographique sans son pays. La Pologne compte un peu plus de 38 millions d'habitants. Varsovie compte environ 5% de la population totale. Cela est le résultat de plusieurs indices : destruction de la ville en 1945, industrialisation massive reconduite dix ans après vers les périphéries (à la suite d'une pénurie de logements), position à l'intérieur du pays, plus vers l'est.

La « désagglomération » de la ville (Coudroy de Lille, 1997) a conduit à une croissance démographique importante à l'extérieur de la ville. Tout comme Bucarest, la ville est fermée à partir de 1954 et les mobilités sont interdites. Il faut posséder une autorisation de résidence pour s'y installer. Tout comme en Roumanie, c'est plus facile pour les cadres proches du pouvoir que pour les ouvriers. Les communes environnantes connaissent une croissance vigoureuse, par contre les alentours de Varsovie ne bénéficient pas d'équipements nécessaires, ce qui fait qu'on assiste à une « construction sauvage » (Coudroy de Lille, *op. cit.*, 1997) à l'extérieur de la ville.

La Pologne fait partie de l'Union Européenne depuis 2004. Sa capitale, Varsovie compte en 2008 environ 1 714 446 millions d'habitants. C'est la troisième capitale la plus peuplée des PECO après Bucarest et Budapest. Varsovie connaît une hausse de sa population depuis 2004, tout comme son espace périurbain.

Dans cette analyse de Varsovie nous allons traiter dans un premier temps la structure de la ville de Varsovie, pour présenter ensuite le phénomène périurbain et sa gestion actuelle. Cette analyse s'appuie essentiellement sur des études bibliographiques et tout d'abord sur celles de Lydia Coudroy de Lille.

Figure n° 28 : Localisation de Varsovie en Union Européenne, en Pologne et en Mazovie



2.1 Évolution de la structure administrative de Varsovie

La nouvelle trame territoriale en Pologne concerne aujourd'hui les régions (voïvodie), les départements (powiat) et les communes (gminy). A partir de 1990 plusieurs découpages administratifs du pays et de la capitale ont été réalisés pour pouvoir arriver à la structure actuelle.

La décentralisation en Pologne s'est réalisée en 1990 par la création des collectivités territoriales. Varsovie comprenait sept arrondissements avant 1990 qui sont devenues communes après cette date. Quatre ans plus tard les mailles administratives au niveau de Varsovie changent, dans l'attente de la réforme territoriale de 1998. On passe de sept à onze communes, la commune centrale, Centrum, étant elle aussi divisée en sept arrondissements.

La réforme territoriale de 1998 avait pour but de créer un niveau intermédiaire entre la région et la commune. Il s'agit du département. Le nombre de régions est diminué et leur superficie agrandie (elles passent de 49 à 16). Varsovie s'inscrit donc à partir de cette date dans une nouvelle région, la Mazovie (Figure n°28). Elle a, tout comme Bucarest, un double statut, à la fois celui de ville et de département.

En 2002 la structure administrative de la capitale polonaise change encore. La commune-centre de Varsovie est supprimée. Les sept arrondissements avec les dix autres communes, auxquels s'ajoutent une onzième, deviennent tous des arrondissements de Varsovie. Il s'agit donc à partir de 2002 d'une seule commune.

Pour gérer la croissance de la capitale polonaise des études en vue de la création d'aire métropolitaine ont été réalisées, bien que tout comme dans le cas de Bucarest cet espace métropolitain ne bénéficie pas de statut administratif en tant que collectivité territoriale. Mais avant de traiter de cette question métropolitaine une analyse sur les recompositions territoriales de l'espace urbain et périurbain de Varsovie apparaît nécessaire.

2.2 Recompositions territoriales de l'espace urbain et périurbain

Varsovie exerce une influence sur sa périphérie entre cinquante et cent km (Laignel A., 2006). Pendant l'époque communiste Varsovie et les communes périphériques étaient gérées ensemble par le pouvoir, le but étant de maîtriser les flux migratoires et une périurbanisation anarchique. Après 1990, les communes deviennent autonomes. Elles développent vite une concurrence accrue pour l'attrait des investisseurs. Cela provoque des discordances entre les différentes politiques locales et donc des lacunes en matière de politiques globales d'infrastructures.

Après 1989 l'évolution de la capitale polonaise est marquée par l'étalement de sa population, la déconcentration de l'emploi vers les périphéries avec l'apparition des pôles commerciaux et l'émergence d'un centre d'affaires. Le centre de Varsovie connaît beaucoup de changements. Ce sont surtout les bureaux, les hôtels de prestige et les entreprises qui apparaissent à Varsovie, ainsi que de nombreuses sociétés de services supérieurs : banques,

sociétés de conseil, avocats, notaires. L'attractivité de Varsovie, tout comme celle des autres PECO est plutôt due aux faibles coûts qu'à la qualité du milieu et des infrastructures, d'après une enquête sur l'attractivité des villes européennes en 2002⁴⁶. Les entreprises étrangères occupent les friches inoccupées du centre-ville. Les friches et les équipements inachevés abondent d'ailleurs à l'aube des années 1990. Au début des années 2000, Varsovie souffre d'un manque de logements qui freine le développement de la ville et des mobilités résidentielles.

La demande en nouveaux logements concerne surtout les populations aux revenus élevés, que se soient les jeunes hautement qualifiés et bien rémunérés, les familles dont les revenus ont fortement augmenté avec les nouvelles transformations ou les personnes arrivées dans le pays avec les sociétés étrangères implantées à Varsovie. Tout comme dans le cas bucarestois, cette offre éloigne la population à budget limité du marché immobilier. Dans le périurbain on construit de l'habitat individuel qui souvent prend la forme des communautés fermées, mais aussi de grands immeubles avec appartements de luxe. Souvent ces nouveaux logements sont implantés là où jusqu'à présent habitaient les « classes sociales supérieures ». D'après B. Jalowiecki (2011) les raisons principales d'habiter un tel logement sont : le sentiment de sécurité, car ses nouvelles habitations bénéficient d'enceinte, de garde et d'alarme, l'entre-soi et le prestige du lieu d'habitation. Cela crée d'ailleurs une ségrégation socio-spatiale, phénomène d'ailleurs visible partout en Europe Centrale et Orientale.

En termes d'équipements, services et infrastructures des dysfonctionnements subsistent : nombre d'écoles ou de médecins insuffisants pour répondre à la demande croissante de population dans les communes périphériques de Varsovie, réseaux d'infrastructures et de transports qui nécessiteraient des modernisations. Bien que des projets d'infrastructures de transports aient été annoncés pour 2011 ils ne se concrétisent toujours pas. En 2008 Gilles Lepasant parlait d'une future liaison Lodz-Varsovie en 45 minutes pour 2011 contre 2h en 2008. En tapant Lodz-Varsovie sur des sites d'itinéraires routiers le résultat est le même qu'il y a trois ans : il faut toujours deux heures, voire plus, pour relier les deux villes.

Tous ces aspects demandent une bonne gestion des espaces urbains et périurbains. Une première réponse est la métropolisation. Comment cela se passe dans le cas varsovien ?

⁴⁶ Il s'agit d'une enquête réalisée par une grande firme de conseil « Healey and Baker » auprès des responsables des grandes sociétés européennes, d'après Bourdeau-Lepage Lise, Université de Bourgogne, 2004.

2.3 Vers une gouvernance métropolitaine

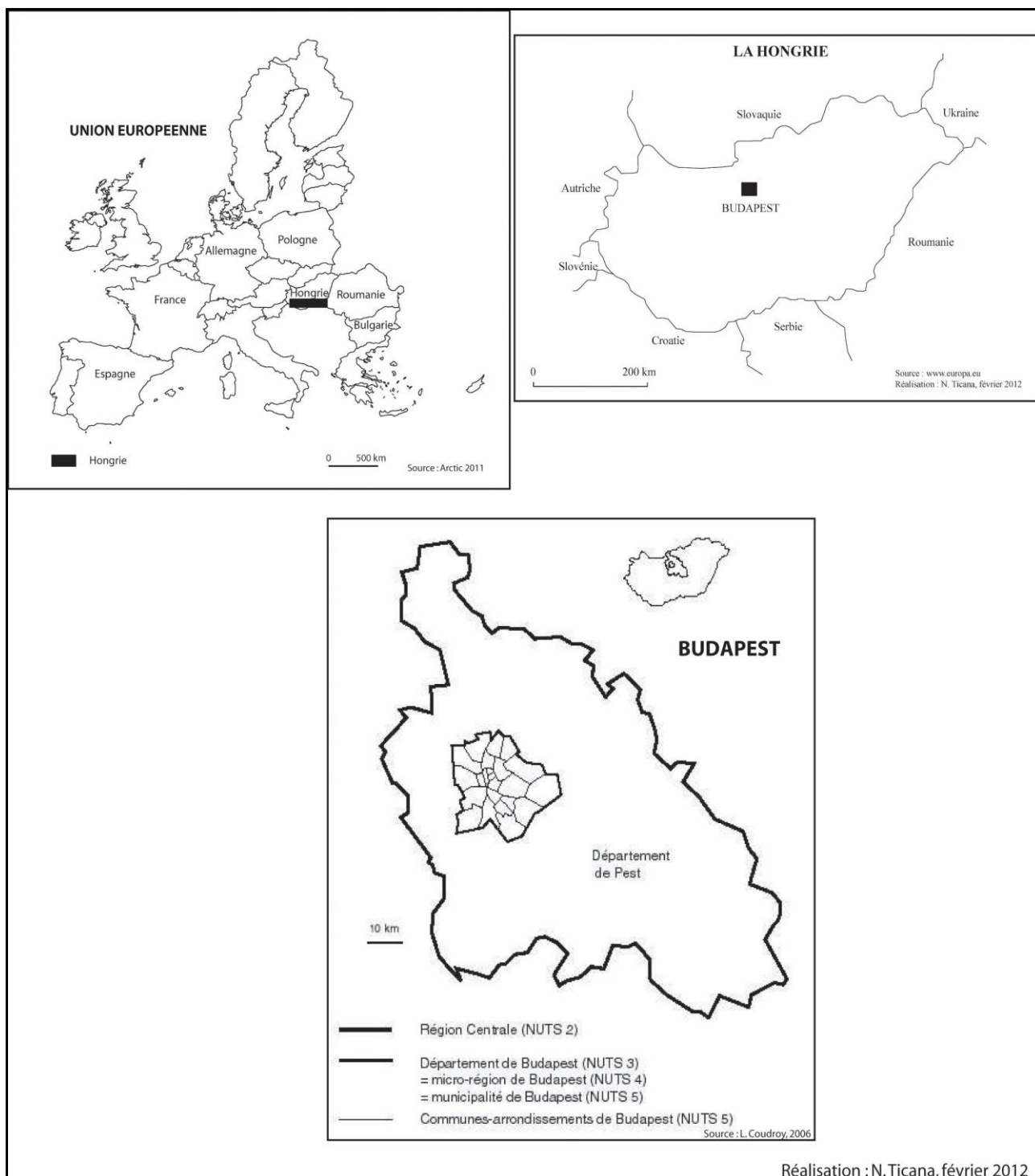
Depuis une vingtaine d'année la plupart des capitales des PECO enregistrent des dynamiques très fortes. Dans le cas de Varsovie les discussions pour la création d'une aire métropolitaine existent dès le début des années 1990, nouveauté pourtant pour un pays qui a développé pendant longtemps une idéologie « anti-métropolitaine » (Gajdos P., 2008). Organiser l'espace métropolitain est indispensable pour gérer des problèmes induits par la périurbanisation. La création de projets communs entre les diverses collectivités territoriales est une nécessité, mais elle se heurte à de grandes difficultés tout d'abord en raison du manque d'une pratique intercommunale. Il y a des communes autour de Varsovie plus développées que d'autres. Bien qu'elles soient dotées des mêmes compétences, les communes ne bénéficient pas des mêmes moyens. En pénurie budgétaire il y a la concurrence qui s'installe entre les communes. Cela bloque le développement harmonieux d'un éventuel territoire métropolitain. Cette faiblesse de la gouvernance métropolitaine a des conséquences négatives sur la gouvernance des transports publics ou sur les réseaux d'infrastructures.

Bien qu'elle semble avoir achevé son intégration européenne, la Pologne, un véritable pont entre l'ouest et l'est, a encore des difficultés de développement à surpasser. Entre la défense de l'intérêt local, la passivité de l'État ou l'absence de confiance, Varsovie doit encore trouver des solutions dans la question de la gouvernance et de la gestion de son espace périurbain et de son futur espace métropolitain.

3. La périurbanisation à Budapest comme exemple hongrois

La Hongrie a fait son entrée dans l'Union Européenne en 2004, tout comme la Pologne. Avec 1 733 685 millions d'habitants (en 2011) Budapest, sa capitale, est la deuxième ville la plus peuplée d'Europe Centrale et Orientale après Bucarest. Le département de Pest qui entoure la capitale en compte 1 237 561 habitants.

Figure n° 29 : Localisation de Budapest en Union Européenne et en Hongrie



La population de la capitale a connu une baisse continue depuis les années 1980, quand elle comptait plus de deux millions d'habitants. Elle connaît une hausse de population depuis 2007. Avec Varsovie, Budapest se dispute la deuxième place en termes de population parmi les PECO depuis quelques années, puisqu'en 2008 c'était Varsovie qui la détenait.

Budapest (Figure n°29) a connu elle-aussi le phénomène périurbain. C'est pourtant un cas à part en termes de population car Budapest détient environ 17% de la population du pays. La

deuxième ville la plus peuplée en Hongrie est Debrecen qui compte un peu plus de 200 000 habitants. La Hongrie est marquée par une macrocéphalie urbaine. Ancienne capitale de l'Empire austro-hongrois, Budapest connaît son essor au cours du XX^{ème} siècle. Pour ce qui est de la périurbanisation, elle se fait sentir à partir des années 1980. Au cours des années 1990 le centre-ville perd 14% de sa population pendant que celle de la périphérie augmente de 18%.⁴⁷

Tout comme l'analyse de Varsovie, celle de Budapest repose sur une étude bibliographique. Entre le rapport de 2009 sur les politiques de renouvellement urbain à Budapest réalisé par l'Agence Nationale de l'Habitat (Anah, 2009) de Paris et les différents articles sur l'agglomération ou la transition économique et sociale de Budapest, la matière permet de faire le point sur le phénomène périurbain hongrois qui affecte les grandes villes et notamment la capitale dans le même but de comparaison avec la Roumanie.

3.1 Développement plus ancien de la ville et de l'agglomération de Budapest

Budapest est née en 1872 par la fusion de trois villes hongroises : Buda, Obuda et Pest, les trois rassemblant à l'époque environ 300 000 habitants. Après plusieurs phases de hausse ou de déclin économique, Budapest connaît un véritable essor à partir des années 1950, avec l'arrivée des industries dynamiques de type soviétique et l'exode rural que cela a entraîné. La première conséquence de cette dynamique industrielle a été la croissance démographique et spatiale de Budapest.

A partir des années 1960 les dirigeants de l'époque ont voulu développer aussi les autres villes du pays et ils ont procédé à la décentralisation des investissements en réduisant ainsi le rôle que détenait Budapest dans le développement industriel du pays. A la suite de ce changement la capitale hongroise s'est plutôt orientée vers le tertiaire. Cela a permis le développement d'un esprit d'entreprise, inconnu jusqu'à cette époque dans cette partie de l'Europe, ainsi que de bonnes infrastructures. Ces deux caractéristiques ont eu une importance particulière lors du passage à l'économie du marché au début des années 1990. « *Budapest et sa région ont réussi à attirer près de la moitié des investissements directs étrangers réalisés en Hongrie et ainsi à renforcer leur domination sur l'économie du pays* » (Iszac, Probal, 2003, p.4). Aujourd'hui d'autres atouts contribuent au rayonnement de Budapest : le tourisme et les échanges scientifiques et techniques. La ville a accueilli 150 conférences et congrès internationaux en 2006 d'après l'Anah.

En termes de maillage administratif Budapest est divisée en 23 arrondissements. Son agglomération inclut des localités en banlieue. 23 villages ont été rattachés à la ville en 1950.

⁴⁷ Agence Nationale de l'Habitat (Anah), Paris, 2009.

Avec le développement des transports en commun des années 1950-1960 la ville s'est encore étendue. En 1971, 44 communes sont encore rattachées à l'agglomération. D'autres communes rejoignent en 1996 l'agglomération grâce aux relations ville-campagne qui se sont développées et aux migrations alternantes. Elle compte aujourd'hui 78 communes. Pourtant l'agglomération de Budapest ne bénéficie pas d'un statut administratif. Les seules collectivités territoriales en 2006 avec statut administratifs sont les arrondissements, pour Budapest, les communes et les départements.

Le développement de la ville et de son agglomération fut donc alimenté par des migrations du rural vers l'urbain dans un premier temps, ensuite de l'urbain vers le rural. Aujourd'hui de forts échanges s'enregistrent entre Budapest et son agglomération, et spécialement les migrations pendulaires.

3.2 La périurbanisation nourrie par les migrations ville-campagnes

Pendant des décennies Budapest, comme Varsovie ou Bucarest fut un territoire d'accueil des populations rurales. Avec la fin de l'ère communiste les rapports démographiques se sont inversés. La population urbaine a commencé à baisser pendant que celle des « villages » de l'agglomération commence s'accroître. La fonction principale de ces espaces devient résidentielle. D'après les données statistiques présentées par Z. Dovenyi entre 1990 et 1996, Budapest a perdu 130 000 personnes, dont 40% sont partis habiter dans les communes environnant la capitale. Pourtant il divise ces populations en deux catégories : la classe aisée et moyenne qui soit construit, soit achète un pavillon en périphérie, surtout sur les collines verdoyantes de Buda, et la population pauvre qui est contrainte de quitter la grande ville à cause de la baisse de ses moyens financiers. Ils choisissent d'aller vivre dans une commune moins attractive et où le coût de vie est moins élevé, le plus souvent vers le nord-est.

Jusqu'aux années 1980 Budapest et son agglomération gagnent en habitants et commencent à en perdre à partir de cette date-là. Ces dernières années Budapest enregistre une légère hausse pendant que son agglomération en perd toujours. Cette perte démographique est due à la baisse de la natalité et au vieillissement de sa population (Tableau n°8).

Tableau n° 8 : Population de Budapest et de son agglomération

Année	Budapest	Agglomération
1949	1 590 316	1 897 882
1980	2 059 226	2 626 702
1990	2 016 681	2 579 440
2001	1 777 921	2 454 150
2005	1 645 814	2 421 831
2010	1 733 685	2 403 205

Source : Eurostat, Réalisation : N. Ticană

Malgré cette perte démographique, les autorités locales se confrontent avec l'étalement urbain. Quelques réponses apparaissent dans la gestion du phénomène ?

3.3 Quelle gestion hongroise du phénomène ?

Le territoire de Budapest comporte 525 km² et une densité relativement faible de 3289,9 hab. /km² par rapport à Bucarest qui compte 8483,5 hab. /km² en 2010 (Eurostat). Cela est dû à la politique volontariste de 1949 d'intégrer des banlieues semi-urbanisées à la ville. Budapest dispose également de beaucoup de terrains vacants, que ce soient ceux qui n'ont jamais été construits ou les friches industrielles. Depuis 2003 Budapest manifeste sa volonté de limiter l'étalement urbain en favorisant une extension urbaine compacte. Une première réponse arrive avec des actions de type « renouvellement urbain » susceptibles d'attirer les populations vers le centre-ville. Ces opérations ont débuté lors de l'entrée de la Hongrie en Union Européenne. Elles sont intégrées dans le plan national de développement et figurent dans les plans opérationnels régionaux 2007-2013 (POR). Une deuxième réponse vient avec la reconversion des friches industrielles et l'occupation des « dents creuses ».

Malgré un souhait en faveur d'un « étalement urbain compact », des problèmes de concertation existent, comme partout dans les anciens pays socialistes. Bien que des stratégies de développement urbain aient été élaborées et qui pourraient favoriser un aménagement concerté un blocage apparaît dû à la concurrence entre les structures municipales. Ceci est propre à la capitale *intra-muros* et à l'ensemble de l'agglomération. Le manque de relations administratives empêche la formulation des politiques urbaines communes. De ce fait, l'ensemble de l'agglomération n'a pas eu de véritables réponses face aux enjeux de la gestion urbaine, et au final du phénomène de périurbanisation.

4. La périurbanisation à Sofia

La Bulgarie, tout comme la Roumanie a rejoint l'Union Européenne en 2007. Sofia, région-capitale compte en 2010 environ 1,25 millions d'habitants, en hausse continue depuis 2003.

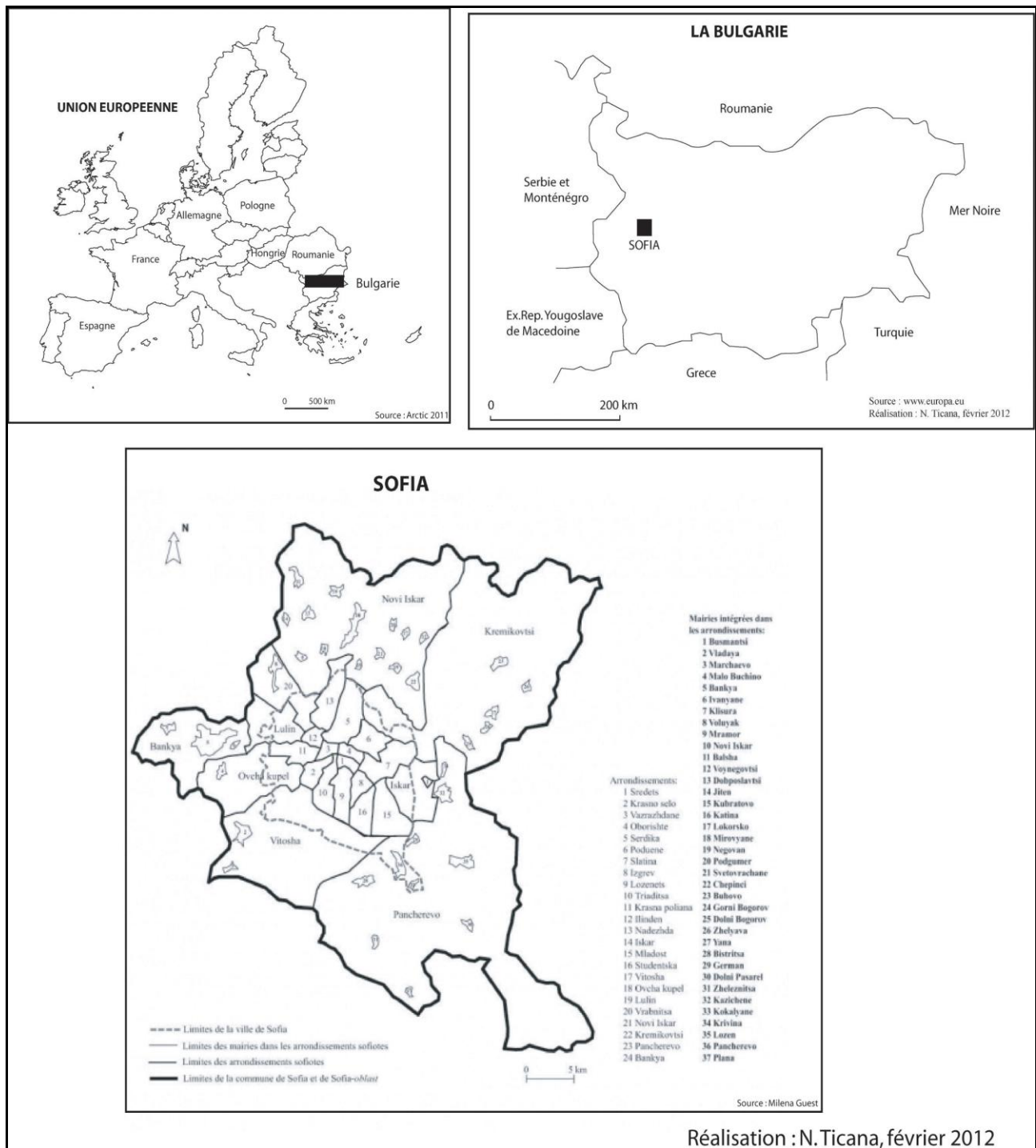
L'analyse de ce troisième exemple repose comme celles des deux autres exemples est-européens sur une étude bibliographique, cette fois-ci sur les travaux de Milena Alexandrova-Guest, spécialiste de la Bulgarie.

4.1 La ville et l'agglomération de Sofia

Sofia jouit d'un statut administratif spécifique, celui de région-capitale. Le territoire de la commune de Sofia couvre la ville de Sofia et sa région périurbaine (Figure n°30). Cette dernière comprend trois villes et 34 villages. Spécificité bulgare, chaque commune comprend un pôle urbain majeur et sa couronne périurbaine. Cela pourrait être l'équivalent d'une aire urbaine française. Dans cette configuration « *la ville de Sofia ne correspond pas à une entité juridique et politique, mais à une entité morphologique, définie par la continuité du bâti et dont les limites sont fixées par la loi d'aménagement de la capitale* » (Guest, 2008).

La région, Sofia-oblast, couvre le même territoire que la commune de Sofia. Cette région s'insérait jusqu'en 2007 dans un territoire beaucoup plus vaste, désigné comme agglomération de Sofia. Cette notion d'agglomération correspond plutôt à celle d'aire métropolitaine, car sa population dépassait à peine celle de la région et elle ne reposait pas sur la continuité et la densité d'espaces bâtis. Sa fonction principale était industrielle. Avec le déclin industriel qui a marqué les années 1990 l'agglomération « *a perdu de son contenu* » (Idem).

Figure n° 30 : Localisation de Sofia en Union Européenne et en Bulgarie

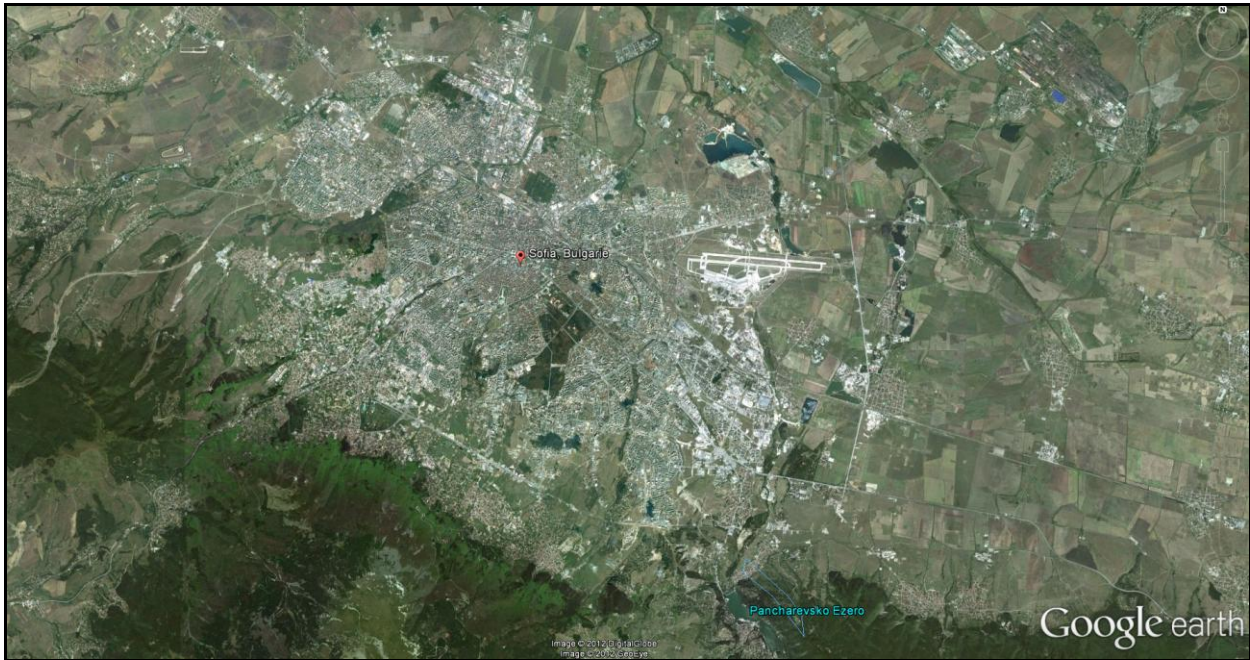


4.2 Les caractéristiques et la gestion du phénomène périurbain sofiote

La périurbanisation n'épargne pas Sofia. Une couronne périurbaine est d'ailleurs définie dans le dernier plan directeur d'organisation et d'aménagement de la capitale qui date de 2007. Celui-ci remplace le plan adopté de 1961. Ce phénomène se manifeste plus dans la partie sud de la capitale. Cet espace jouit d'une situation particulière. Il se trouve aux abords de la montagne de Vitosha (Photo n°4), lieu de résidence privilégiés de la nomenklatura (l'élite du parti communiste) bulgare. La partie nord de la ville concentre les plus importantes zones industrielles

et elle reste peuplée par une population très modeste. De ce fait elle n'attire guère les investissements immobiliers. La pression foncière, très marquée dans la partie méridionale de la capitale bulgare se manifeste par l'émergence des projets de construction sous la forme des résidences fermées, occupées par les populations les plus aisées. Ces populations sont souvent d'origine étrangère ou habitent à l'étranger. Elles cherchent un cadre de vie calme et sécurisé.

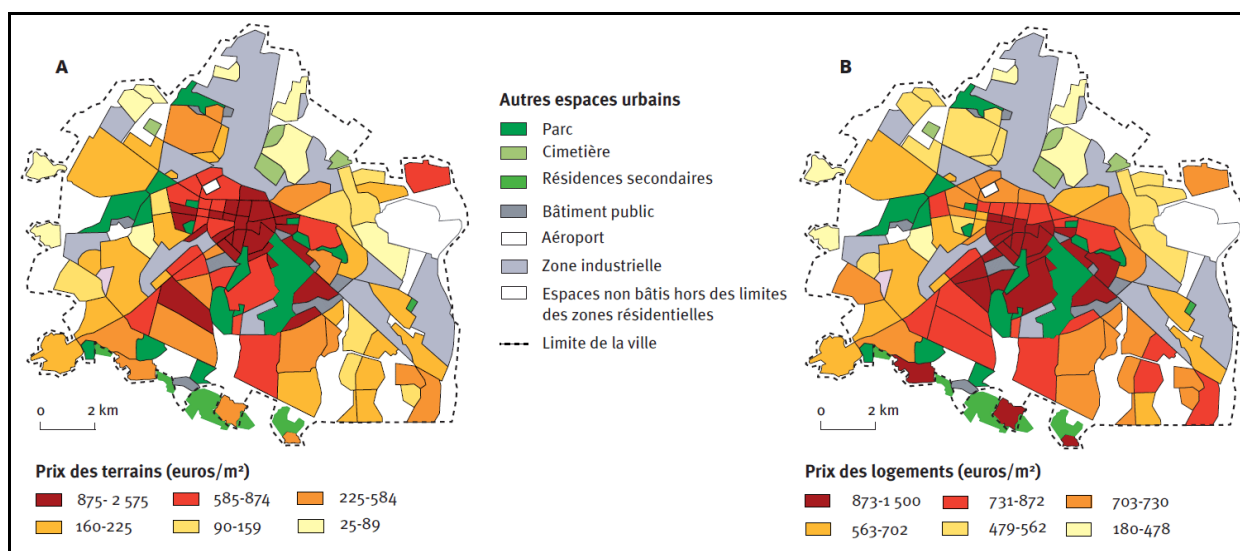
Photo n° 4 : L'étalement urbain à Sofia en 2012



Source : GoogleEarth 2012

Le clivage nord-sud peut être remarqué également à partir des cartes des prix immobiliers et fonciers réalisées par M. Guest en 2006. Les prix du foncier peuvent dépasser facilement 900 euros/m² vers le sud et rarement plus de 200 euros/m² vers le nord. Pour les prix de l'immobilier le plus souvent ils se situent entre 500 et 750 euros/m² pour le sud, contre 200 et 500 euros/m² pour le nord (Figure n°31).

Figure n° 31 : Les prix des terrains et des logements à Sofia en 2006



Source : M. Guest, 2008

Tout comme en Roumanie ces nouveaux espaces construits ne bénéficient pas d'infrastructure de base. Des déséquilibres sont en train de se produire tout d'abord écologiques, du fait de l'avancée de l'urbanisation vers la montagne et le parc naturel de Vistosha.

Des incohérences existent également entre le plan directeur de la capitale, adopté en 2007 et la réalité sofiote. Le plan vise trois objectifs : limiter l'étalement urbain, transformer la structure monocentrique de la ville en une structure polycentrique et développer les territoires périurbains du nord de la ville. Pour ce qui est du premier et du troisième objectif, ils apparaissent en contradiction avec la réalité périurbaine. Les demandes de nouveaux terrains constructibles sont en hausse dans la partie méridionale de la ville, bien que les territoires périurbains du nord de la ville représentent la principale réserve foncière de Sofia. Au final ce plan directeur se prononce en faveur de l'extension de la ville vers le sud, tout en mettant entre parenthèses le foncier disponible du nord sofiote. Par ce plan de développement la municipalité cherchait à inverser le clivage nord-sud apparu dès l'époque socialiste. Mais paradoxalement, tel que l'auteur a pu l'observer, la municipalité ne fait qu'encourager l'étalement urbain en délivrant des permis de construire. Des incohérences entre le plan et les dynamiques en cours existent aussi dans d'autres domaines comme ceux des espaces verts, de l'avenir des anciens immeubles d'habitation communistes ou de la définition de l'agglomération de Sofia. Cela crée des tensions entre les différents acteurs, notamment entre les acteurs locaux et les habitants des communes de l'agglomération et ceux de Sofia. Cela empêche la création d'une structure intercommunale, tout comme dans les autres pays centre-est européens. La crainte principale vient de la part des élus communaux de l'agglomération qui pensent perdre l'autonomie sur leur espace communal s'ils rejoignent une structure intercommunale dans laquelle Sofia serait dominante.

5. Quels enseignements tirer ?

Que ce soit à Varsovie, Budapest ou Sofia la périurbanisation post-socialiste semble avoir les mêmes traits : étalement résidentiel le plus souvent sous la forme des communautés fermés avec des logements destinés à une population plus fortunée, motorisation croissante accompagnée des mobilités pendulaires domicile-travail, explosion des centres commerciaux demandeurs d'espace, création des centres d'affaires, qui dans le cas de Bucarest, s'étalent vers le nord de la capitale. En termes de réseaux d'infrastructures, services et équipements, ces nouveaux espaces sont en manque. Cela accentue plus les mobilités qui s'orientent aussi vers les loisirs ou les services (de soin, scolaires, bancaires etc.)

Bien que les municipalités montrent un désir de limiter l'étalement urbain, le contraste est radical entre les orientations stratégiques et les dynamiques urbanistiques présentes. Souvent ce sont les manques financiers qui poussent les acteurs locaux à promouvoir la construction et par conséquent ils encouragent l'étalement.

Pourtant, pour que cela se réalise d'une façon cohérente entre les différents territoires, des projets intercommunaux devraient être mis en œuvre. Mais le plus souvent le manque de confiance et la concurrence entre les acteurs contribuent à un étalement chaotique. Cela se manifeste par des contradictions entre ce qu'on veut faire et ce qu'on fait.

Entre renouvellement urbain, réhabilitation des anciens immeubles communistes, reconversion des friches ou construction dans les « dents creuses », les solutions sont nombreuses. Ce qui pose toujours problèmes c'est le manque de places de parkings dans les grands ensembles d'habitat collectif, aspect, qui lors de leur construction, n'a guère été pris en compte. Mais pour cela il faut une concertation entre les différents acteurs aux différents niveaux de décision. Mais comment arriver à cette concertation quand les moyens financiers font défaut et la confiance manque ? La réponse pourrait venir peut être de l'Union Européenne qui mettrait en œuvre des mesures communes en vue de coordonner et de contrôler les évolutions territoriales urbaines en Europe.

II. Le côté ouest impose un modèle de réflexion en termes de périurbanisation pour la Roumanie

1. La périurbanisation en France

En France, comme partout en Europe Occidentale, le phénomène de périurbanisation connaît son essor dès la fin des années 1960. Au cours des quatre dernières décennies, les couronnes périurbaines des villes françaises se sont à la fois étendues et densifiées, la région Île-de-France jouant un rôle de précurseur. Presque partout en France, l'extension spatiale des villes a été particulièrement importante au début des années 1970. A la fin des années 1970 et au début des années 1980 les couronnes périurbaines connaissent une forte densification et leur population augmente. En revanche la population des villes-centres commence à diminuer. Le phénomène se poursuit jusqu'en 1990. Depuis dix ans, la périurbanisation reprend, à des rythmes variables d'une région à l'autre. En termes de démographie, les couronnes périurbaines tout comme les villes-centre connaissent une reprise de population.

1.1 La dynamique périurbaine nourrie par la classe moyenne

La dynamique périurbaine se traduit sous des formes différentes. Elle est d'abord résidentielle et marque la fin de la ville dense et compacte. Elle est ensuite économique, bien qu'elle soit moins prononcée. La dynamique périurbaine en France présente des formes différentes d'extension urbaine. Pour ce qui est du duo habitat-habitants cela se manifeste d'une façon différente du centre-est européen. On remarque la dominante des pavillons en lotissements et habités par la classe moyenne. En termes de services et d'équipements les zones périurbaines sont souvent dépendantes des villes-centres. Elles sont aussi dépendantes des transports individuels. Pour ce qui est de la gestion la France a développé des dispositifs législatifs de coopération intercommunale, pourtant l'émiettement en 36000 communes pose un problème de cohérence à une plus grande échelle.

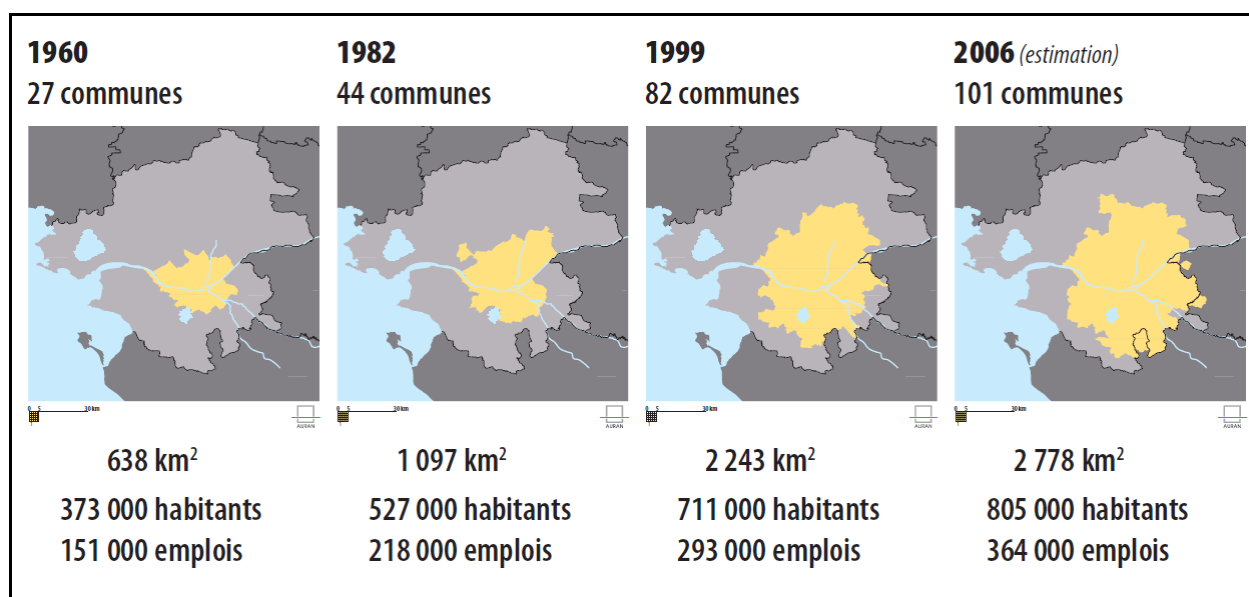
Les formes d'extension de la diffusion périurbaine sont représentées tout d'abord par les ensembles pavillonnaires. Les grands axes routiers et les zones d'activités viennent compléter la périurbanisation résidentielle. Du point de vue spatial on peut distinguer trois formes d'étalement urbain : en « tache d'huile », en « doigts de gant » ou en mitage.

Selon Agreste la construction de maisons individuelles est le principal moteur de l'artificialisation des sols en France. Entre 1992 et 2004 l'habitat individuel a grignoté 410 000 ha, suivi en deuxième position par le réseau routier avec 148 000 ha. Les maisons individuelles

s'implantent partout, dans les pôles urbains, dans les couronnes périurbaines, mais également dans les espaces ruraux en développant le phénomène de mitage. Le développement de la maison individuelle conduit à une croissance de la population dans les communes concernées.

Au sein de la France de l'Ouest, les Pays de la Loire figurent en 2008 au 6^{ème} rang des régions métropolitaines les plus artificielles selon l'Insee. La surface urbanisée en Loire-Atlantique a été multipliée par 3,3 entre 1960 et 2008, pendant que la population a été multipliée seulement de 1,5 selon l'Agence d'urbanisme de la région nantaise (AURAN). Le territoire urbanisé se dilate. L'aire urbaine de Nantes est passée de 27 communes en 1960 à 101 communes en 2006 (Figure n°32).

Figure n° 32 : L'évolution de l'aire urbaine de Nantes



Source : Agence d'urbanisme de la région nantaise

Les nouveaux ruraux sont souvent représentés pas des ménages jeunes avec enfants. Ils font souvent partie de la classe moyenne de la population française, fait qui est aussi souligné par M. C. Jaillet dans son article « *L'espace périurbain, un univers pour les classes moyennes* » de mars 2004. Elle parle d' « *un entre-deux social [...], dont les extrêmes sont absents* ».

L'étalement urbain est déterminé par les préférences individuelles de chacun, les revenus et les prix. Lorsque les revenus augmentent les ménages s'orientent plutôt vers les maisons individuelles que vers les appartements. Une des principales motivations reste quand même le coût du logement. Au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre-ville le prix du foncier baisse. La baisse des coûts de transports joue aussi un rôle important. Le coût de l'automobile a diminué favorisant la hausse du taux de motorisation et le développement des infrastructures routières tout en augmentant la vitesse de déplacements et donc la baisse de la distance-temps.

Contrairement à ce qui se passe à l'Est, dans les pays ouest-européens, et en l'occurrence en France, c'est la construction des infrastructures de transports qui attire les nouvelles implantations urbaines à proximité des dessertes et des gares.

Mais l'étalement ne se poursuit pas sans conséquences. Les inconvénients sont à la fois physiques, économiques et sociaux. Entre perte qualitative et quantitative des terres, coûts des voiries et réseaux divers (VRD), segmentation socio-spatiale ou hausse des coûts de transports pour les ménages, l'étalement pose problème. Les acteurs sont nombreux à exprimer leurs peurs. Des modes de gouvernance s'imposent.

1.2 Une multitude d'acteurs dans le périurbain

L'étalement urbain est vécu comme une véritable crainte. Les craintes exprimées viennent de la part de plusieurs acteurs : urbanistes, élus, néo-ruraux, environnementalistes, commerçants, voire acteurs associatifs.

Les urbanistes expriment leur peur face à la forme inorganisée et standardisée des constructions. Une banalisation des formes et des couleurs apparaît. Les élus, quant à eux, d'un côté se réjouissent de l'arrivée d'une nouvelle population qui apporte des ressources, de l'autre côté cette nouvelle population a des besoins, donc des coûts supplémentaires pour la commune en termes de réseaux de communications, voirie, centres culturels et sportifs. En même temps il y a un bouleversement de la demande locale car les néo-ruraux ont des besoins citadins et cela crée des conflits. Les néo-ruraux aussi expriment leur crainte. Ils ne veulent pas voir d'autres arrivants car ces nouveaux arrivants vont détruire ce qu'eux-mêmes sont venus chercher. Les environnementalistes, d'autre part, s'inquiètent du gaspillage foncier, ainsi que de la consommation énergétique forte et de la pollution de plus en plus élevée à cause de l'usage de la voiture. Les commerçants craignent l'arrivée d'une nouvelle population dont ils ne connaissent pas les modes de consommation. Enfin les acteurs associatifs craignent l'intégration des nouveaux habitants, car ceux-ci n'ont pas les mêmes besoins que les anciens habitants.

Toutes ces craintes sont rarement exprimés en Roumanie, tout simplement parce que la plupart du temps les élus voient l'étalement urbain comme une chance de développement de leur commune. Ils n'ont pas une vision à long terme, dans l'esprit du développement durable, les acteurs regardant souvent l'immédiat.

1.3 Quelle réponse à l'étalement ?

La maîtrise de l'étalement urbain a été affirmée dans la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) en 2000. La loi a été élaborée autour de plusieurs exigences en termes d'urbanisme, d'habitat et de déplacements. Parmi celles-ci, le développement durable occupe une place importante. Il y a incitation à réduire la consommation des espaces non-urbanisés et la périurbanisation, tout en favorisant la densification raisonnée des espaces déjà urbanisés. Cette loi va également dans le sens de la mixité sociale en imposant aux communes de plus de 3 500 habitants, comprises dans une agglomération de plus de 50 000 habitants, l'obligation d'avoir 20% de logements sociaux. Pour ce qui est des outils d'urbanisme la loi SRU a instauré les schémas de cohérence territoriale (SCOT) afin d'assurer une meilleure cohérence entre l'ensemble des politiques publiques élaborées à l'échelle de l'agglomération⁴⁸. Ce document doit permettre d'encadrer au mieux les plans locaux d'urbanisme (PLU) à l'échelle d'une commune. La concertation avec la population est obligatoire lors de l'élaboration ou de la révision du SCOT ou du PLU. Le volet déplacements, quant à lui, impose une politique des déplacements au service du développement durable. Elle demande une réduction des voitures individuelles dans les zones convenablement desservies par les transports en commun.

Concrètement les stratégies de maîtrise de l'étalement urbain s'articulent autour de quelques principes selon Guillaume Sainteny⁴⁹ (2008): organiser la croissance de l'agglomération en limitant l'offre foncière destinée à l'urbanisation, en promouvant le développement polycentrique ou en fixant des normes de densité, investir dans le renouvellement urbain par la reconquête des friches urbaines ou par la revalorisation des centres-villes, accompagner les communes périphériques dans leurs opérations d'urbanisme, mettre en place des outils économiques comme le prêt à taux zéro pour les investissements au centre ou le maintien de l'agriculture périurbaine.

Le phénomène périurbain français est géré à plusieurs échelles. La commune décide des zones constructibles à travers les PLU. Une deuxième échelle, intercommunale paraît plus adaptée à la gestion de l'étalement urbain, car contrairement à la commune elle a les moyens d'intervenir sur le foncier à travers des partenariats avec les Safer.⁵⁰ L'agglomération semble donc la meilleure échelle d'action à travers les SCOT. Une troisième échelle de gestion serait celle du département et de la région. Si le département peut intervenir sur le foncier périurbain, cela n'est pas le cas de la région. En dépit de ce système de politiques, pour contrôler la

⁴⁸ L'agglomération renvoie selon sa taille à une communauté urbaine (plus de 500 000 habitants), à une communauté d'agglomération (50-500 000 habitants) ou une communauté de communes (moins de 50 000 habitants).

⁴⁹ Enseignant à l'École Polytechnique, ancien Directeur des études économiques et de l'évaluation environnementale au Ministère du développement durable.

⁵⁰ Les Safer sont des Sociétés d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural permettant à tout porteur de projet en cohérence avec les politiques locales et répondant à l'intérêt général de s'installer en milieu rural.

périurbanisation, et de ces outils pour gérer le phénomène, des défaillances existent. R. Courtot (2005) indique que l'étalement urbain méditerranéen français est peu encadré et dit que les communes riches du Var ne voient pas l'intérêt d'une intercommunalité entre les communes de l'arrière pays et les stations balnéaires.

Quoi que ce soit l'émergence de la périurbanisation à l'ouest européen donne plus de cohérence à l'étalement urbain et à sa maîtrise, via les différents outils d'aménagement et l'existence des structures intercommunales, par rapport à l'Est où il n'y a pas encore une prise de conscience de la part des acteurs concernant ce processus.

2. D'autres exemples européens : L'Allemagne et l'Espagne

Toujours dans le but des comparaisons européennes nous allons également traiter la question en Espagne et en Allemagne. Si l'Allemagne est un précurseur de la France dans le domaine de la gestion périurbaine, l'Espagne connaît le phénomène plus tardivement et la gestion n'est pas au même niveau que celle de l'Allemagne ou celle de la France.

Si en France l'INSEE a défini les espaces périurbains dès 1968, en Espagne seule une distinction entre communes rurales et urbaines existe. La périphérie n'est donc pas définie, bien que le phénomène d'« urbanisation des campagnes » existe. En Allemagne, les zones périurbaines ne constituent pas une catégorie à part. On parle de zones rurales et zones urbaines dans lesquelles on peut distinguer plusieurs catégories, certaines recouvrant les zones périurbaines. Aujourd'hui on observe un autre phénomène en Allemagne, celui de ré-urbanisation, car dans les années 1990 la périurbanisation a connu un fort ralentissement et à présent il y a un nivellement de croissance démographique entre les centres urbains et leurs périphéries.

2.1 L'Allemagne : un pays orienté vers la ré-urbanisation

Des différences existent au sein de ce même pays entre l'Est qui a connu le régime socialiste et l'Ouest. Si l'Allemagne de l'Ouest a connu l'étalement urbain dès le milieu du XXème siècle, en Allemagne de l'Est le phénomène est apparu en 1990 avec la chute du Mur. Les villes de l'Allemagne de l'Est, post-socialiste, ont connu à partir des années 1990 un déclin démographique important, dû tout d'abord à la désindustrialisation et au chômage massif qui en a résulté. Entre 1989 et 1995 entre 70 et 90 % des emplois industriels ont disparu en Allemagne Orientale. Les villes de cette partie allemande ont alors été les témoins d'une émigration massive, notamment de la part des salariés jeunes et qualifiés vers l'Allemagne de l'Ouest (Florentin *et al*, 2009). La transition post-socialiste, tout comme dans les autres pays de l'Europe

Centrale et Orientale a eu des effets immédiats sur la structure spatiale en Allemagne de l'Est. La périurbanisation s'est concrétisée tout d'abord par la construction des logements individuels périphériques. Cela apparaît en nette opposition à la ville dense spécifique des villes socialistes. Ce processus a été nourri par des aides de la part de l'État destinées à favoriser l'investissement immobilier. D'autres facteurs, comme l'augmentation des revenus des ménages et la promotion d'un nouveau type de logement, ont également eu leur contribution. L'abondance du foncier, ainsi que la législation dans ce domaine peu contraignante a permis également aux commerces et aux entreprises d'aller vers les périphéries.

La disparition des aides à la construction ou des forfaits fiscaux pour les déplacements entre le lieu de résidence et le lieu de travail pour des distances de plus de vingt km, le déclin du modèle résidentiel pavillonnaire, la revalorisation de l'attractivité de l'habitat en ville font que la périurbanisation est-allemande connaît un fort déclin. Entre 2000 et 2005 83% des communes allemandes ont enregistré une évolution démographique négative (Herfert, 2007, p. 32).

L'Allemagne de l'Ouest a connu dès 1960 une baisse des densités de peuplement des espaces urbanisés par l'augmentation de l'espace dont chaque habitant disposait pour se loger. Les périphéries sont étalées et fragmentées. On observe donc l'apparition de l'habitat avec commerces, services et équipements en étalement urbain, ainsi que les axes de communications et les équipements de stationnements qui leurs sont associées, consommateurs d'espaces. La motorisation a été donc un facteur-clé générateur de déplacements de plus en plus lointains. La pollution, les nuisances et la consommation énergétique ont fait que dès la fin des années 1980 l'Allemagne de l'Ouest s'est engagée dans un processus de développement durable par un encadrement de l'extension urbaine et une évolution du regard porté par les Allemands sur leurs moyens de transport (Hecker, 2007, p. 3).

L'Allemagne a donc favorisé le renouvellement urbain par un contrôle strict des documents d'urbanisme et de l'occupation de l'espace de la part des *Länder*⁵¹. Ces documents autorisent l'extension urbaine sur les espaces naturels qu'en cas de manque de « dents creuses » et en présence d'un réseau de transport en commun pour desservir ces nouveaux espaces construits (Delfau, 2005, p. 22). L'Allemagne semble donc le pays qui maîtrise le mieux le phénomène d'étalement urbain, très consommateur d'espace. Elle est un exemple en matière d'aménagement du territoire pour la France et encore plus pour l'Europe Centrale et Orientale.

⁵¹ L'Allemagne est composée de 16 *Länder* (région). Tous les *Länder* sont divisés en *Kreise* (districts), pendant que la *Gemeinden* (commune) représente l'unité administrative de base. D'autres divisions administratives existent au niveau de certains *Länder* comme la *Regierungsbezirke* (district gouvernemental) ou *Stadtkreise* (arrondissements municipaux pour Berlin et Hambourg).

2.2 L'Espagne : périurbanisation plus tardive et semblable à celle roumaine

Le facteur-moteur de la périurbanisation espagnole est le développement industriel, fort consommateur d'espace à partir de 1965. Cet essor industriel est le grand responsable du véritable éclatement des villes vers les campagnes environnantes. La création des zones industrielles en dehors des villes traditionnelles a été accompagnée de la création de nouveaux quartiers ouvriers près de celles-ci, mais également des quartiers résidentiels avec résidences principales ou secondaires, fait qui a entraîné l'apparition de services et équipements nécessaires. Cette « nouvelle croissance urbaine » (Fourneau, 1991, p.71), en périphérie de la ville traditionnelle s'est réalisée parfois en continuité urbaine, mais souvent en discontinuité dans l'espace rural. Les axes de communication ont joué un rôle fondamental. Plus tard c'est l'essor du tourisme, surtout sur les côtes, qui ont contribué à la croissance urbaine. Cela s'est réalisé souvent d'une façon anarchique et sur des espaces très larges (2000 m²), malgré l'existence d'outils législatifs comme la « loi sur les terres » (*ley del suelo*). Cette loi a été promulguée en 1956, la plus récente date de 2007. Elle permet la régulation d'utilisation du sol.

Au début des années 1970 la demande en résidences secondaires venait de la part des classes hautes et moyennes. De grandes opérations immobilières ont été réalisées en milieu rural, mais, tout comme en Roumanie aujourd'hui, ces nouvelles constructions étaient dépourvues de services et équipements de base. Les services se limitaient à l'eau et à l'électricité. C'est à partir des années 1980 qu'on assiste à un véritable mouvement migratoire vers les périphéries urbaines fait qui a provoqué la reconversion des résidences secondaires en résidences principales. Cette construction massive qui touche les périphéries des grandes villes est à la fois diffuse et peu dense et va dans le sens contraire du développement durable. Depuis les années 1990 des pratiques abusives sous forme de constructions illégales peuvent être observées. Souvent les communes espagnoles ne disposent pas de ressources financières, fait qui les pousse aujourd'hui à vendre le patrimoine foncier public aux enchères pour se financer. Cela apporte de revenus, mais accentue le manque de coordination à l'échelle communale. De plus depuis les années 1990 des modifications ponctuelles concernant la destination du sol ont été apportés aux plans municipaux d'urbanisme, parfois pour régulariser des opérations illégales. Des sols non-urbanisables sont qualifiés pour l'urbanisation, des usages prévus par le régime de sol non-urbanisable peuvent ne pas être respectés tout comme les procédures administratives pour l'adoption des plans d'urbanisme ou les règles d'urbanisme. Cela contribue à des incohérences dans l'extension urbaine. Il s'agit d'une politique à court terme qui favorise une urbanisation anarchique, discontinue et de faible densité.

Une des premières conséquences négatives de ce phénomène est la perte des terres agricoles de très haute valeur : il s'agit par exemple dans la région de Valence de la *huerta*,

agriculture spécifique des espaces méditerranéens reposant sur la culture des fruits et des légumes.

Depuis 1990 l'Espagne est également un pays d'immigration pour le travail. Les principaux pays d'origine sont la Roumanie, le Maroc et les pays de l'Amérique Latine comme l'Équateur ou la Bolivie. Le marché de la construction offrait jusqu'il y a quelques années beaucoup d'emplois dans ce secteur qui alimentait donc le phénomène d'étalement.

A partir de 1998, avec la nouvelle loi du sol, tout le territoire national peut être qualifié pour l'urbanisation à moins d'être expressément protégée et qualifié comme sol non-urbanisable, ce qui favorise l'expansion immobilière. En 2007 une nouvelle loi revient sur cette dérégulation de 1998 en limitant l'étalement tout en mettant fin au « *tout urbanisable* » (Vorms, 2009) et en lançant une politique sociale du logement à la hauteur de 30% de logement « aidé » de la surface nouvellement urbanisée pour l'usage résidentiel.

L'Espagne semble donc un pays qui connaît un retard concernant la gestion du phénomène périurbain, qui s'est poursuivi d'une manière anarchique reposant sur l'initiative privée et sans respecter les règles législatives d'aménagement du territoire. C'est un pays qui a construit beaucoup de logements, mais qui restent aujourd'hui inoccupés, faute de moyens financiers de la part des promoteurs pour l'achèvement des constructions, et faute de moyens de la part de la population pour acheter.

A travers ces différents exemples nous avons pu observer des similitudes et des différences concernant le processus de périurbanisation, pour ce qui est de ses dynamiques ainsi que de ses différentes formes de gestion. L'Allemagne et la France apparaissent comme des pays qui semblent bien maîtriser le phénomène à travers une législation rigoureuse. Les pays d'Europe Centrale et Orientale et l'Espagne connaissent le phénomène plus tard, ce qui fait que nous n'assistons pas aux mêmes modalités de gestion. Si l'ouest européen cherche des solutions tout en prenant en compte un développement harmonieux et durable, le centre-est européen cherche un « développement immédiat », fait qui produit des incohérences.

Conclusion partielle

Cette première partie de l'étude, plus théorique, nous apporte des éléments concernant le phénomène périurbain en Europe et en Roumanie en particulier. Après avoir fait une introduction épistémologique du concept et du phénomène périurbain nous présentons successivement les principaux traits de la périurbanisation en Roumanie en essayant de comparer le processus entre Bucarest, Iași et Timișoara. Le phénomène et sa gestion ont ensuite été étudiés dans d'autres espaces européens : Varsovie, Budapest et Sofia en Europe Centrale et Orientale. Quelques caractéristiques de la périurbanisation en France, en Allemagne et en Espagne ont également été mises en évidence.

En Roumanie, et dans les autres pays ex-soviétiques, le phénomène périurbain est observé depuis environ vingt ans. Pendant l'époque communiste, la politique de l'État limitait l'étalement urbain en donnant plus d'importance à l'espace agricole. Ces pays ont connu des mutations importantes avec la chute du communisme y compris dans les modes de vie de la population. L'habitat collectif, promu et encouragé pendant des années par les gouvernements communistes, a été délaissé au profit de la maison individuelle. Ce phénomène concerne souvent une minorité de la population, ceux qui ont les moyens de s'offrir un tel logement. La majorité de la population habite encore dans les logements d'habitat collectif construits pendant l'époque communiste.

La périurbanisation se développe aujourd'hui d'une manière non contrôlée à cause d'une absence de politiques urbaines cohérentes. De nouvelles constructions poussent chaque année sur des terrains non-viabilisés et dans des espaces où les axes de communications ne sont pas assez développés. L'absence de subventions et de dispositifs d'aide à la construction fait que ce phénomène ne concerne que la population la plus aisée dans beaucoup de pays d'Europe de l'Est car les prix du foncier dans cet espace sont assez élevés.

Les acteurs ouest-européens semblent aujourd'hui bien maîtriser le phénomène d'étalement urbain à travers des stratégies d'urbanisme et des documents de planification urbaine à plusieurs échelles dont la plus importante est celle intercommunale. Par contre, dans les anciens pays communistes de l'Europe de l'Est où les coopérations intercommunales manquent, l'étalement urbain est vu comme un développement territorial, comme un phénomène positif. Les acteurs ont une vision à court terme, ce qui est en totale contradiction avec le développement durable.

DEUXIÈME PARTIE

CHANGEMENTS IMPORTANTS DEPUIS UNE DECENNIE EN TERMES DE POPULATION ET D'HABITAT AUTOUR DE BUCAREST

Introduction

La périurbanisation de l'habitat marque la fin de la ville européenne dense et compacte (Madoré, *op. cit.*, 2008). Désormais la maison individuelle devient le rêve de tout européen. Les alentours des villes, surtout des grandes agglomérations, voient l'apparition de nombreuses opérations immobilières pour accueillir de nouvelles populations. Depuis la fin des années 1990, le secteur de la construction des ensembles pavillonnaires a subi d'importantes mutations dans les pays est-européens. Espaces-dortoir, espaces attractifs, espaces de l'individualisme, espaces de ségrégation, espaces de projet sont autant de caractéristiques des espaces périurbains est-européens et roumains en particulier. La dynamique de la croissance démographique et de l'expansion de l'espace bâti dans le périurbain s'opère aux dépens d'espaces agricoles pour répondre à la recherche de logements individuels plus spacieux, entourés de verdure et loin du bruit et de l'agglomération de la grande ville.

Cette deuxième partie de notre étude porte sur les dynamiques démographiques et les espaces construits dans le périurbain bucarestois. Depuis la chute du régime communiste des changements paysagers importants ont pu être observés dans les communes de l'espace périurbain de la capitale roumaine à des degrés plus ou moins importants en fonction de l'attractivité des sites. Nous analyserons la population et l'habitat périurbain à travers trois chapitres qui vont porter sur les politiques publiques et les initiatives privées orientées vers l'extension, sur la croissance démographique dans l'espace de l'étalement et sur l'habitat, une pression urbaine centrée plus vers le nord et l'ouest de Bucarest.

Le nombre d'autorisations de construction n'a cessé d'augmenter depuis les années 2000. Dans presque toutes les communes du périurbain l'espace agricole a été grignoté par l'extension continue de l'espace bâti. Parmi les demandeurs de permis de construction les Bucarestois sont majoritaires, suivis des habitants des communes mêmes. Ceci sera traité en détail dans le premier chapitre. Nous allons également parler des politiques gouvernementales dans l'immobilier, des promoteurs immobiliers et des dynamiques de la construction à travers l'évolution de l'espace construit et constructible.

Le nombre d'habitants a suivi la dynamique immobilière. On constate une augmentation de la population dans toutes les communes qui entourent Bucarest. Cette croissance démographique devient positive à partir de 2003 et elle tient plus à un solde migratoire positif qu'à un solde naturel. C'est l'apparition d'un nouveau mode d'habitat en communautés fermées, mais également la nostalgie des Roumains de la maison individuelle qui leurs a été interdite pendant plus de quarante ans. La proximité des axes routiers et des centres commerciaux sont d'autres facteurs pris en compte dans le choix d'une nouvelle résidence. Dans la deuxième partie de ce chapitre nous traiterons des caractéristiques sociales des habitants du périurbain. Un point

sera également fait sur les catégories socioprofessionnelles et leurs revenus, sur les relations qu'ils développent entre eux, ainsi que sur la perception de la ville et de la campagne. Ce sujet lié aux caractéristiques sociales des populations est le résultat d'une enquête de terrain effectuée dans deux communes périurbaines du nord et du sud de Bucarest.

Enfin dans un troisième chapitre la question de l'habitat sera analysée. Les différents types d'extension périurbaine seront exposés à travers quelques exemples. Nous analyserons ensuite la morphologie urbaine de l'habitat à travers différents types de logements et différentes formes urbaines, le statut des logements, leurs tailles et leurs âges, ainsi que les éléments de confort qui peuvent exister. L'habitat périurbain se présente le plus souvent sous la forme des *gated communities*. Quelques exemples seront présentés, des ensembles résidentiels qui ont connu un grand succès, mais aussi d'autres qui n'ont jamais vu le jour. Un dernier point de ce troisième chapitre présentera les réseaux d'infrastructures qui souvent posent problème, puisque là où ils existent ils sont vétustes et là où ils n'existent pas les habitants doivent trouver d'autres solutions : puits, fosses septiques, poêles à bois etc. Nous ferons également une brève présentation des déchets et de leur gestion dans le milieu périurbain.

La méthodologie utilisée est à la fois quantitative et qualitative puisque nous avons utilisé des données statistiques, les résultats de l'enquête de terrain, des articles scientifiques sur cette problématique, des articles de presse, des sites internet, différents rapports, comme celui sur la gestion des déchets dans le département d'Ilfov, ainsi que la recherche de terrain qui a permis de mieux appréhender le phénomène. Les données ont été traitées avec différents logiciels : MapInfo, Adobe Illustrateur et Excel. Les résultats peuvent être observés à travers les différents croquis, cartes et graphiques tout au long de cette deuxième partie de notre étude.

CHAPITRE V : POLITIQUES PUBLIQUES ET INITIATIVES PRIVÉES ORIENTÉES VERS L'ÉXTENSION

Souvent les politiques publiques manquent dans l'extension périurbaine résidentielle des différentes communes. La cause, comme on l'a déjà dit, semble être le manque de financements de la part des autorités locales, ainsi que le manque de foncier, qui appartient presque entièrement à des particuliers. Quelques politiques gouvernementales pourront être retenues. Pourtant des incohérences apparaissent. Les acteurs qui semblent diriger le marché immobilier sont les promoteurs, qu'ils soient étrangers ou locaux. Ce qu'ils proposent, souvent est hors de prix. Grâce à certaines politiques gouvernementales la classe moyenne pourra également acheter, mais l'achat s'orientera vers les appartements dans des immeubles collectifs qui coûtent moins cher. Nous analyserons dans un premier temps la question des autorisations de construction avec la législation qui s'impose. La demande en terrains à bâtir se fait aujourd'hui aussi individuellement. Une bonne partie des demandeurs sont domiciliés à Bucarest. Nous verrons par la suite les « modestes » politiques publiques et les « grandes » initiatives privées dans la construction immobilière, ainsi que la dynamique passée et en cours de l'espace construit et constructible du périurbain.

Au niveau de la méthodologie nous nous sommes beaucoup appuyé sur nos enquêtes de terrain pour la réalisation de certains graphiques, comme c'est le cas des figures qui montrent la domiciliation actuelle (entre 2007 et 2010) des futurs propriétaires des terrains constructibles dans le périurbain. Nous avons utilisé également des données statistiques pour réaliser certaines cartes, ainsi que des photographies aériennes et des images concernant l'espace construit et constructible des communes du périurbain bucarestois fournies par le Ministère de Développement et le Conseil Départemental d'Ilfov. Des cartes actuelles des communes et des documents d'urbanisme (PUG) ont aussi été utilisés dans ce chapitre. Il ne faut pas oublier les sites internet des mairies, des agences immobilières, les articles de presse, la législation et les rapports de marché, réalisés par Colliers International, leader dans l'étude de l'immobilier en Roumanie.

I. Du cadre législatif à la réalité

La législation concernant l'autorisation de constructions est très stricte. Chaque commune a un règlement local d'urbanisme (RLU) qui donne des indications sur l'emplacement et les distances entre les constructions, sur les voies d'accès obligatoires, sur les réseaux d'infrastructures, sur la forme et les dimensions des parcelles, sur les espaces verts dans le but de protéger l'environnement et le patrimoine naturel et construit, l'intérêt public mais également dans le but d'assurer la sécurité des constructions. Le RLU détaille les réglementations des PUZ,

ces derniers étant élaborés sur la base du règlement général d'urbanisme (RGU). La loi-cadre pour l'élaboration de ces documents d'urbanisme reste la loi 350/2001, loi pour l'aménagement du territoire et l'urbanisme. Le principe du *zoning* est appliqué dans l'aménagement du territoire roumain. En dépit de tout cela des « portes de sortie » existent. Les lois semblent permissives et les autorités locales accordent des autorisations de construction, même quand les documents d'urbanisme l'interdisent. De cette façon les communes se sont développées d'une manière chaotique. « *Cela s'observe très bien sur le plan des rues. On peut noter des rues sans sortie, bouchées par rapport à l'ancien centre historique de la ville* »⁵². Pire encore, la construction illégale existe, comme c'est le cas dans la commune urbaine de Pantelimon, à l'est de Bucarest.

1. Le cadre législatif concernant les autorisations de construction

Avant d'acheter un bien, qu'il s'agisse d'un terrain ou d'une construction, le passage par les services du cadastre est obligatoire. Il s'agit d'une opération d'enregistrement dans le registre foncier, unique dans le pays. Cela équivaut à la carte d'identité d'une personne. Ceci est la première étape pour devenir propriétaire.

Le premier pas dans le processus d'autorisation des constructions est l'obtention du certificat de construction. Ceci est un acte d'information qui ne donne pas le droit de construire et a un terme de validité entre six et 24 mois. Il informe sur les règles d'urbanisme à respecter comme la hauteur de la construction, le pourcentage d'occupation du sol ou la destination de la construction (logement, espace de bureaux, centre commercial etc.) ainsi que les notifications (avis) nécessaires pour l'autorisation de construction (il s'agit des avis sur l'eau, l'assainissement, le gaz, l'environnement etc.). S'il s'agit d'un terrain à destination agricole il faut une notification de la part de l'Office de Cadastre pour pouvoir changer le statut de ce terrain. Il n'appartiendra plus à l'*extravilan* mais à l'*intravilan*. Un projet de construction approuvé par un architecte, un ingénieur dans la construction et par un vérificateur des pompiers est nécessaire.

Une fois ces étapes accomplies il faut l'autorisation de construction, qui sera délivrée par l'administration locale. Une fois ce document obtenu la construction peut commencer. Ce document a une validité de douze mois. Le demandeur est obligé de commencer les travaux pendant cette période. Une fois les travaux commencés la validité de l'autorisation s'étend sur toute la durée de l'opération.

Bien que le cadre soit assez rigoureux, des exceptions à la règle existent. Il y a dans la plupart des cas des promoteurs spéculatifs, qui ne respectent pas la totalité des règles d'urbanisme, mais aussi des autorités corrompues, qui acceptent le non-respect du code de

⁵² Propos d'un des techniciens chargés de l'urbanisme à Pantelimon.

l'urbanisme. Cela a été démontré par une étude réalisée par le Conseil Départemental d'Ilfov à Voluntari en 2010. Parmi les causes qui favorisent l'apparition de ce phénomène se retrouvent les bas salaires, la législation déficiente, le manque d'outils d'évaluation et de contrôle des activités, le mauvais management des institutions, le manque de concertation entre les acteurs et de consultation de la population, le manque de formation continue du personnel et le manque de compétition.

Pour éviter donc ce genre de situations une législation plus claire de la part du gouvernement s'impose, ainsi que des contrôles réguliers dans les mairies et sur le terrain pour vérifier la manière dont on construit.

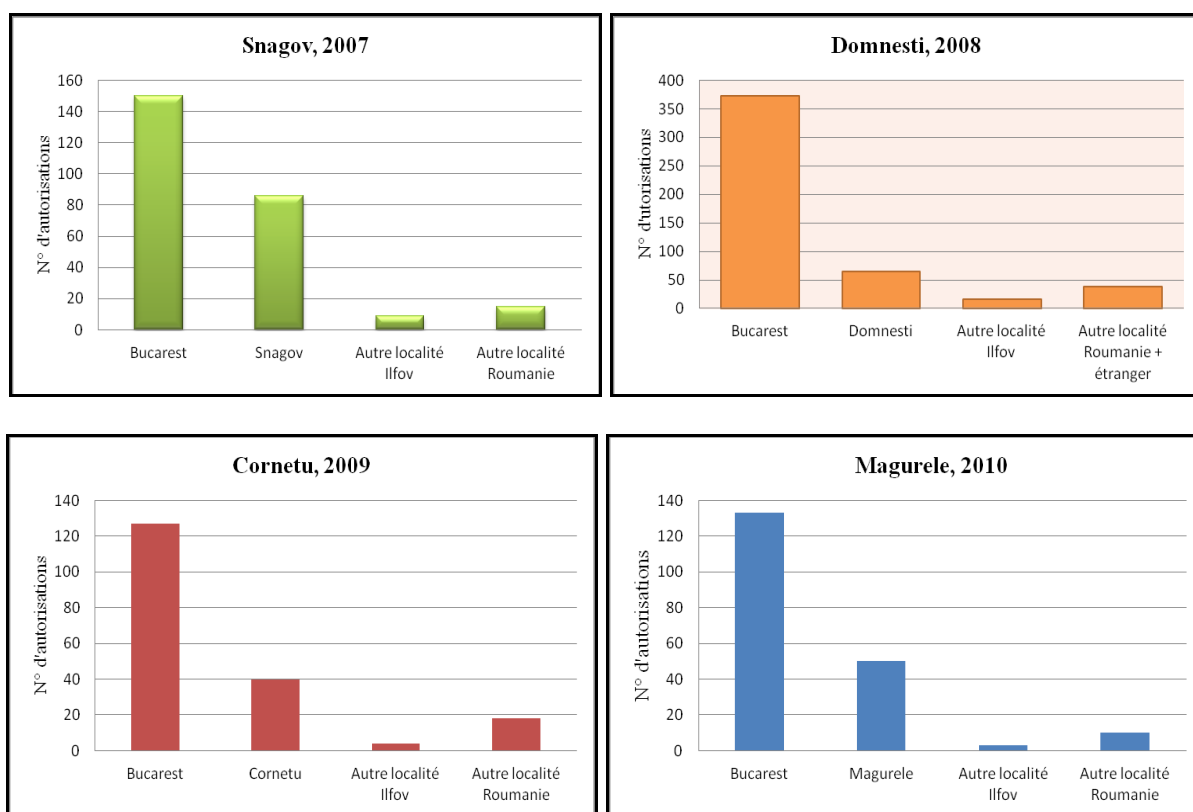
2. Les demandeurs de construction : les Bucarestois dominant

La construction résidentielle dans et autour de Bucarest est remarquable à partir des années 2000. Si au début de cette période on connaissait des constructions immobilières de grande ampleur, surtout vers le nord bucarestois, dans la seconde moitié de la décennie, les constructions sont réalisées aussi par des particuliers et un peu partout dans l'espace périurbain.

Nous nous sommes intéressés aux personnes qui demandaient des autorisations de constructions dans les différentes communes, urbaines ou rurales, en voulant savoir tout d'abord d'où ils venaient. Puisque les données INSEE manquent, ainsi que leur informatisation de la part des urbanistes/techniciens locaux, nous avons consulté sur place quelques registres des autorisations de construction dans quelques mairies. Nous avons pu constater que la plupart des demandes concernaient des personnes habitant Bucarest, en deuxième position se situant les personnes habitant la commune même (Figures n°33, 34, 35, 36). Une de nos hypothèses se vérifie. Les anciens habitants du périurbain vendent leurs terres à des Bucarestois. Ils vont ensuite construire à leur tour des maisons pour leurs familles et notamment pour leurs enfants.

Il y a des communes qui ne tiennent pas de registre d'autorisations, d'autres qui n'enregistrent pas l'adresse du demandeur. Notre choix s'est vite rétréci. Nous exposons les cas des communes rurales de Cornetu, Domnești (sud-ouest de Bucarest) et Snagov (nord de Bucarest) et de la commune urbaine de Măgurele (sud de Bucarest). On peut donc voir que la plupart des demandes concernent les Bucarestois avec pas beaucoup de différences entre les communes de Snagov, Cornetu et Măgurele. Ce qui distingue Snagov des deux autres c'est la demande en autorisations des Bucarestois et des habitants de la commune elle-même qui est plus élevée. Dans ce sens on peut supposer que cela va dans le sens de l'élan résidentiel du nord bucarestois, où les aménités paysagères sont plus nombreuses. Pour Domnești l'année 2008 représente « le point culminant » des demandes où on va avoir plus de 350 venant de la part des citoyens de la capitale. Ce nombre a beaucoup baissé par la suite.

Figure n° 33, Figure n° 34, Figure n° 35, Figure n° 36 : La domiciliation des demandeurs d'autorisations de construction dans quatre communes du périurbain bucarestois



Source : Registres des autorisations de construction, mairies de Snagov, Domnesti, Cornetu et Măgurele
Réalisation : N. Ticană, mai 2011

Il faut souligner le fait que pour la réalisation de ces graphiques, les autorisations de construction ne concernent pas seulement la construction résidentielle, sinon toute sorte d'opération nécessitant une autorisation, comme par exemple une clôture, la construction d'une mezzanine ou d'une annexe, une démolition etc.

3. L'évolution du nombre d'autorisations de construction. Initiation au nord-est

Le nombre d'autorisations de construction accordées par les mairies a beaucoup évolué. Si au début des années 2000, en l'occurrence en 2002, c'est dans la commune de Voluntari qu'on enregistre la plupart des demandes (402 autorisations), suivie de Chiajna (114 autorisations), en 2008 toute une série de communes se distinguent par le grand nombre d'autorisations de construction accordées. Il s'agit de localités situées souvent dans la première couronne de communes autour de Bucarest, mais aussi dans la deuxième, voire la troisième couronne de communes vers le nord bucarestois (Figures n° 37, 38). Le nombre total d'autorisations demandées dans toutes les communes de l'espace périurbain passe de 2061 demandes en 2002 à 7339 demandes en 2008.

Entre 2002 et 2008 la commune de Voluntari reste en tête avec le plus grand nombre d'autorisations de construction accordées avec un total d'environ 3000 demandes. D'autres communes se distinguent aussi avec un grand nombre d'autorisations vers le nord, l'ouest, mais également vers l'est (Figure n°39). Le nombre total de demandes d'autorisations de construction s'élève à presque 30 000 pour la période 2002-2008 dans les 56 communes rurales et urbaines de notre zone d'étude.

Pour ce qui est de l'espace demandé à la construction entre 2002 et 2008, c'est toujours Voluntari qui se distingue avec environ 950 000 m² de terrains construits, suivie par Popești-Leordeni, au sud-est avec environ 550 000 m² d'espace construit. D'autres communes vers le nord, Otopeni et Corbeanca et vers l'ouest et le sud-ouest, Chiajna et Bragadiru connaissent, elles aussi, des demandes de constructions, pour un total compris entre 300 000 et 500 000 m² construits. Les communes les plus délaissées se trouvent dans les deuxième et troisième couronnes de communes de l'espace périurbain, surtout vers l'ouest, nord-est, sud et sud-est (Figure n° 40). Dans les communes qui ne font pas partie d'Ilfov on a très peu de superficie construite puisque il y a moins de demandes d'autorisations, cela étant sans doute en lien avec l'éloignement de leur chef-lieu de département. Pour résoudre des problèmes administratifs (avis de construction par exemple) il faut se déplacer plus, bien que Bucarest ou Buftea (chef-lieu d'Ilfov) se trouvent plus proches en termes de distances. Cela fait que les investisseurs s'orientent plus vers les communes d'Ilfov. Pour ce qui est des autres communes d'Ilfov, vers le nord-est, il y a moins de constructions puisqu'il s'agit des communes mal reliées en voies de communication avec Bucarest, l'axe DN1, Otopeni-Balotești-Snagov, étant une des meilleures départementales en termes de qualité, bénéficiant de trois voies par sens.

Figure n° 37, Figure n° 38 : Le nombre d'autorisations de constructions résidentielles privées dans l'espace périurbain en 2002 et en 2008

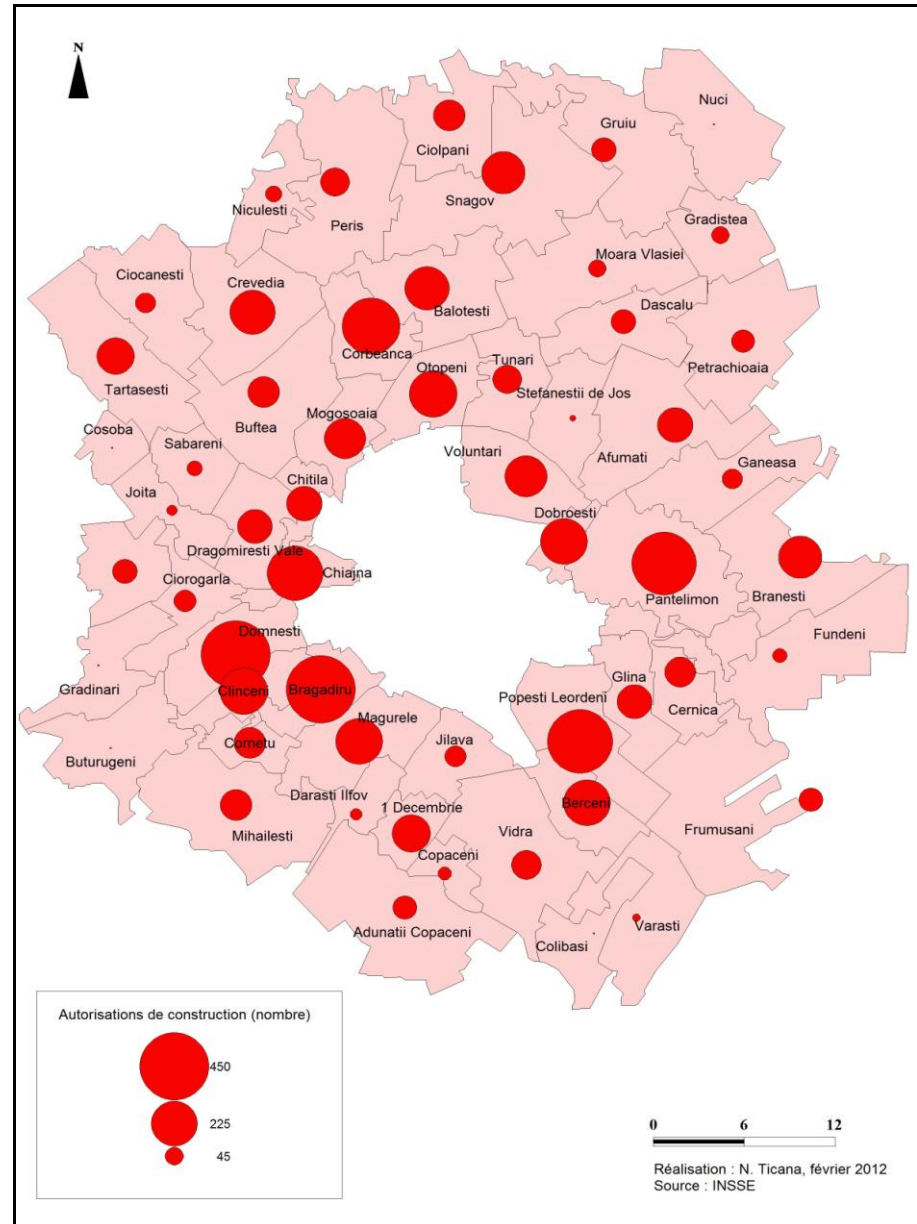
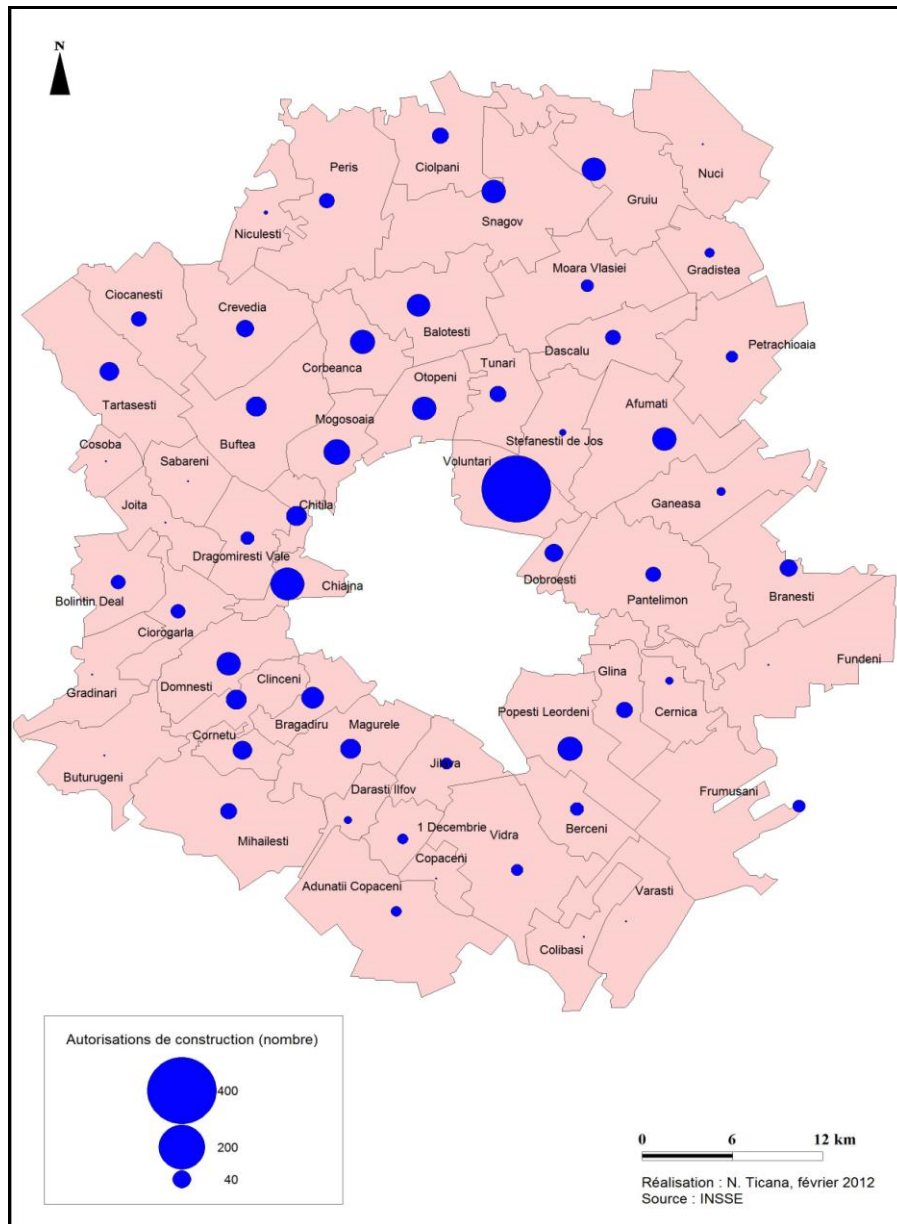


Figure n° 39, Figure n° 40 : Le nombre total d'autorisations de construction résidentielles (hors collectivités) et la superficie (en m²) construite/en construction à destination résidentielle (hors collectivités) dans l'espace périurbain bucarestois entre 2002 et 2008

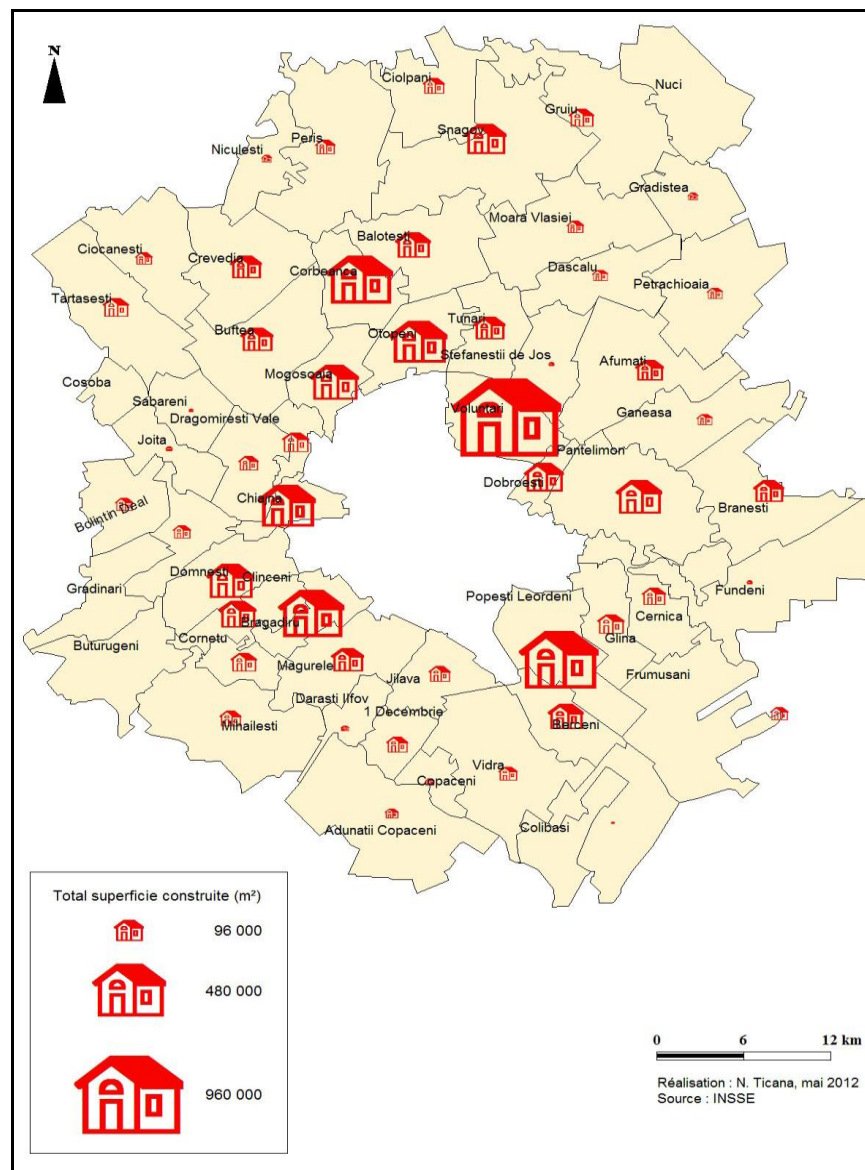
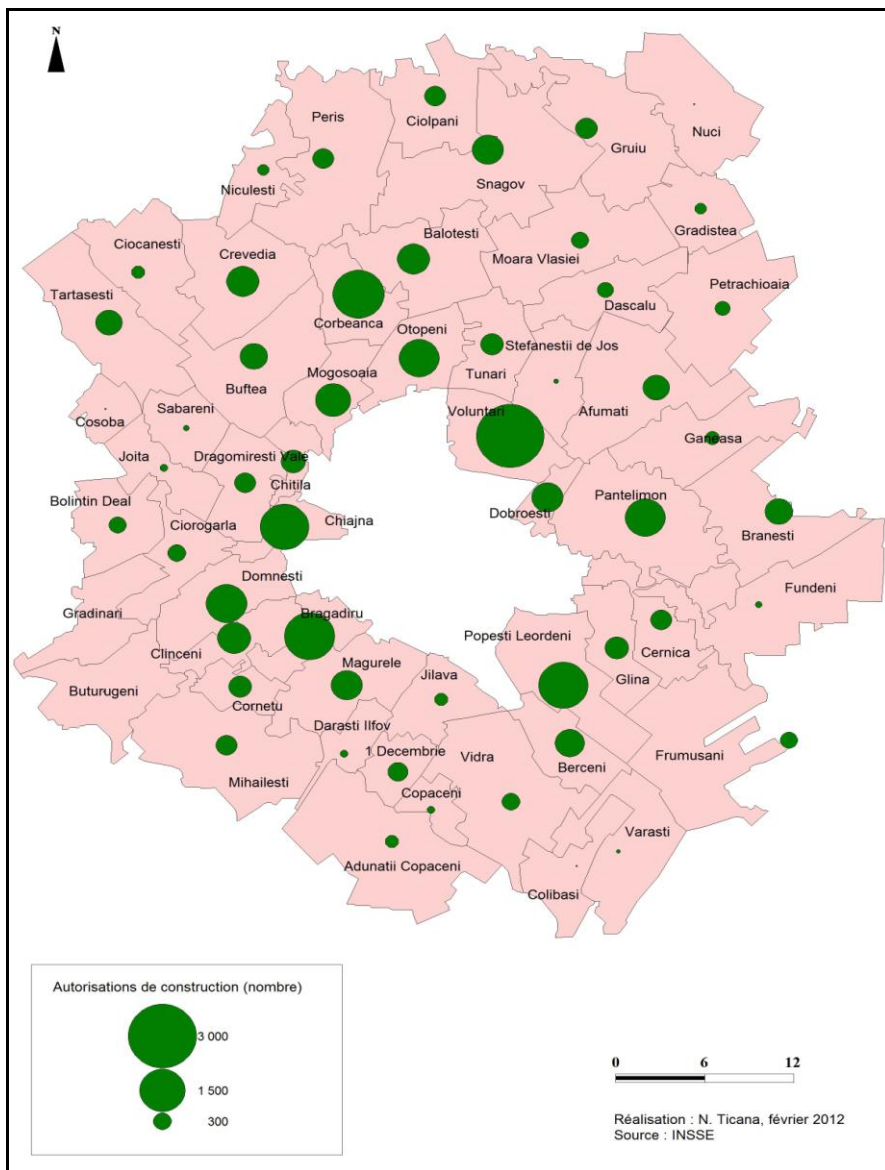
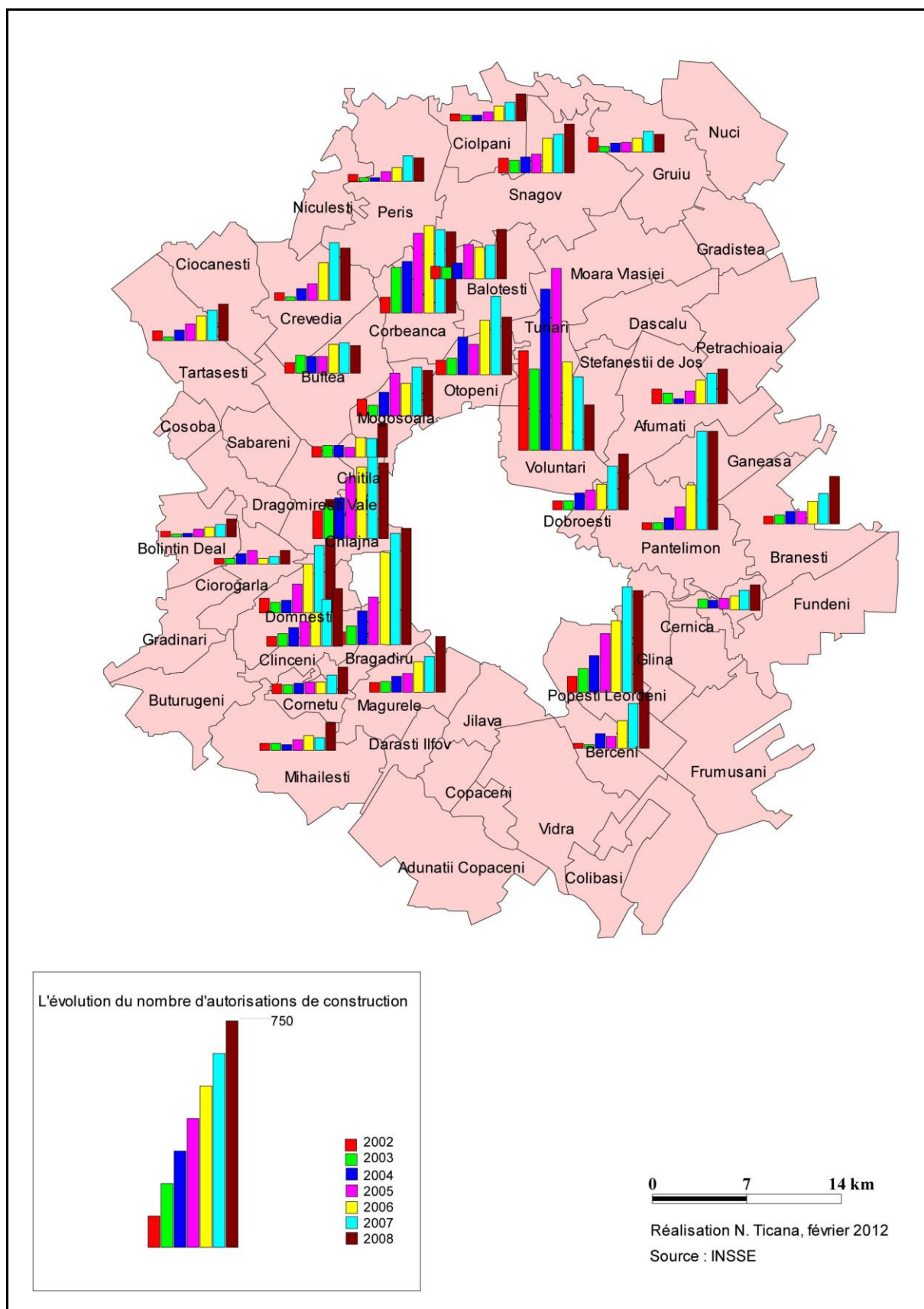


Figure n° 41 : L'évolution du nombre d'autorisations de construction dans l'espace périurbain
entre 2002 et 2008



Depuis 2005 Voluntari connaît une baisse du nombre d'autorisations de constructions, de 729 en 2005 à 187 demandes d'autorisations en 2008, alors que presque toutes les autres communes connaissent une hausse entre 2005 et 2008 (Figure n°41). Pourtant c'est à partir de cette date (2005) que voient le jour sur le terrain de grands projets immobiliers. Les hausses les plus spectaculaires sont enregistrées par la commune de Pantelimon, à l'est de Bucarest qui passe de 95 demandes en 2005 à 395 demandes d'autorisations de construction en 2008 et la commune de Bragadiru au sud-ouest de Bucarest dans le département d'Ilfov, qui elle aussi passe de 196 demandes en 2005 à 469 en 2008. A l'extérieur d'Ilfov à part les communes de Crevedia, Tărtășești, Bolintin Deal et Mihăilești, toutes situées à l'ouest de la capitale, qui enregistrent un nombre assez important de demandes, dans les autres communes le marché immobilier est moins important, certaines communes (Buturugeni, Colibași) n'ayant pas du tout de demandes de nouvelles constructions entre 2002 et 2008. Nous avons d'ailleurs représenté l'évolution du nombre d'autorisations de construction seulement dans les communes où il y avait une hausse assez significative.

II. Politiques gouvernementales dans l'immobilier

Le nombre de logements construits avec des financements publics est très bas. Entre 2001 et 2009 on a construit 334 logements avec des financements publics dans le département d'Ilfov contre 27 579 avec des financements privés. Comme l'État n'a pas les moyens pour construire il a mis en place quelques outils pour qu'un plus grand nombre d'habitants puisse acheter un logement. Il s'agit du programme « la première maison », de la baisse de la TVA à 5% pour ceux qui achètent un logement, des programmes de l'Agence Nationale du Logement (ANL) et « La renaissance du village roumain – 10 maisons pour les spécialistes ». Un autre projet dont on parle moins, dédié aux jeunes entre 18 et 35 ans, est celui concernant l'appui qu'on accorde à cette population pour la construction d'un logement en leur attribuant une parcelle de terrain gratuitement.

1. Le programme « la première maison » et la TVA à 5%

Ce programme fait partie des mesures anticrise du gouvernement pour soutenir les différents secteurs économiques. L'objectif principal était de débloquer les crédits et de relancer le secteur de la construction. Il a pour but l'accès plus facile de la population à des crédits hypothécaires. Dans ce sens l'État garantit les prêts accordés par les banques⁵³, à condition que

⁵³ Environ 25 banques accordent des crédits pour le programme « la première maison ».

ces dernières accordent des crédits à taux moins élevés. Les crédits peuvent être demandés en monnaie nationale (lei) ou européenne (euros).

Le programme « la première maison » a vu le jour pendant l'été 2009. En deux ans plusieurs modifications, concernant notamment le remboursement des prêts, ont été faites : début 2010 quand il est devenu « la première maison 2 », début 2011 quand « la première maison 3 » est apparu et le 26 mai 2011 quand il a encore changé en « la première maison 4 ». Le programme vise l'achat d'un nouveau logement, dans le neuf mais aussi dans l'ancien et il est destiné à toute personne qui n'a jamais bénéficié d'un crédit hypothécaire. La valeur maximale du crédit est de 60 000 euros, remboursable en trente ans. Pour pouvoir acheter il faut verser un acompte de 5% du prix du logement pour ceux qui ne dépassent pas 60 000 euros. Pour les logements plus chers l'acompte minimum est de 3000 euros plus la différence entre le prix d'acquisition et la limite de 60 000 euros. Les taux d'intérêts diffèrent entre les crédits en lei (ROBOR – crédits interbancaires en Roumanie) et les crédits en euros (EURIBOR- crédits interbancaires entre les différentes banques européennes). Le taux d'intérêt pour les crédits en euros est EURIBOR + 4% et pour les crédits en lei est ROBOR + 2.5%. Le programme s'adresse également à ceux qui veulent construire.

Le programme « première maison 4 » a démarré le 6 juin 2011. Quelques modifications apparaissent. Un premier changement concerne le fait que l'État ne garantira plus intégralement les crédits, sinon les banques vont assumer à hauteur de 50% le risque de non-remboursement.

A ce programme s'ajoute un deuxième qui est en lien avec le premier. Il s'agit de la TVA à 5%. Elle s'applique pour les logements qui ont une superficie maximum de 120 m² ou pour les terrains de 250 m². La valeur de la construction, et du terrain le cas échéant, ne doit pas dépasser 380 000 lei (environ 87 350 euros) sans la TVA⁵⁴.

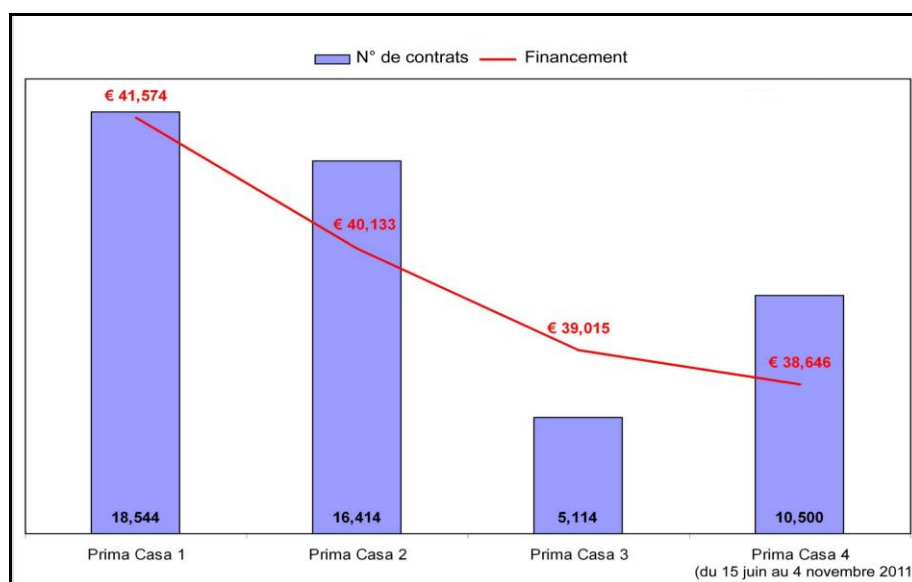
Ces mesures pour inciter à l'acquisition immobilière ne s'adressent donc finalement pas aux périurbains, mais à toute la population. Jusqu'au 4 novembre 2011 Bucarest a enregistré le plus grand nombre de transactions (environ 15 250) avec 30,1% et le département d'Ilfov se trouve en troisième position (environ 3000) avec 5,8% des transactions⁵⁵. Depuis le début de ce programme 50 600 dossiers ont été approuvés en Roumanie et la valeur totale du financement a été de 2,031 milliards d'euros (jusqu'au mois de novembre 2011, cf. aux données FNGCIMM⁵⁶ mises à disposition pour businessday.ro). Le programme « Première maison 4 » avait enregistré entre juin et novembre 2011 un nombre de 10 500 transactions (Figure n°42).

⁵⁴ Cf. OUG 200/2008.

⁵⁵ Source : <http://businessday.ro/11/2011/prima-casa-4-numarul-tranzactiilor-a-ajuns-la-10-500-iar-valoarea-garantiilor-la-04-miliarde-euro/>

⁵⁶ Fondul Național de Garantare a Creditelor pentru Întreprinderile Mici și Mijlocii (Le Fond National de Garantie des Crédits pour les petites et moyennes entreprises).

Figure n° 42 : L'évolution du nombre de contrats et des financements du programme « Première maison »



Source : www.businessdaily.ro, Réalisation : N. Ticană

2. Logements construits sur fonds publics voués à la location « sociale ».

D'autres programmes destinés à l'acquisition immobilière sont les « logements ANL : logements sociaux destinés aux jeunes » et les « logements dans le milieu rural pour les jeunes qualifiés ». Ce deuxième programme concerne les enseignants, médecins, assistants médicaux et policiers, et les logements sont donnés en location aux personnes qui ne détiennent pas une habitation dans la commune. De cette façon les autorités doivent mettre à disposition des terrains d'au moins 500 m² pour chaque nouvelle construction avec une superficie habitable de 100 à 120 m². Les spécialistes pourront louer ces logements sur la durée de leur contrat de travail. Ces maisons appartiendront au domaine public et ne pourront pas être vendues.

Pour ce qui est du programme « Logements pour jeunes », bien qu'il soit destiné à la fois au milieu rural et au milieu urbain, jusqu'à présent il n'y a que le milieu urbain qui en profite. Aucune des communes du périurbain bucarestois n'en bénéficie. Il y a la commune urbaine de Mihăilești au sud de Bucarest, dans le département de Giurgiu, qui a déposé un projet pour la construction de deux immeubles ANL. En 2010 la commune attendait encore une réponse. Ce programme vise les jeunes entre 18 et 35 ans qui ne peuvent pas se permettre l'achat d'un appartement ou la location d'un logement dans le secteur privé. Ces logements seront construits sur des terrains mis à disposition par le conseil local. Les autorités ont l'obligation d'assurer la viabilisation des terrains. Les logements pourront être achetés par leurs locataires après un an de location.

Si le programme « logements sociaux pour jeunes » semble donner des résultats, celui de « la renaissance du village roumain » semble être oublié, car jusqu'en 2010 aucun logement n'a

été construit en dépit de la forte demande de la part des maires des communes rurales, car c'est l'État qui finance ce projet. Cela peut s'expliquer par la crise budgétaire d'un côté et d'un autre côté par l'orientation des financements gouvernementaux vers le programme « logements sociaux pour jeunes ».

3. De très modestes aides aux jeunes concernant la construction de leur maison

La loi 15/2003 concernant l'appui accordé aux jeunes pour la construction d'un logement en propriété personnelle concerne l'attribution, à la demande, aux jeunes de 18 à 35 ans d'un terrain gratuit avec une superficie de 250 à 500 m² parmi les terrains du domaine privé *intravilan* des unités administratives territoriales où ils habitent. Une fois le terrain attribué, la construction du logement doit commencer dans un délai de douze mois, sinon la parcelle leur est retirée. Le plus souvent les communes disposent de très peu d'espaces disponibles et donc très peu de communes accordent des terrains gratuitement aux jeunes. Dans le département d'Ilfov il y a pourtant une commune qui se distingue dans ce sens. Il s'agit de Chitila, commune située à l'ouest de Bucarest, dans la première couronne. Bien qu'elle ait la plus petite superficie communale de tout le département, à partir de 2006 la mairie a donné plus de 500 parcelles aux jeunes. Derrière elle se situe la commune de Clinceni, située au sud-ouest de Bucarest avec 100 parcelles accordées pour ce programme. Măgurele et Chiajna ont accordé, elles aussi, environ 50 lots chacune⁵⁷.

Cette loi a été modifiée en 2008, en donnant la possibilité aux jeunes d'acheter le terrain reçu à un prix établi par un évaluateur autorisé. Ceci donne la possibilité aux conseils locaux de vendre les terrains et donc de rendre propriétaire ceux qui en ont les moyens⁵⁸.

III. Les promoteurs immobiliers. Construire pour qui ?

Entre 1995 et 2011, d'après Forbes Roumanie (revue en ligne d'affaires et sur le marché immobilier), ce sont les investisseurs Roumains qui ont construit le plus dans la région de Bucarest-Ilfov avec presque 12 000 logements, pendant que les investisseurs étrangers ont construit presque 8000 nouveaux logements. Parmi les promoteurs étrangers le classement est le suivant : les israéliens (2620 logements), les turques (1346 logements), les espagnoles (904 logements), les grecs (855, logements), les indiens (788, logements), les slovènes (616, logements), les irlandais (316, logements), les libanais (304, logements) et les anglais (204, logements)⁵⁹. Cristi Moga (journaliste) dans www.zf.ro⁶⁰, du 20 décembre 2011 donne quelques

⁵⁷ Newsif.ro et primariachitila.ro.

⁵⁸ Les informations sur ce sujet ne sont pas très nombreuses, quelques articles de presse nous ont aidé à donner quelques informations sur le sujet, ainsi que la loi 15/2003 et un communiqué de presse de la mairie de Chitila.

⁵⁹ Source : http://www.forbes.ro/Cine-a-construit-cel-mai-mult-topul-celor-mai-activi-dezvoltatori-imobiliari_0_1516.html, du 13 juin 2011.

noms des promoteurs immobiliers roumains et étrangers. Parmi les Roumains il rappelle Valentin Vişoiu, les frères Negoită, Dan Ioan Pop, Sorin Creţeanu ou Ioan Avram et parmi les étrangers GTC et Adama (autrichiens), Opus Land et Anchor Grup (turques) et Asmita (indiens).

Colliers international, le leader dans l'étude du marché immobilier en Roumanie, fournit tous les ans des rapports de marché sur les investissements en Roumanie et notamment à Bucarest. En 2004 les espaces résidentiels, de luxe, sont groupés en quatre zones, trois à l'intérieur de la municipalité de Bucarest et une vers le nord qui comprend les quartiers Băneasa-Pipera (l'un dans Bucarest, l'autre dans Voluntari), ainsi que les communes Otopeni, Corbeanca et Snagov. Dans le rapport de 2005 les communes Tunari et Baloteşti sont ajoutées au marché résidentiel de luxe, toutes ces communes se trouvant au nord de Bucarest. Dans le rapport de 2006 quelques projets immobiliers destinés à la classe moyenne sont présentés, mais le prix au m² arrive à 900-1500 euros, en fonction de la location et de la qualité de construction. Il s'agit des appartements dans des tours et toutes sont localisées à l'intérieur de Bucarest. Pour ce qui est des appartements de luxe du centre et du nord bucarestois les prix varient entre 1500 et 1850 euros/m². Les terrains affichent eux aussi des prix très élevés à Bucarest et en dehors de la ville pendant le boom immobilier (Tableau n°9 et Figure n°43).

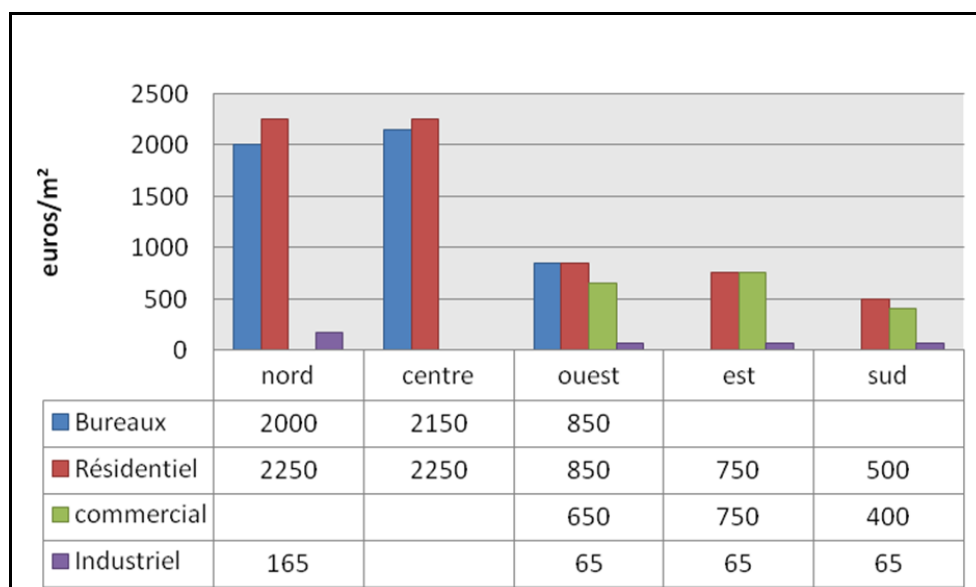
Tableau n° 9: Le prix des terrains dans quelques communes en dehors de Bucarest en 2007

Commune	Prix (euros/m²)	Zone
Otopeni	150-450	Nord
Pipera	400-1000	Nord
Domneşti	150-200	Sud-ouest
Bragadiru	400-500	Sud-ouest
Popeşti-Leordeni	150-250	Sud-est
Pantelimon	150-200	Est
Afumaţi	120-250	Nord-est
Chitila	150-500	Ouest
Corbeanca	45-180	Nord

Source Colliers International, 2007, Réalisation N. Ticană 2009

⁶⁰ Journal en ligne, Source : <http://www.zf.ro/proprietati/harta-celor-mai-mari-50-de-ansambluri-rezidentiale-in-ce-zone-din-bucuresti-au-fost-construite-20-000-de-locuinte-noi-in-ultimii-ani-9078767>

Figure n° 43 : Le prix des terrains dans la commune de Bucarest

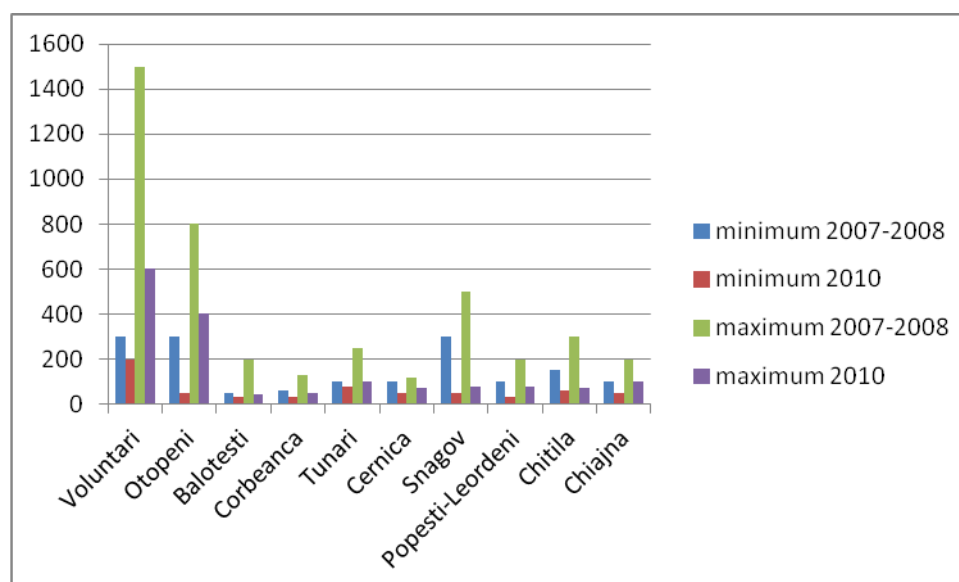


Source : Colliers International, 2007, Réalisation : N. Ticană 2009

Les prix les plus élevés, en dehors de Bucarest, restent pour le nord, dans le quartier Pipera, de la commune de Voluntari avec presque 1000 euro/m², suivi par les communes d'Otopeni, toujours au nord et Chitila et Bragadiru, vers l'ouest et le sud-ouest. A l'intérieur de Bucarest, le centre et le nord affichent les prix les plus élevés, tant pour le résidentiel que pour les espaces de bureaux. Ce fait explique les prix élevés à l'extérieur de la capitale, dans les communes voisines du nord. Le sud de Bucarest affiche les prix les plus bas et en conséquence les communes situées dans cette partie en dehors de la capitale affichent elles-aussi les prix les plus bas du marché foncier et immobilier. Très peu d'espaces de bureaux peuvent être signalés vers les parties sud et est de Bucarest, le plus important quartier d'affaires se trouvant au nord, ainsi que très peu d'espaces commerciaux dans le centre, faute d'espaces disponibles, et vers le nord bucarestois, qui est destinés aux espaces de bureaux. La figure n°45 n'affiche pas non plus de prix des terrains dans le secteur industriel dans le centre, puisqu'elles vont se concentrer vers les périphéries et en dehors de la capitale.

Les prix des terrains connaissent une baisse importante depuis trois-quatre ans. Souvent cette baisse est très importante, elle dépasse 50% (Figure n°44). Ces chiffres représentent des prix estimatifs, donnés par les acteurs locaux interviewés lors de nos enquêtes de terrain de mai 2010. On peut observer que les chûtes des prix les plus importantes concernent les communes de Voluntari, Otopeni et Snagov, toutes situées dans la partie nord du périurbain bucarestois.

Figure n° 44 : Les prix des terrains avant et après la crise immobilière



Source : enquêtes de terrain juin 2010, Réalisation : N. Ticană, mars 2012

Dans le tableau suivant sont présentés quelques prix des appartements de trois pièces et des pavillons dans quelques communes du périurbain bucarestois. Les prix des affichés dans le tableau n°10 concernent à la fois le marché immobilier neuf et ancien. Il s'agit des prix pratiqués d'aujourd'hui. L'immobilier, tout comme le foncier a connu une baisse importante de prix entre 2008 et 2012. Les pavillons, construits sur des superficies très grades, présentent des prix assez élevés, la maison individuelle restant un luxe pour beaucoup de Roumains. Les prix des propriétés immobilières les plus élevés concernent le nord de la capitale tout comme le prix du foncier.

Tableau n° 10 : Le prix des appartements à trois pièces et des pavillons dans quelques communes de l'espace périurbain

	Prix appartement 3 pièces	Prix pavillon
Bragadiru	55 000 - 80 000	185 000 (450 m ²)
Cornetu	44 000 - 53 000	165 000 (500 m ²)
Voluntari	78 000 - 129 000	320 000 (500 m ²)
Popești-Leordeni	69 000 – 74 000	185 000 (300 m ²)
Tunari	78 000	320 000 (1300 m ²)
Buftea	40 000	285 000 (650 m ²)
Snagov	41 500 – 45 000	220 000 (520 m ²)
Otopeni	81 000 - 110 000	900 000 (1500 m ²)
1 Decembrie	25 000 – 39 000	120 000 (350 m ²)

Source : anunturimobiliare.ro et imopedia.ro du 22 février 2011, Réalisation : N. Ticană

Vu les prix des pavillons dans le périurbain bucarestois très peu de personnes se permettent un tel achat. Bien que le salaire moyen brut en Roumanie soit de 1902 RON⁶¹ (en 2010), donc environ 440 euros (insee.ro et cursbnr.ro), la plupart des Roumains ne gagnent que le salaire minimum, c'est-à-dire 600 RON brut (en 2010, capital.ro), donc environ 140 euros par mois⁶². Le choix d'un acheteur à budget limité (la part de la population qui gagne le salaire minimum est exclue de l'achat) peut se porter dans ce cas vers les appartements. Le prix d'un appartement à trois pièces commence à 25 000 euros dans une commune située au sud de Bucarest et peut atteindre en 2012 129 000 euros au nord de Bucarest. Il ne s'agit bien sûr pas de la même distance par rapport au centre de la capitale, ni des mêmes aménités paysagères.

IV. Les dynamiques de la construction

Bucarest est une ville dynamique, qui connaît depuis une dizaine d'années des changements majeurs au niveau de ses paysages urbains. Si pendant l'époque communiste la ville s'est enveloppée d'une ceinture d'immeubles d'habitat collectif, aujourd'hui c'est la construction en largeur qui remplace celle en hauteur. Bien qu'on construise toujours des tours et des barres, elles ont une allure différente des « blocs » communistes, souvent gris, et qui sont aujourd'hui rejetés. L'espace périurbain connaît lui aussi, à son tour, des changements similaires. Il y vingt ans l'habitat était concentré dans le bourg-centre et la majorité du foncier communal était agricole ; aujourd'hui l'espace agricole détient de moins en moins de place au profit de la construction, tout d'abord résidentielle. L'espace construit augmente, les communes approuvent des autorisations de construction. L'espace constructible, défini dans les documents d'urbanisme, augmente lui aussi à son tour, par suite de la pression foncière.

Nous présenterons par la suite, à travers deux cartes, l'évolution de l'espace construit, ainsi que l'évolution de l'espace constructible dans notre zone d'étude. Il faut mentionner le fait que pour la première carte, celle de l'évolution de l'espace construit, pour les communes du département de Dâmbovița, seul l'espace construit en 2012 a été cartographié, faute de sources. Pour la deuxième carte, celle de l'évolution de l'espace constructible, les communes du département de Dâmbovița ne présentent aucune donnée, pendant que celle des départements de Giurgiu et Călărași ne présentent que l'*intravilan* de 1990. Tout comme pour l'espace construit, nous n'avons pas pu trouver les sources nécessaires.

⁶¹ RON, Romanian New leu, est l'unité monétaire de la Roumanie depuis la réforme monétaire du 1^{er} juillet 2005 quand il a remplacé le leu roumain (Romanian Leu, ROL) au taux de 1RON = 10 000 ROL qui équivaut à environ 4.35 euros d'après la Banque Nationale Roumaine, le 5/03/2012.

⁶² Le salaire minimum a augmenté en 2011 à 670 RON (environ 155 euros) et à 700 RON (environ 160 euros) en 2012.

Pour la réalisation de ces deux figures nous nous sommes appuyés sur des images GoogleEarth de 2012, pour cartographier l'espace construit, sur des cartes fournies par B. Sudit, du Ministère de Développement, pour la cartographie de l'espace construit et de l'*intravilan* au niveau de 1990 et sur des cartes fournies par le Conseil Départemental d'Ilfov pour cartographier l'*intravilan* de 2004. Ce sont les documents les plus récents auxquels on a eu accès. Des zooms ont été réalisés sur deux communes, Voluntari, commune située au nord de Bucarest et Domnești, commune située au sud-ouest.

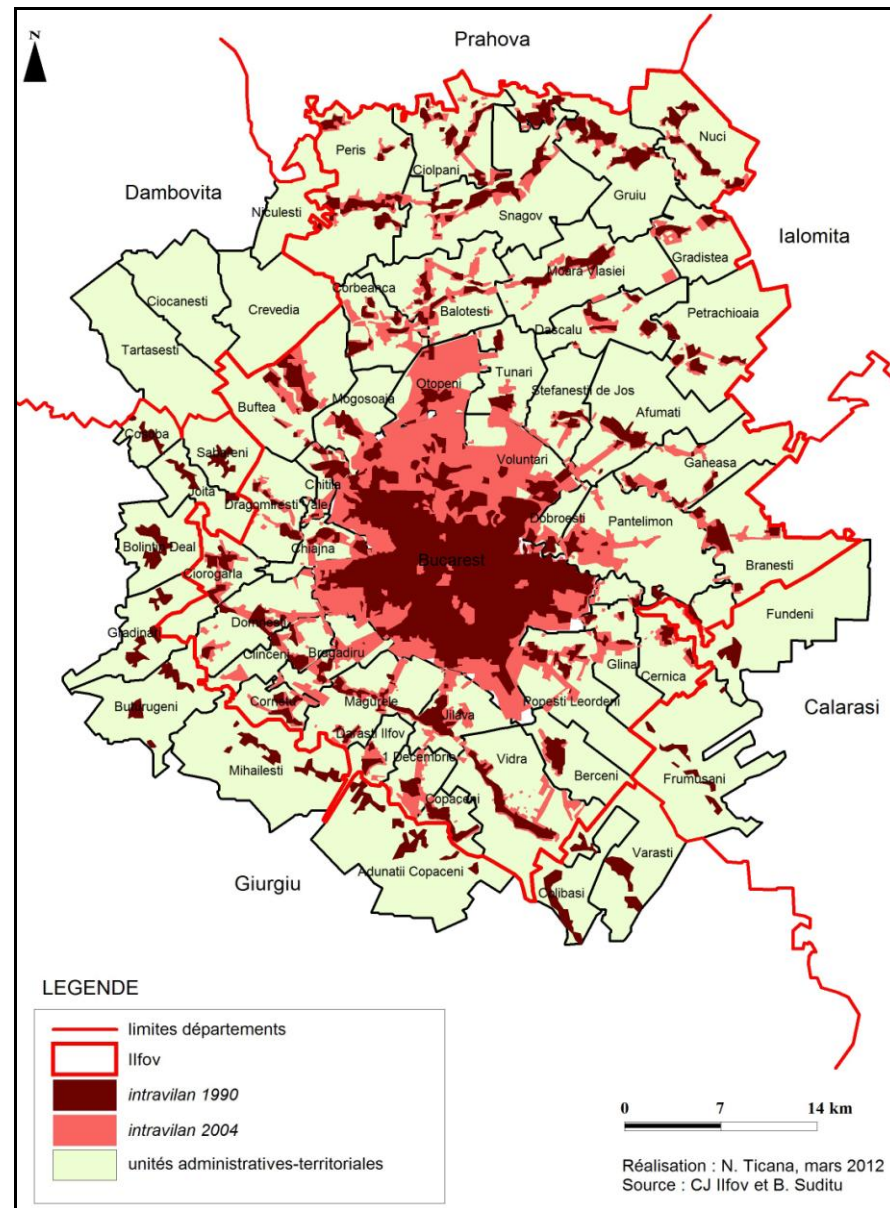
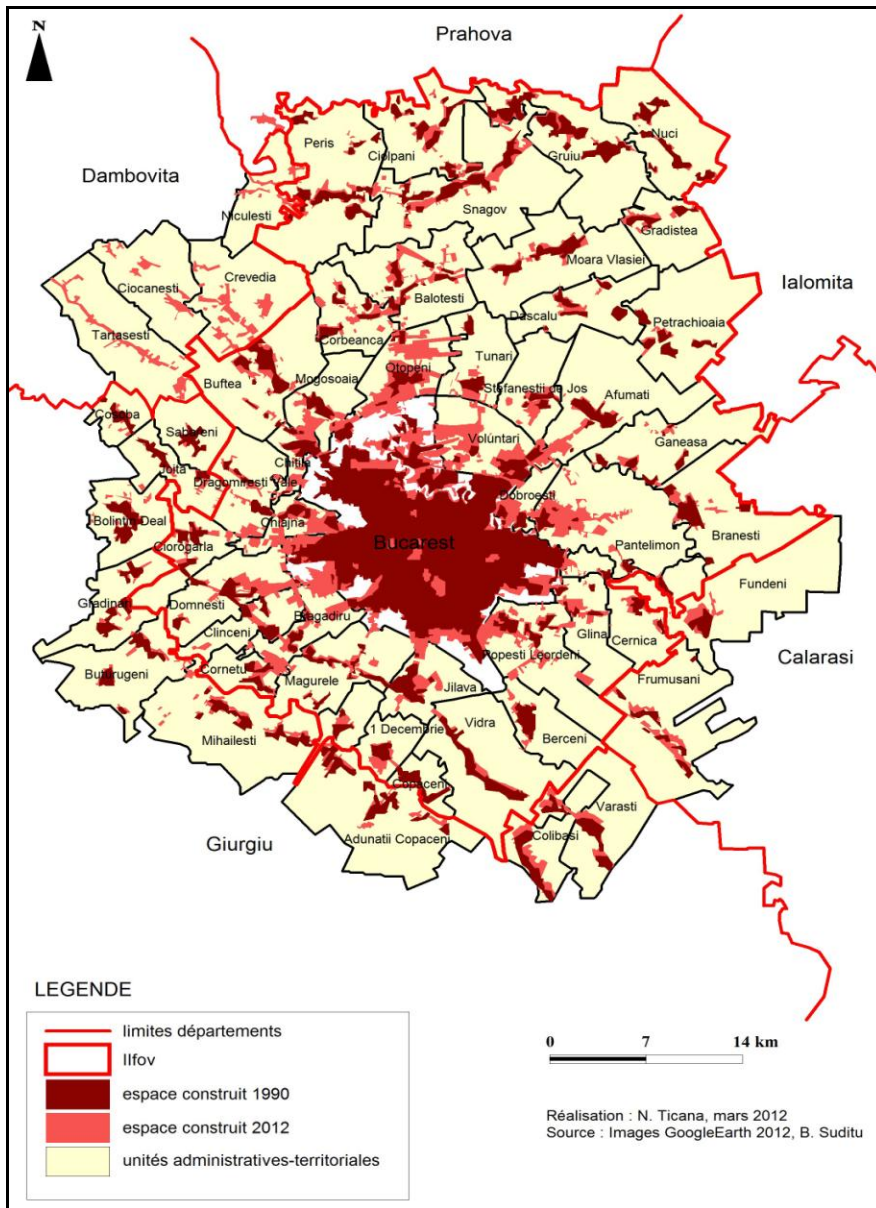
1. Augmentation rapide de l'espace construit et constructible

L'espace construit a beaucoup augmenté dans Bucarest et dans les communes du périurbain. Cette augmentation spectaculaire peut être observée pour les communes situées au nord de la capitale, Voluntari et Otopeni, mais aussi dans presque toutes les communes situées dans la première couronne autour de Bucarest (Figure n°45) d'une avancée du front d'urbanisation, un étalement urbain en tache d'huile. Dans les communes de la deuxième et troisième couronnes et en particulier, les communes extérieures à Ilfov, qui appartiennent aux départements de Dâmbovița, Giurgiu et Călărași, présentent une légère augmentation de leurs espaces construits. Le type d'extension caractéristique pour ces communes est tentaculaire, tout au long des principaux axes de communications.

Si l'espace construit a beaucoup augmenté entre 1990 et 2012, l'espace constructible s'est encore plus accru entre 1990 et 2004 (Figure n°46). Mais cette augmentation de l'*intravilan* concerne toujours les communes collées à Bucarest et moins les communes plus éloignées. Aujourd'hui il y a des communes qui ont exprimé leur souhait de transformer tout leur foncier en espace constructible, pendant que pour d'autres c'est déjà fait. Il s'agit des communes qui ont renouvelé récemment leurs documents d'urbanisme. C'est le cas de Corbeanca, commune située au nord de Bucarest. Domnești et Clinceni, communes situées au sud-ouest de Bucarest souhaitent également augmenter leur *intravilan* pour tout le foncier communal.

La loi 273/29 juin 2006, des finances publiques locales, a encore contribué à l'augmentation de l'espace constructible des communes. Les budgets de l'État, pour équilibrer les budgets locaux, sont répartis en fonction du nombre d'habitants, de l'*intravilan* (25% *intravilan* du territoire communal) et de la capacité financière de la commune. L'effet immédiat de cette loi a été l'augmentation du territoire constructible dans beaucoup de communes périurbaines. Le résultat est un étalement urbain chaotique, car on va retrouver des constructions au milieu des champs, puisque ces terres sont devenues constructibles et les habitants ont le droit de le faire où ils veulent à l'intérieur de cette limite.

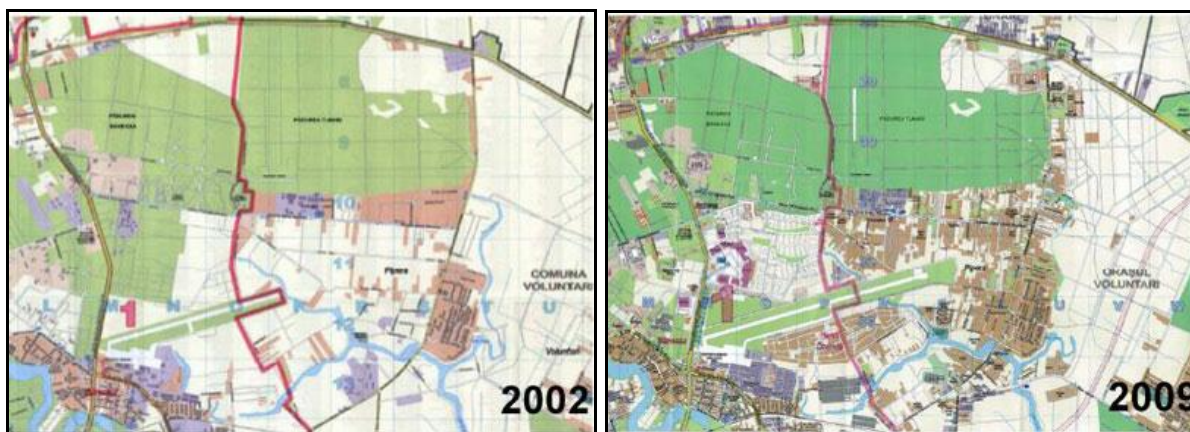
Figure n° 45, Figure n° 46 : Évolution de l'espace construit entre 1990 et 2012 et l'évolution de l'espace constructible entre 1990 et 2004



2. Zoom sur deux communes périurbaines : Voluntari et Domnești

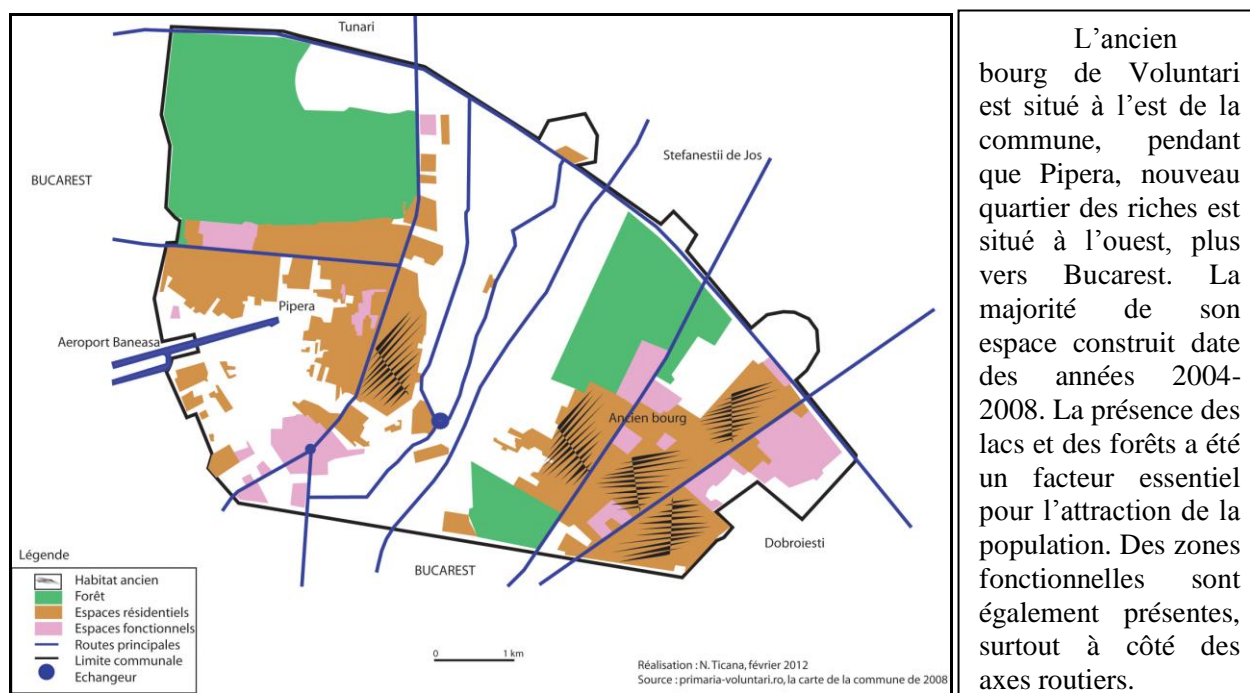
Voluntari est une commune qui présente une progression importante de son espace construit. Nous pouvons observer sur les figures n°47 et 48 le changement de paysage dans l'actuel quartier de Pipera, situé à l'ouest de la commune. On voit une continuité de l'espace construit, le mitage étant lui-aussi présent par des « villages-lotissements » à l'extérieur du bourg.

Figure n° 47, Figure n° 48 : Progression de l'espace construit entre 2002 et 2009 à Voluntari



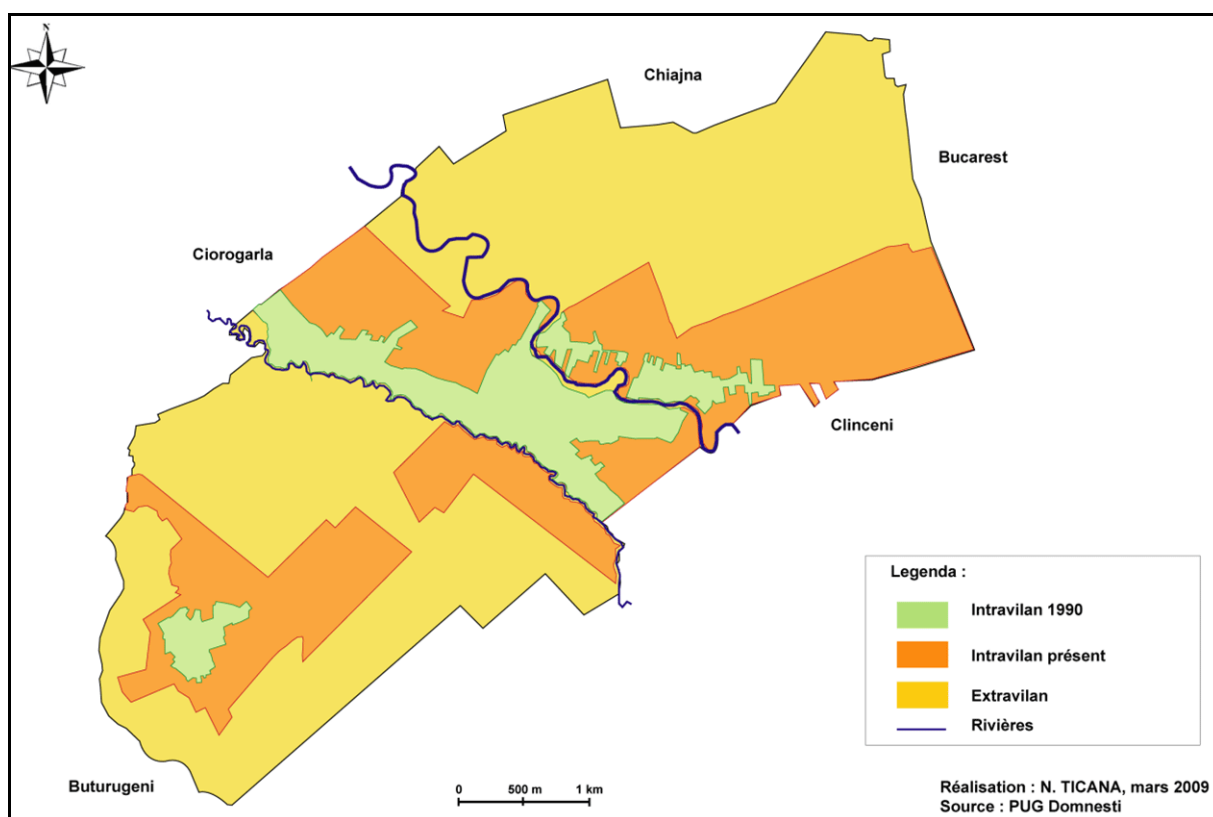
Source : B. Suditu, 2010

Figure n° 49 : L'organisation de l'espace en 2008 à Voluntari



Domnești, commune qui affiche une grande attractivité résidentielle depuis quelque temps, manifeste la même tendance de croissance. Son *intravilan* a plus que doublé entre 1990 et 2008 (Figure n°50) et lors d'un entretien avec la responsable d'urbanisme en 2009, nous avons appris que la commune souhaitait élargir son espace constructible à toute l'étendue de son foncier disponible. Son plan d'urbanisme actuel date de 2006. L'élaboration d'un nouveau PUG est en cours. En mai 2011 la commune travaillait sur l'organisation de son réseau routier à grande échelle, en créant de nouvelles rues et en leur donnant des noms.

Figure n° 50 : Zoom sur Domnești. Évolution de l'*intravilan* entre 1990 et 2008



L'étalement urbain, processus qui caractérise la Roumanie depuis une vingtaine d'années, est nourri dans un premier temps par des initiatives privées. Ce sont les promoteurs immobiliers qui semblent dicter les orientations de ce processus. L'État, à travers quelques « modestes » politiques publiques, essaie d'encadrer la question résidentielle, mais cela semble difficile face aux grands « pouvoirs financiers » des investisseurs. Une chose reste certaine, les autorités ne peuvent pas maîtriser le foncier, car il est propriété privée. Les promoteurs immobiliers achètent ces terres aux paysans pour construire des logements destinés tout d'abord à une classe sociale plus aisée. Mais, même si les collectivités locales ne maîtrisent pas le foncier car il reste propriété privée, ces acteurs ont la possibilité de réguler ce processus à travers les documents d'urbanisme. Mais comme ces outils sont anciens et que les collectivités locales sont souvent en

manque de moyens financiers, les constructions sont autorisées partout dans l'*intravilan*, car cela augmente les revenus des communes. Nous l'avons pu remarquer à travers les cartes de l'augmentation de l'espace construit et constructible, la commune qui a subi le plus de changements dans ce sens est Voluntari et notamment son quartier Pipera, situé à l'ouest de cette commune. Aujourd'hui une continuité du bâti apparaît entre ce quartier et celui de Băneasa, à l'intérieur des limites de Bucarest. Ceci n'est pas le cas partout, une discontinuité dans la construction apparaissant entre Bucarest et les communes qui entourent la capitale. Bien que le rythme de la construction semble aujourd'hui très lent, dans un futur proche cette discontinuité dans la construction disparaîtra, à mon avis, au moins entre Bucarest et les communes de la première couronne autour de la capitale. Dans ce cas elles pourront être qualifiées de périurbaines ou plutôt de suburbaines ?

CHAPITRE VI : CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES, QUALITATIVES ET QUANTITATIVES, DANS L'ESPACE DE L'ÉTALEMENT

La population du périurbain bucarestois augmente. Elle s'accroît d'abord dans les communes les plus proches de la capitale et notamment dans les parties septentrionale et occidentale. Ceci est la conséquence directe du boom immobilier des années 2004-2007/2008. La croissance est donc due plus à un solde migratoire qu'à un excédent naturel. L'amélioration de certaines routes principales, l'apparition des centres commerciaux et notamment la promotion d'un nouveau type d'habitat dans un nouveau cadre de vie, où le calme et la verdure occupent une place principale, représentent des atouts pour l'attraction d'une population ayant les moyens d'acheter. Bon nombre de « complexes résidentiels » du style *gated communities* ont vu le jour pendant presque une décennie. Cela a des avantages : création d'emploi (garde d'enfants, ménage, gardiennage), mais aussi des inconvénients : la ségrégation sociale s'installe. Aujourd'hui, dans un contexte post-boom immobilier, les promoteurs, qu'ils soient étrangers ou roumains, s'orientent plus vers des immeubles d'habitat collectif en appliquant des prix accessibles à un plus grand nombre de potentiels acheteurs. Les espaces visés sont aussi l'Est et le Sud bucarestois.

Plusieurs types d'habitants dans le périurbain peuvent ainsi être identifiés : les nouveaux arrivants riches, les anciens habitants (les paysans) et leurs familles qui s'y installent, comme le remarquait le maire de la commune de Dascalu, située au nord de Bucarest, dans la deuxième couronne de communes. Ceux qui rejoignent les communautés fermées ont gagné l'appellation d'« étrangers » puisqu'ils se mélangent peu avec les anciens habitants.

Dans ce sixième chapitre les caractéristiques quantitatives et sociales des habitants seront exposées. La méthodologie appliquée pour la réalisation de ce chapitre repose sur une enquête approfondie de terrain. Cette enquête, réalisée à travers des entretiens auprès des autorités locales, des discussions avec les habitants et des questionnaires appliqués dans trois lycées du périurbain bucarestois, a eu pour but de mettre en évidence tout d'abord des données non recensées par l'INSSE, de connaître le ressenti des habitants concernant les changements dans leurs communes de résidence, mais également le discours politique. Ce dernier est dans la plupart des cas en contradiction avec les réponses des techniciens ou des habitants concernant une même question. 48 entretiens ont été réalisés, dans 48 communes du périurbain bucarestois (un entretien dans chaque commune). Pour les questionnaires, un nombre de 300 a été envoyé dans trois lycées de trois communes du nord, du sud-ouest et du nord-est de Bucarest, pour les parents des élèves, avec un retour de 228 exemplaires. Il s'agit de deux communes urbaines : Otopeni et Măgurele et une commune rurale : Brănești. Parmi les résultats de ces questionnaires

quelques-uns nous seront utiles pour la seconde partie de ce chapitre concernant les caractéristiques sociales. Les données INSSE ont également été utilisées pour la réalisation des cartes concernant le solde naturel et migratoire, ainsi que pour les densités de population. Il faut souligner le fait que des données statistiques concernant l'origine et la destination des migrants ne sont pas disponibles et donc cet aspect ne sera pas analysé.

I. Caractéristiques quantitatives de la population dans l'espace d'extension urbaine bucarestois

Le paysage démographique de la Roumanie est en plein changement depuis que le pays subit la transition économique et sociale. Si au niveau national on connaît une chute de la natalité et une augmentation du taux de mortalité (depuis le changement de régime), dans le département d'Ilfov la tendance est inverse. Malgré cette évolution positive du taux de natalité et négative du taux de mortalité, le solde naturel reste pourtant négatif jusqu'en 2008. Dans notre espace d'étude le solde naturel reste négatif, puisqu'on a rajouté au département d'Ilfov des communes assez rurales où le taux de natalité reste bas et le taux de mortalité élevé. Le solde migratoire est lui aussi en hausse et dépasse largement le solde naturel. Cela se traduit par une densification démographique dans l'espace périurbain.

Les facteurs de cette croissance démographique correspondent aux facteurs qui entraînent la périurbanisation. Les médias avec les publicités contribuent aux départs vers l'espace périurbain. La motorisation croissante, qui permet aux ménages de se déplacer, a eu un rôle important également. La proximité des axes de circulation et des centres commerciaux sont aussi pris en compte par les nouvelles populations qui rejoignent ce « tiers espace » (Vanier, 2008, *op. cit.*). Les conséquences apparaissent : d'un côté la ségrégation sociale, d'un autre côté la création d'emplois. D'autres cas de figure existent, des communes qui voient un mélange entre les anciens et les nouveaux habitants. Les conséquences sont plutôt positives, bien qu'une « ségrégation sociale à petite échelle » existe. La plupart des nouveaux arrivants ont plus de moyens financiers que les anciens habitants.

1. Augmentation de la population périurbaine

Presque toutes les communes de l'espace périurbain de Bucarest connaissent aujourd'hui une augmentation de leur nombre d'habitants, les hausses les plus significatives étant plus présentes dans les communes de la première couronne autour de Bucarest. La croissance démographique est pourtant infime, voire négative dans l'ensemble de l'espace étudié, surtout dans les communes qui dépassent les limites du département d'Ilfov.

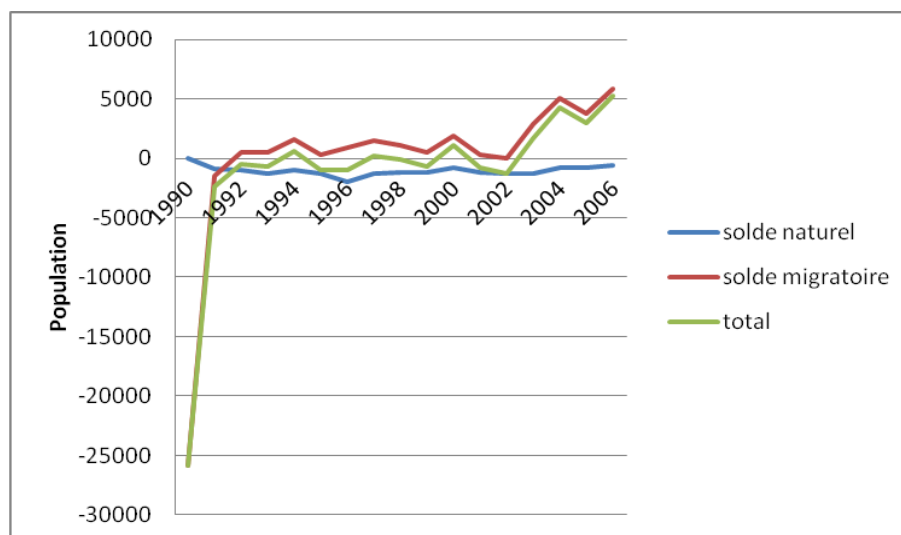
1.1. Une croissance démographique positive à partir de 2003

Si en 1990 la croissance démographique due au solde migratoire a été négative dans presque toutes les communes autour de Bucarest, en 2000 elle devient positive dans toutes les communes autour de Bucarest et elle est beaucoup plus significative en 2006.

Cette évolution démographique négative en 1990 (Figure n°51) est accentuée par un solde naturel négatif. Les soldes migratoires et naturels négatifs sont les conséquences directes des abrogations des différentes mesures politiques en termes de démographie prises par le pouvoir postcommuniste. Dans ce sens, le contexte politique pro-nataliste forcé de l'ancien régime sera rappelé, basé sur des réglementations restrictives en matière d'accès à l'avortement et à la contraception. Dès que ces restrictions ont été abolies, on peut remarquer une baisse importante de la natalité entre 1990 et 1991 et continuant jusqu'en 1996. Depuis on voit une légère hausse de la natalité, sans doute en lien avec le phénomène périurbain (augmentation du nombre de femmes en âge de fécondité). Pour ce qui est des soldes migratoires, il faut rappeler le fait qu'ils sont visibles sur le plan statistique et c'est un phénomène de grande ampleur. En réalité, la plupart de ces personnes qui quittaient les communes de l'espace rural pour s'installer à Bucarest vivaient déjà dans la capitale, sans pouvoir déclarer leur domicile réel à cause des restrictions du régime concernant les installations de populations à Bucarest.

A partir de 2000 même si le solde naturel reste négatif, le solde migratoire devient positif et beaucoup de communes enregistrent une croissance démographique positive. Cela est en accord parfait avec le phénomène de périurbanisation qui commence à être visible dans les communes autour de Bucarest. En 2006 le solde migratoire augmente encore plus, seules quelques communes très rurales enregistrant un solde démographique toujours négatif.

Figure n° 51 : le bilan démographique entre 1990 et 2006 dans l'espace périurbain de Bucarest



Source : INSSE, Réalisation : . Ticană, mars 2012

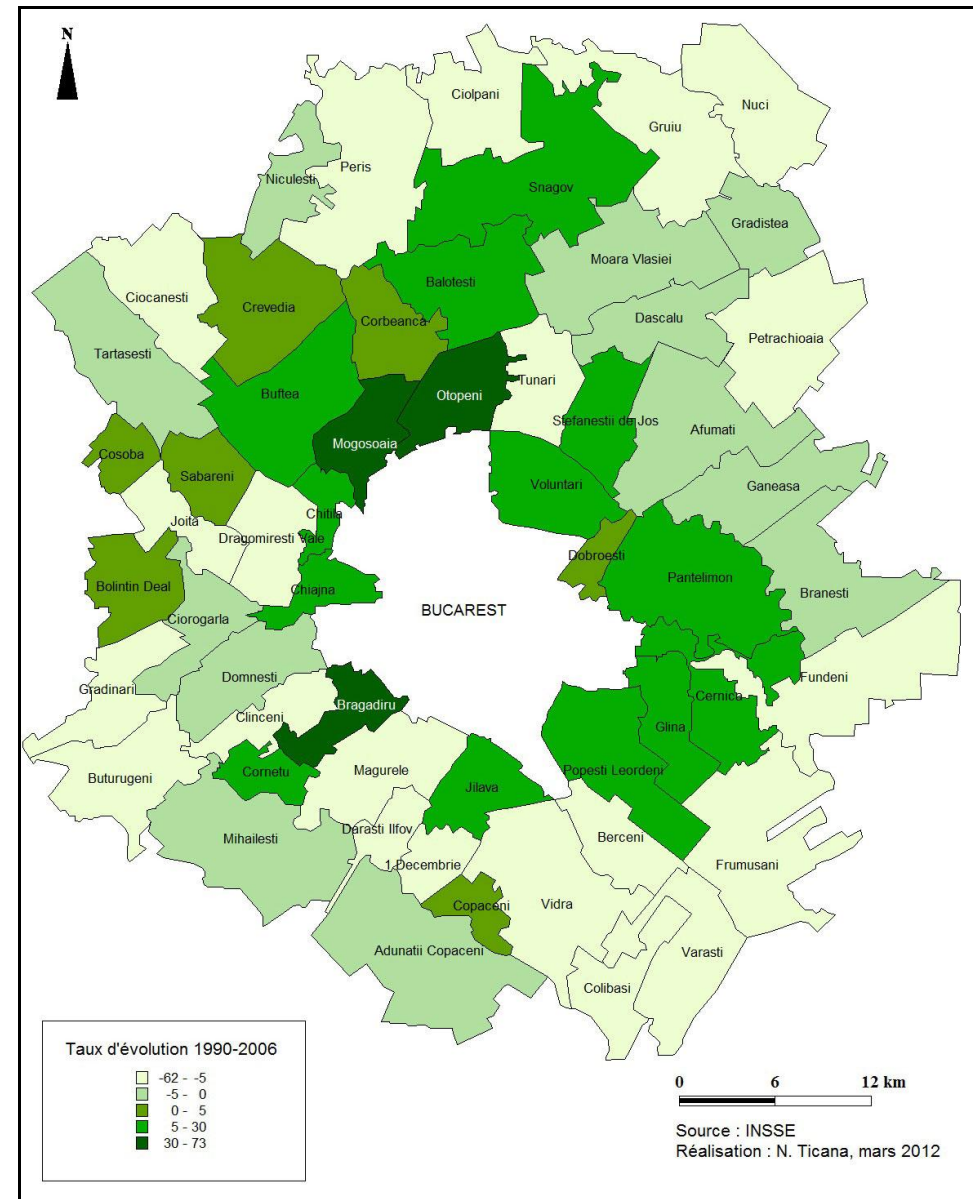
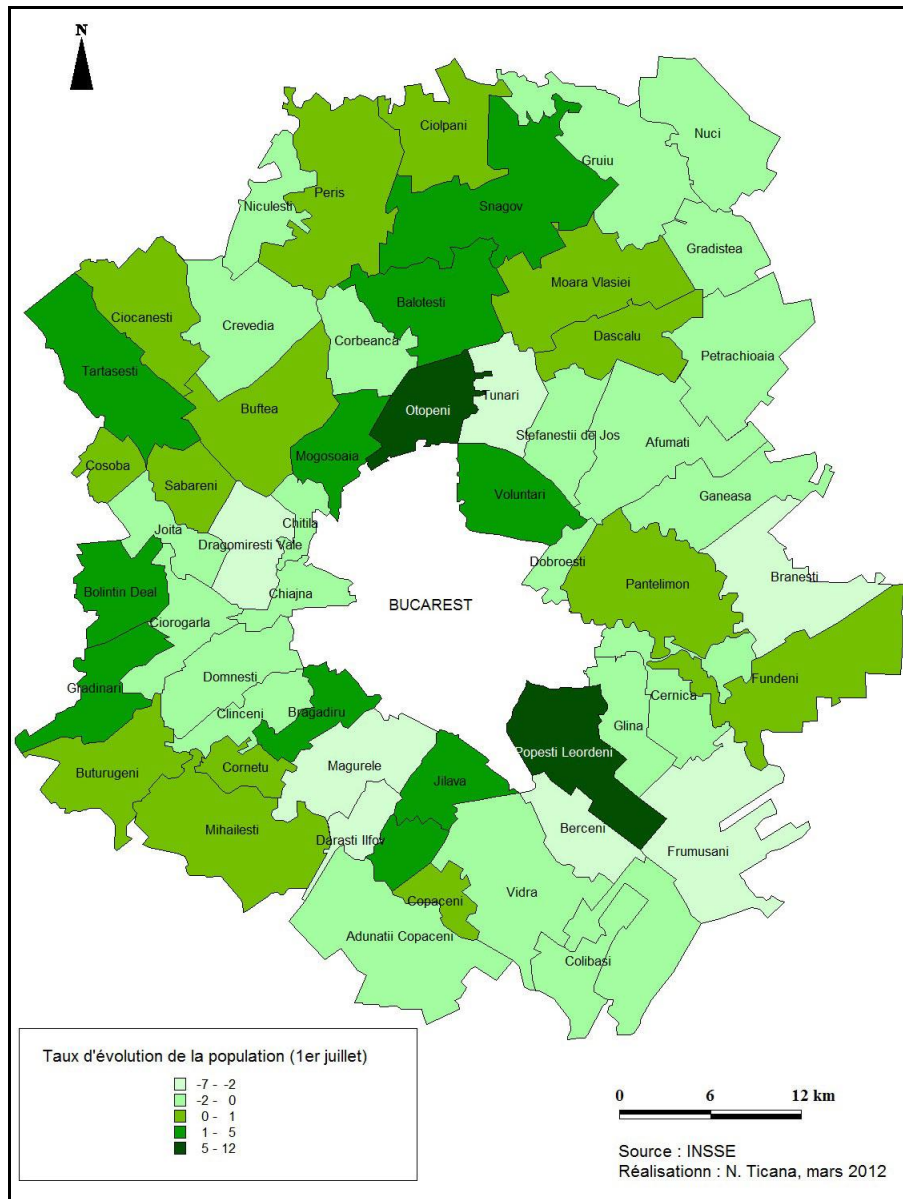
Sur la figure ci-dessus nous présentons le bilan démographique entre 1990 et 2006 dans notre zone d'étude. Il s'agit d'une représentation du solde naturel, du solde migratoire et du total des deux. Ce graphique suit la même tendance que celle du département d'Ilfov, fait qui laisse penser que les communes présentes sur notre espace appartenant à d'autres départements qu'Ilfov n'ont pas eu d'apports spectaculaires de population pouvant changer la dynamique du département d'Ilfov. Le bilan démographique connaît une perte importante de population entre 1990 et 1991, due aux nombreux changements d'adresse de domicile pour une population qui vivaient déjà ailleurs, en l'occurrence à Bucarest. Le solde naturel reste négatif entre 1990 et 2006, bien qu'une légère reprise puisse être observée à partir de 1996, pendant que le solde migratoire est en continue hausse (Figure n°51).

Les figures suivantes montrent l'évolution démographique entre 1990 et 1991 et entre 1990 et 2006 sous la forme des cartes thématiques en plages de couleurs.

Les données statistiques utilisées pour les figures n°52 et 53 correspondent à la population au 1 juillet. Nous avons choisi pour la figure n°52 les années 1990 et 1991 puisque c'est entre ces deux dates que les communes autour de Bucarest ont connu les pertes de population les plus importantes dues aux départs massifs de populations vers la capitale. Pour la deuxième figure nous avons voulu représenter une évolution sur une plus longue période, entre 1990, la chute du régime, et la date la plus récente au niveau des données statistiques qu'on a pu obtenir.

L'évolution démographique entre 1990 et 1991 (population au 1^{er} juillet) a été négative dans beaucoup de communes de l'espace périurbain, les pertes les plus importantes de population, entre -7% et -2%, étant connues par les communes de Tunari, Dragomirești-Vale, Brănești, Berceni dans le département d'Ilfov et Frumușani dans le département de Călărași. 25 communes de plus connaissent une évolution démographique toujours négative, les 26 autres communes de l'espace périurbain ayant une croissance démographique positive. Les communes d'Otopeni et Popești-Leordeni connaissent les croissances démographiques les plus importantes avec 11.91%, respectivement 6.9% (Figure n°52). Cela ne signifie pas que ces communes n'ont pas perdu en habitants, sinon que les pertes ont été moins importantes que celles des autres espaces du périurbain. Il faut rappeler le fait que les communes de Cosoba, Săbăreni et Copăceni qui apparaissent sur la carte avec un taux d'évolution de 0% n'existaient pas en tant que communes en 1990, sinon des villages appartenant à d'autres communes. Cosoba, Săbăreni et Joița formaient une seule commune, tout comme 1 Decembrie et Copăceni. Cela n'est donc pas à prendre en compte. Cosoba et Săbăreni sont devenues communes en 2005 et Copăceni en 2006.

Figure n° 52, Figure n° 53 : Évolution démographique entre 1990 et 1991 et entre 1990 et 2006 dans l'espace périurbain de Bucarest



En analysant l'évolution démographique entre 1990 et 2006 on peut dire que beaucoup de communes situées à une plus grande distance de Bucarest, vers le nord par exemple (Periș, Ciolpani, Gruiu, Nuci) ou vers le sud de Bucarest dans Ilfov, tout comme beaucoup de communes des départements de Giurgiu, Călărași ou Dâmbovița, ont enregistré des taux d'évolution démographiques négatifs (Figure n°53). Même si depuis 2006 les communes enregistrent des évolutions positives de leur nombre d'habitants cela ne suffit pas pour compenser les pertes importantes durant la première décennie après la chute du communisme.

Otopeni, Mogoșoaia et Bragadiru ont enregistré les croissances de populations les plus importantes entre 1990 et 2006, avec des taux de 46.22%, 37,64% et 72.7%. Il s'agit des communes qui ont enregistré une évolution annuelle positive de leur population. En même temps elles ont perdu très peu de population au changement de régime.

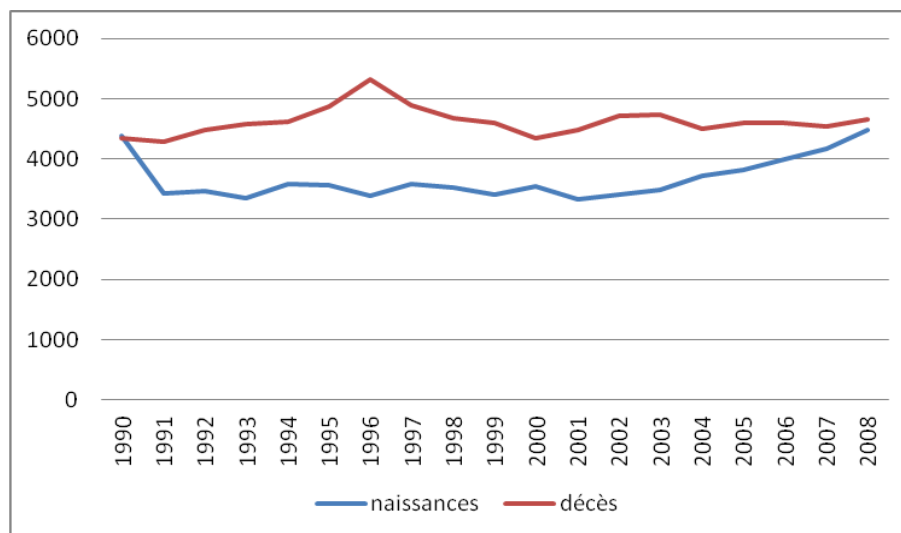
Pour comprendre cette évolution démographique nous allons analyser par la suite le solde naturel et le solde migratoire dans notre espace d'étude. Une évolution générale s'impose, suivie ensuite par une analyse à l'échelle communale.

1.1.1 Le solde naturel négatif pendant presque vingt ans

L'évolution générale du solde naturel dans notre espace d'étude montre un excédent naturel négatif, puisque le nombre de naissances ne dépasse pas celui des décès pendant une période de 18 ans, entre 1990 et 2008. Après avoir beaucoup chuté en 1991, en passant d'un total de 4389 à 3434 pour une population d'environ 350 000 habitants, le nombre de naissances enregistre depuis une évolution globale positive. On passe donc d'environ 3500 naissances en 1991 pour 350 000 habitants à environ 4500 naissances pour 380 000 habitants en 2008. Cela est liée au surplus d'arrivée de nouveaux habitants (sur les départs) et notamment des personnes jeunes en âge de procréation. Effectivement sur la figure n°54 on peut noter une reprise du nombre de naissances à partir de 2001, année qui correspond au début du phénomène périurbain.

Le nombre de décès enregistre lui aussi une tendance positive et ce sont les communes de l'extérieur du département d'Ilfov qui tirent cette évolution vers le bas, puisqu'en 2008 le nombre de naissances dans le département d'Ilfov dépasse celui du nombre de décès (Figure n°7, du deuxième chapitre). Si la natalité continue cette évolution ascendante elle dépassera dans deux-trois ans la mortalité. Nous pouvons constater également une augmentation de la mortalité entre 1990 et 1995, qui correspond en gros au même phénomène : départs massifs de population jeune, le nombre de décédés se reportant à moins d'habitants. Cela est suivie par une baisse jusqu'en 2000 pour reprendre une légère hausse jusqu'en 2008.

Figure n° 54 : Évolution du nombre de naissances et des décès entre 1990 et 2008 dans l'espace périurbain de Bucarest



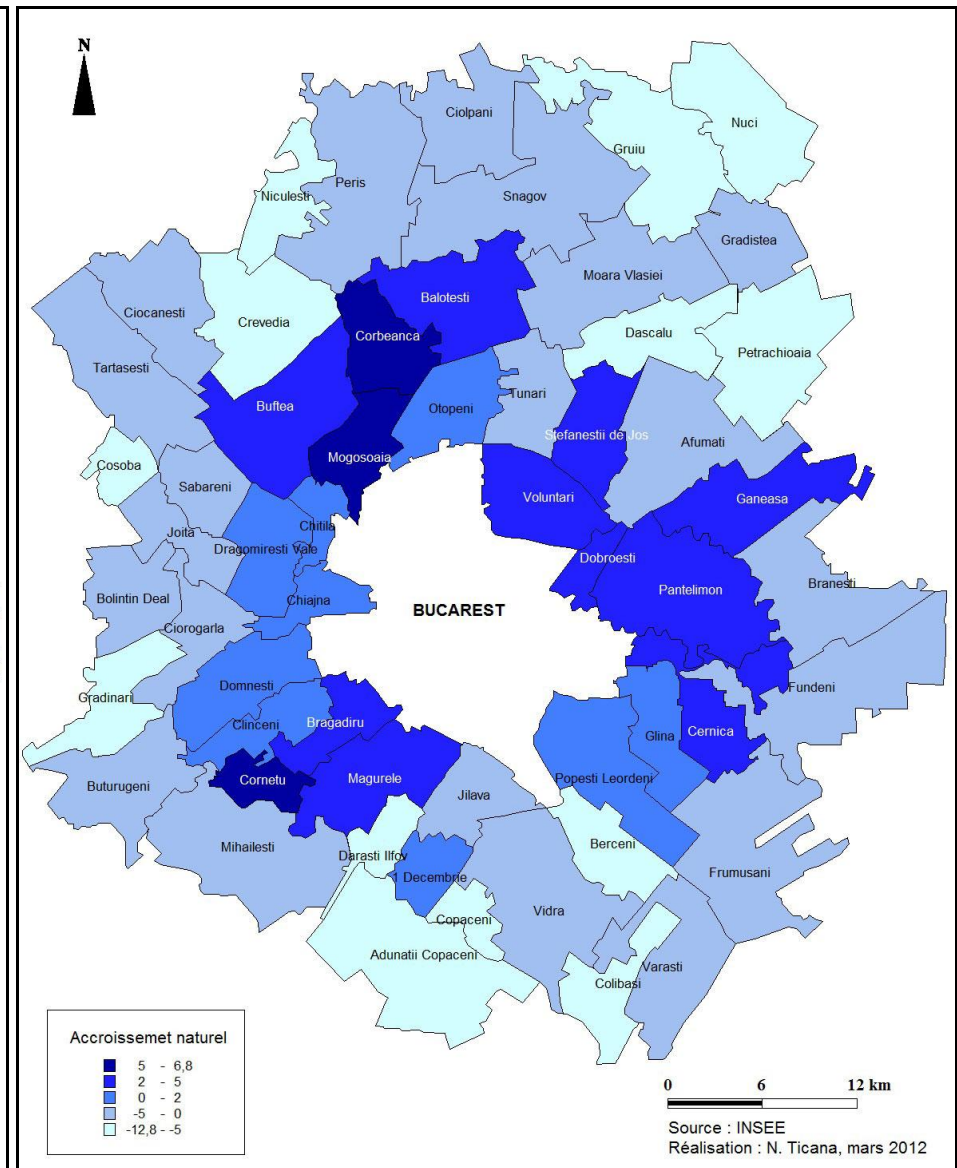
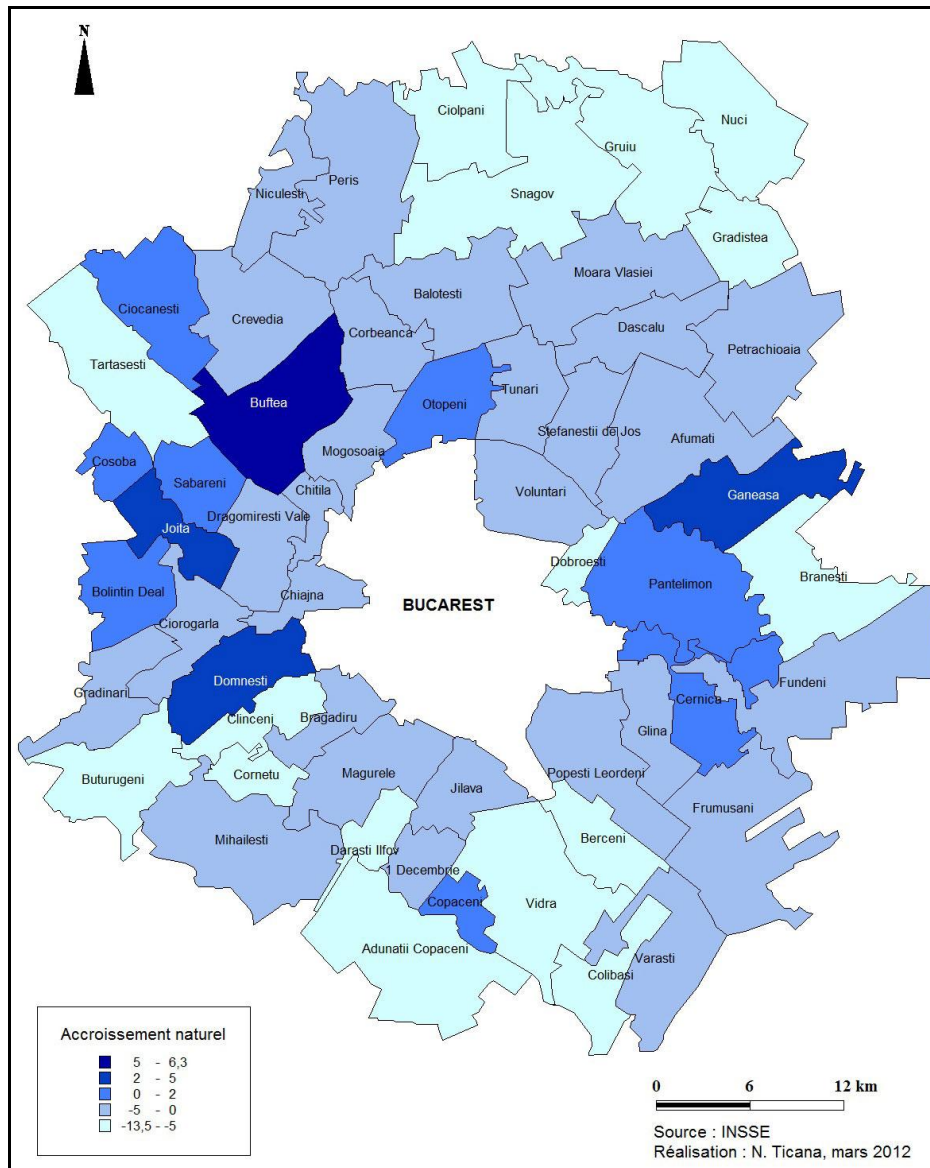
Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană, mars 2012

Dans les deux figures suivantes nous allons présenter le taux d'accroissement naturel en 1991 et en 2008. Le choix s'est porté sur 1991 et non pas sur 1990, puisque c'est à ce moment qu'on enregistre le taux de natalité le plus bas.

On peut observer que seules quelques communes enregistrent en 1991 un accroissement naturel positif. Il s'agit de Buftea, chef-lieu de département, Domnești, Găneasa, Otopeni, Pantelimon et Cernica pour le département d'Ilfov, Joița, Bolintin Deal et Ciocănești pour les autres départements. Tout le reste de notre zone d'étude enregistre un accroissement naturel négatif. C'est la conséquence directe de l'abrogation des décrets de la politique nataliste d'avant 1990 (Figure n°55).

Depuis quelques années la natalité a repris dans beaucoup de communes périurbaines et on remarque que cela touche plutôt les communes de la première couronne, puisque c'est là qu'on a les taux d'accroissement naturel les plus élevés, même si ces taux restent faibles. Les communes de Corbeanca, Mogoșoaia et Cornetu enregistrent les taux d'accroissement naturel les plus importants, entre 5 et 6.8%. Des taux négatifs caractérisent en 2008 toutes les communes de l'extérieur d'Ilfov, ainsi que les communes périphériques nord et sud du même département (Figure n°56). Cela est à mettre en relation avec le taux de fécondité. En effet entre 2002 et 2010 la population féminine dans le département d'Ilfov a beaucoup augmenté. Le département est passé de 77 060 femmes en 2002 à 128 640 femmes en 2010 et le nombre de naissance de 2646 en 2002 à 3831 en 2010, ce qui donne finalement une fécondité de 33,58‰ en 2010 par rapport à 29,12‰ en 2002.

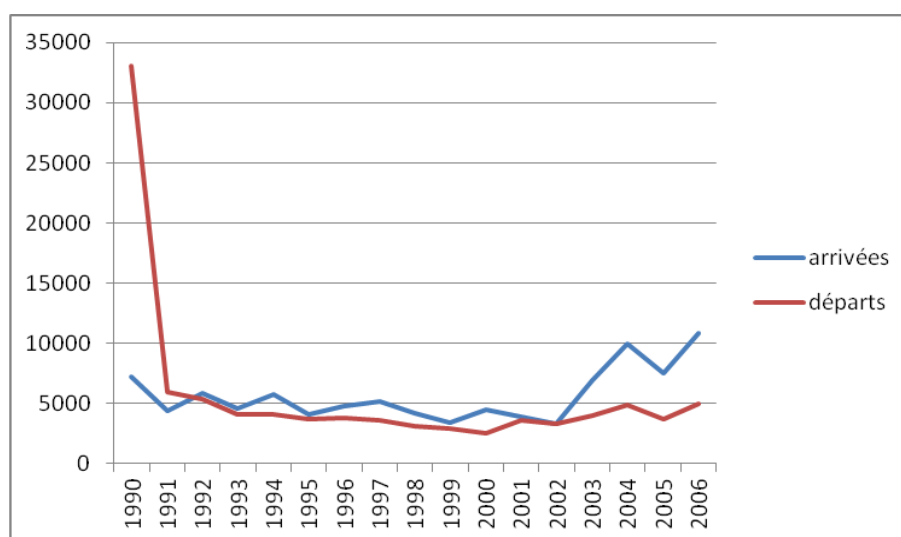
Figure n°55, Figure n° 56 : Le taux d'accroissement naturel en 1991 et en 2008 dans l'espace périurbain de Bucarest



1.1.2 Le solde migratoire positif presque partout dans le périurbain

Comme on l'a déjà remarqué, la croissance démographique dans l'espace périurbain est due plus à un solde migratoire qu'au solde naturel. Sur le graphique suivant est présentée l'évolution des arrivées et des départs pour le domicile (logement principal). Les enregistrements de logements secondaires ne sont pas pris en compte. Si on ne tient pas compte de l'année 1990 on voit que la courbe des arrivées dépasse pendant toute la période analysée celle des départs et que c'est à partir de 2002 que le nombre d'arrivées se distingue nettement de celui de départs (Figure n°57).

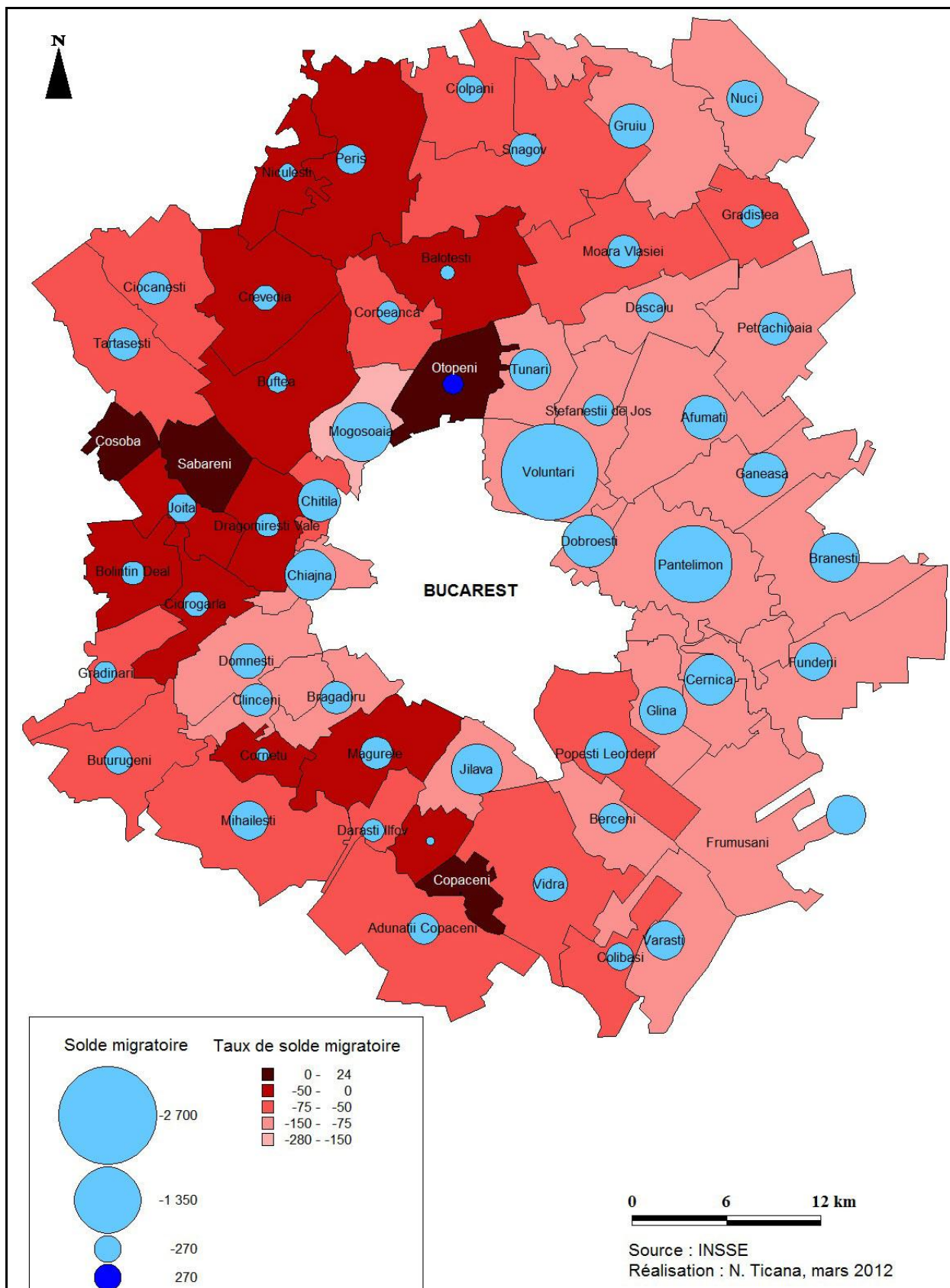
Figure n° 57: Évolution des arrivées et des départs pour le domicile dans l'espace périurbain



Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană, mars 2012

Sur la figure n°58 sont représentés le solde et le taux migratoire en 1990. On peut remarquer qu'une seule commune enregistre un solde migratoire positif. Il s'agit de la commune d'Otopeni, puisque les trois autres, Cosoba, Săbăreni et Copăceni étaient en 1990 des villages appartenant à d'autres communes. On peut remarquer que les taux de migration les plus bas (entre -75 et -150%) ont été subis dans toutes les communes de la partie est de Bucarest, ainsi que quelques communes de l'ouest. Mogoșoaia, commune située au nord-ouest a enregistré le taux le plus faible de -278%. En termes de solde migratoire c'est la commune de Voluntari qui enregistre un très petit nombre d'arrivée et un très grand nombre de départs, ce qui donne un solde migratoire négatif de 2638 personnes.

Figure n° 58: Solde et taux migratoire en 1990 dans l'espace périurbain de Bucarest

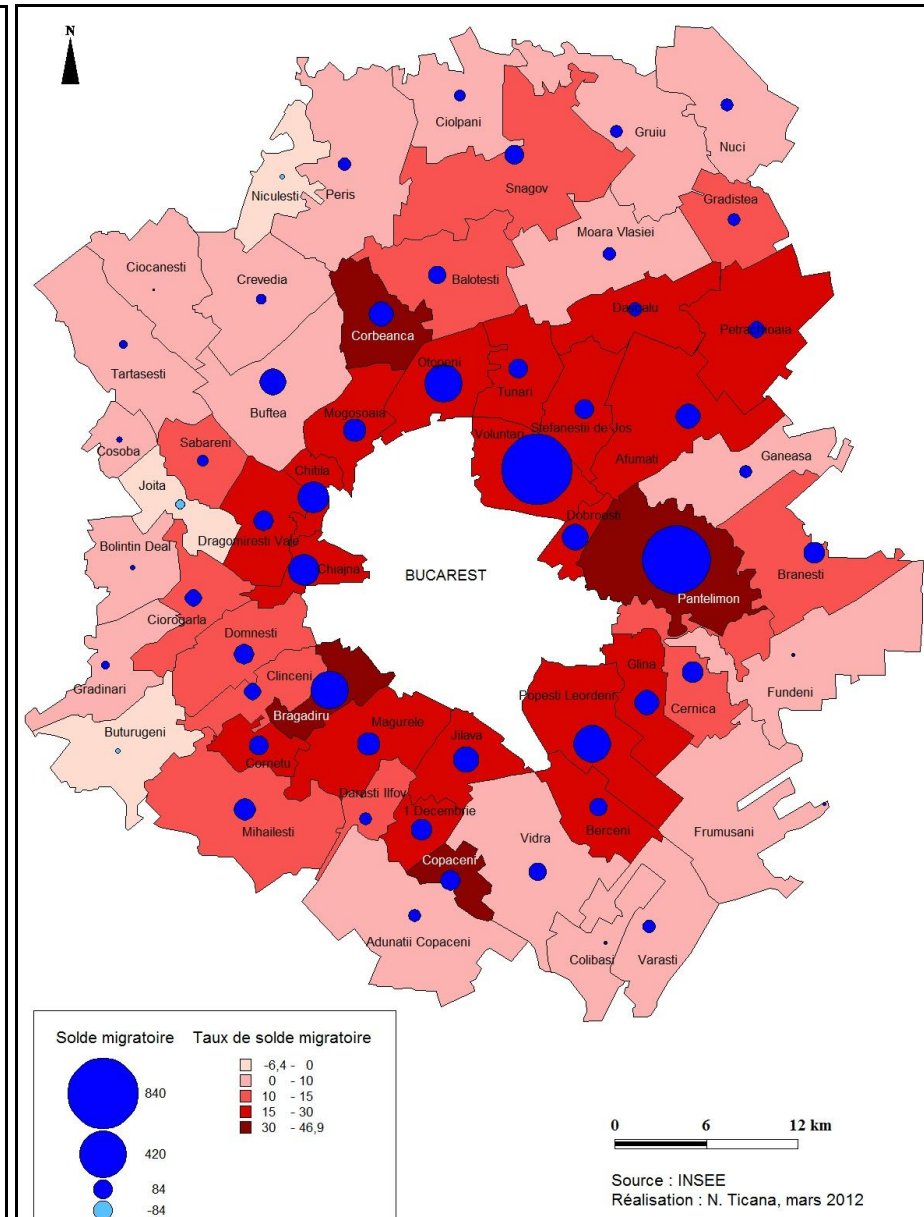
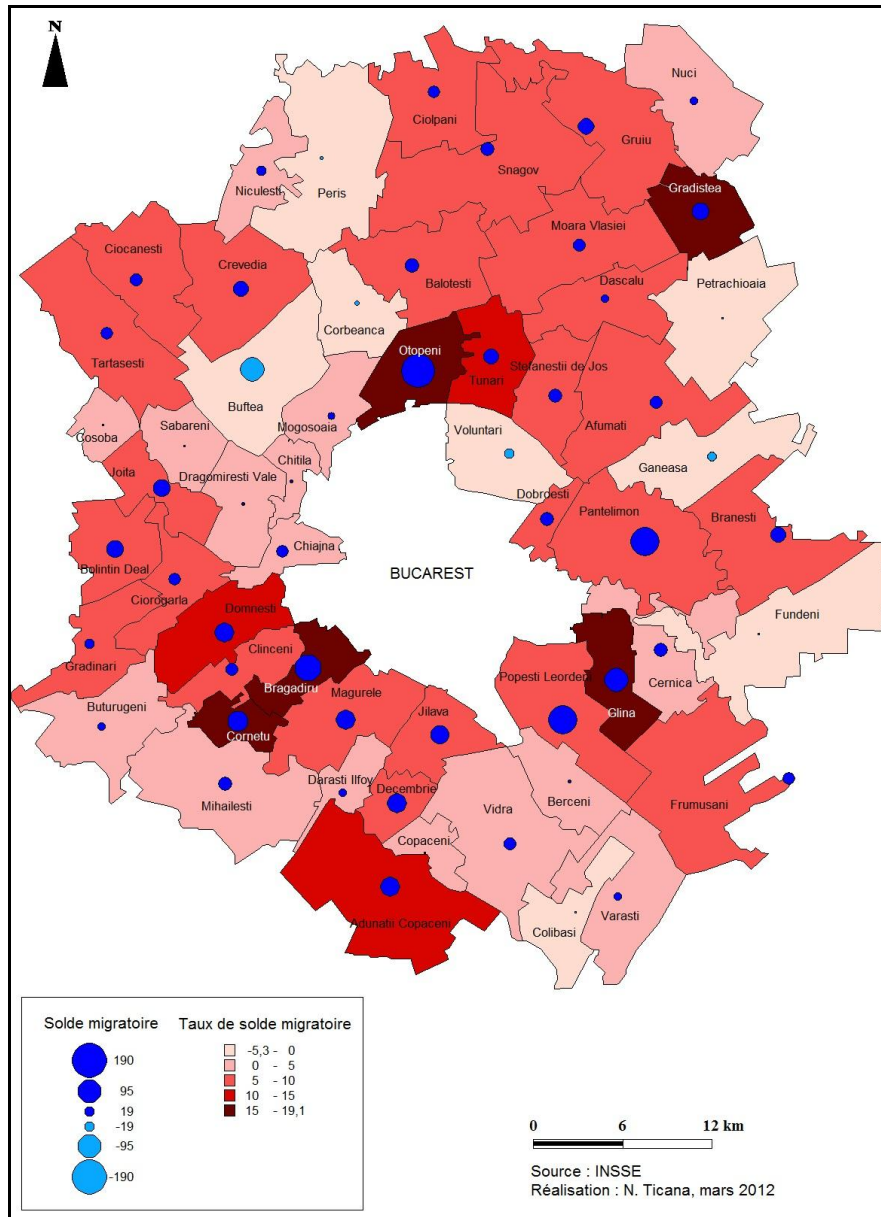


En 2000 la situation change complètement. On va retrouver des soldes migratoires positifs dans presque toutes les communes. Ce qui est étonnant, c'est que les deux communes où on retrouve aujourd'hui le plus grand nombre de nouveaux logements dans des communautés fermées, Corbeanca et Voluntari, enregistraient en 2000 un solde migratoire négatif (Figure n°59). Effectivement l'attrait vers ces communes n'apparaît qu'au début de cette deuxième décennie après la chute du régime.

D'autres communes qui enregistrent un solde migratoire négatif sont Buftea, Periș, Petrăchioaia, Găneasa, Fundeni et Colibași. Buftea enregistre une perte de 149 personnes due au solde migratoire. Cette perte importante est liée aux fermetures des entreprises industrielles présentes dans le chef-lieu du département jusqu'à cette date. Les communes qui enregistrent les soldes migratoires les plus importants sont Otopeni, Bragadiru, Pantelimon, Popești-Leordeni et Glina, toutes les cinq étant situées dans la première couronne. Les taux de migration suivent en gros la même tendance que le solde migratoire.

La carte des taux migratoires de 2006 montre une situation encore plus différente. A part trois communes qui enregistrent un taux migratoire négatif, toutes les autres suivent une tendance ascendante. Toutes les communes de la première couronne présentent à peu près les mêmes caractéristiques, la seule exception étant Vidra, commune encore assez rurale et où l'agriculture occupe une place encore importante. Il s'agit des taux migratoires qui peuvent atteindre 46.9% (Pantelimon). En termes de solde migratoire ce sont Voluntari et Pantelimon qui enregistrent les soldes migratoires les plus importants avec un apport de plus 800 personnes. D'autres communes, comme Otopeni, Bragadiru ou Popești-Leordeni, enregistrent elles aussi des apports d'environ 300 personnes en 2006. Les communes où cette dynamique migratoire est faible, voire négative, sont celles des autres départements qu'Ilfov, et dans Ilfov, les communes de la périphérie nord comme Periș, Ciolpani, Gruiu ou Nuci, où d'ailleurs on connaît très peu de changements en termes de nouvelles habitations. Plus on s'éloigne du pôle plus le taux migratoire s'affaiblit. (Figure n°60).

Figure n° 59, Figure n° 60 : Solde et taux migratoire en 2000 et en 2006 dans l'espace périurbain de Bucarest



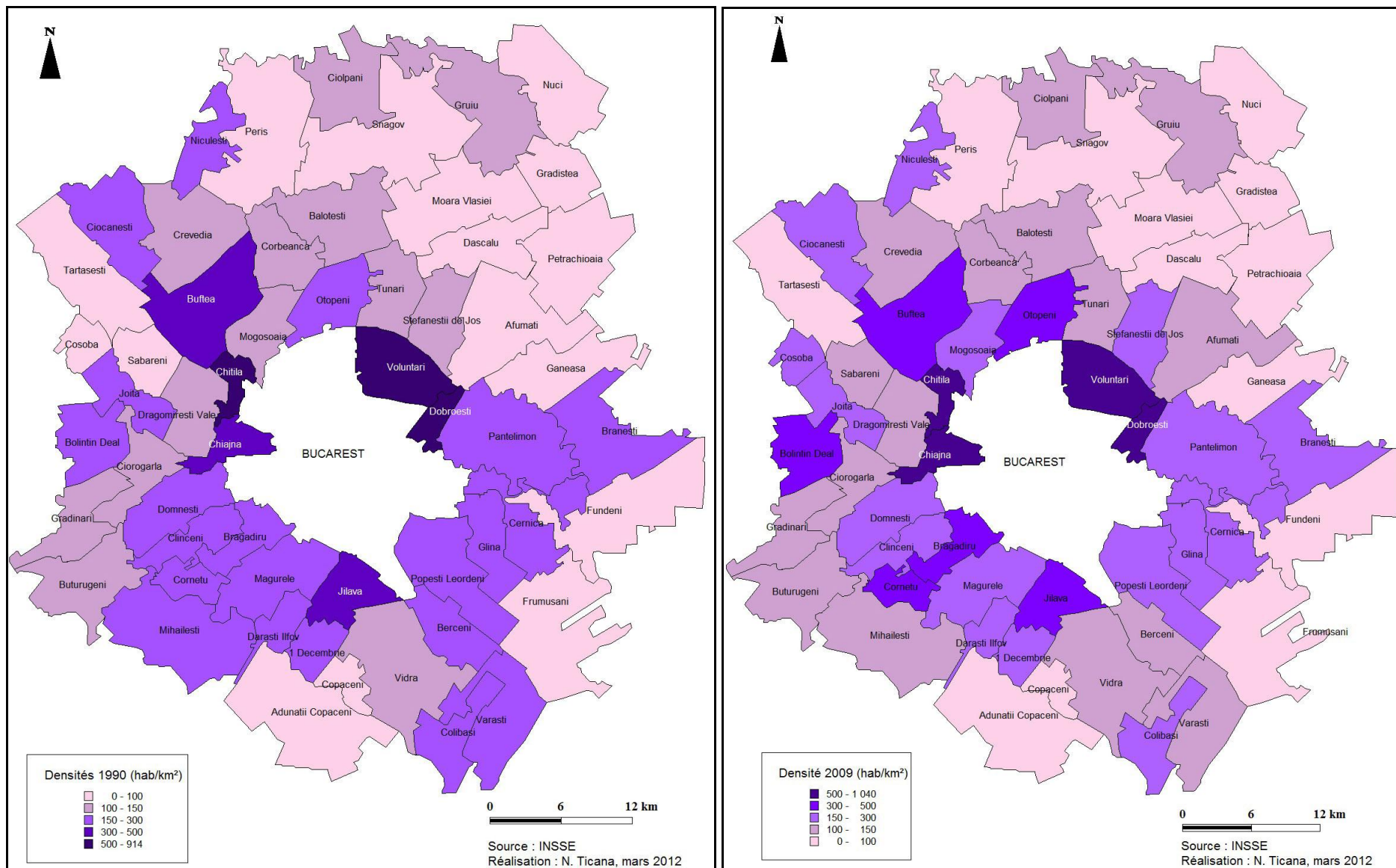
1.2 Densification démographique dans l'espace périurbain

Ces taux d'accroissement naturel et migratoire en hausse permanente se traduisent par de nouvelles densités de population. Il est évident que les communes avec des superficies très grandes vont présenter à peu près les mêmes densités en 1990 et en 2009, d'autant plus qu'il s'agit des communes qui enregistrent des taux migratoires récents très faibles. On remarque pourtant quelques communes où les densités ont augmenté en 2009 par rapport à 1990. Il s'agit de Chiajna, commune qui a connu l'apparition sur son territoire de beaucoup d'espaces commerciaux et par la suite l'apparition de nouvelles habitations pour de nouvelles populations. Chiajna est passé de 463 à 556 habitants/km². Buftea, Otopeni, Mogoșoaia, Bragadiru ou Cornetu sont d'autres communes où la densité a augmenté (Figures n°61 et 62).

Chitila et Dobroiești sont des communes assez restreintes spatialement. Elles vont donc présenter des densités de population assez élevées. Chitila passe de 913 à 1032 habitants/km². C'est une commune qui dispose de nombreux immeubles d'habitat collectif. Dobroiești passe de 503 à 617 habitants/km² et Voluntari, commune qui dispose de nombreuses « *gated communities* » est passé de 677 à 895 habitants/km².

D'autres situations sont celles des communes qui ont perdu en densité à la suite d'un solde démographique négatif. C'est le cas de Mihăilești, commune du département de Giurgiu qui passe de 152 à 140 habitants/km². Même s'il s'agit d'une commune urbaine, elle semble rejetée par ses propres habitants qui la quittent sans doute pour se rapprocher de Bucarest ou tout simplement pour des raisons administratives puisqu'elle fait partie du département de Giurgiu et le chef-lieu de département se trouve assez loin par rapport à Bucarest ou Buftea, le chef-lieu du département d'Ilfov.

Figure n° 61, Figure n° 62 : Les densités de population en 1990 et en 2009 dans l'espace périurbain de Bucarest



2. Facteurs et conséquences de la croissance démographique par les flux migratoires

Plusieurs facteurs ont contribué à la poussée démographique dans l'espace périurbain. On rappelle tout d'abord l'idéologie occidentale avec le rêve d'avoir une maison, et donc un espace d'habitation plus grand, loin de l'agglomération et du bruit de la ville. C'est au moins ce que les promoteurs immobiliers essayaient de mettre en avant à travers les publicités. Un deuxième facteur, aussi important, est l'existence des liaisons routières avec Bucarest. L'apparition des nouveaux espaces de chalandise à l'extérieur de la capitale représente aujourd'hui un autre atout. Les conséquences apparaissent en même temps. Tout d'abord il y a la ségrégation sociale qui s'est installée, puisque les premières formes de la périurbanisation résidentielle étaient représentées par des communautés fermées, où les prix des habitations dépassaient largement les moyens financiers de la classe moyenne. Il y a des conséquences positives également comme la création d'emplois : *baby-sitting*, ménage ou gardiennage au service des nouveaux arrivants riches des complexes résidentiels fermés.

2.1 L'idéologie américaine à travers les médias

Des slogans du genre « *Une oasis de tranquillité et d'harmonie loin du bruit de la ville, ta maison de Corbeanca Forest t'attend.* » (www.corbeancaforest.ro) ont envahi les publicités dans le domaine immobilier depuis plus de dix ans. Ces publicités ont attiré l'attention du public en le guidant vers un nouveau mode d'habitat. La première chose que les promoteurs essayent de mettre en avant est la nature, ce qui pourrait donc expliquer l'orientation vers le périurbain nord de Bucarest, puisque c'est ici qu'on va retrouver la plupart des forêts et des lacs. Il s'agit donc d'un cadre de vie agréable, où la verdure domine, loin de la ville bétonnée. Cela ressort également des noms des complexes résidentiels. Gardenia Village, Corbeanca Forest ou Magnolia, Grădina de vis ou Lac de nuferi sont autant de nouvelles résidences qui font appel aux fleurs (Gardenia, Magnolia) et au jardin (Grădina de vis = Le jardin de rêve), à l'eau (Lac de nuferi = lac de nénuphars) ou à la forêt (Corbeanca Forest = La forêt de Corbeanca).

Les promoteurs ont également mis l'accent sur un style résidentiel nouveau des constructions, en s'inspirant des modèles étrangers, les noms des complexes résidentiels ou leur description s'orientent souvent vers le style américain, anglais voir espagnol. Prenons l'exemple de Gran Residencia, un ensemble résidentiel formé de quatre immeubles (encore quatre sont en projet), dont les appartements sont conçus en style espagnol. Les immeubles portent des noms des villes espagnoles : Madrid, Séville, Valence, Barcelone. Les quatre prochains s'appelleront Cordoba, Malaga, Granada et Toledo. Ils sont créés dans l'esprit de villes espagnoles, tous réunis pourtant sous l'empreinte du style méditerranéen avec des appartements spacieux et lumineux et

avec des éléments de construction et de design importés d'Espagne. Leur slogan « *Vis en style espagnol !* » est complété par d'autres petits messages tous renvoyant au même pays : « *T'imagines vivre à Madrid, tes enfants jouer avec ceux de Séville, voir un film à Valence avec tes amis de Barcelone ? Rien de plus simple. Tout est possible dans le nouvel ensemble résidentiel Grand Residencia !* ». (www.granresidencia.ro)

Les promoteurs immobiliers sont nombreux et ils font appel à des agences immobilières pour vendre ou louer les constructions qu'ils proposent. Il ne s'agit quasiment que des constructions résidentielles, les constructions destinées aux bureaux et aux centres commerciaux étant également présentes. Il y a des agences qui vendent aussi des terrains. Cela peut être constaté directement sur le terrain. En se promenant dans les communes on peut observer des panneaux publicitaires, concernant la vente des terrains, qui ont « colonisé » les anciens champs agricoles (Photo n°5). Des affiches qui font de la publicité aux constructions résidentielles déjà existantes sont également présentes (Photo n°6). Le site www.agentiimobiliare.ro recense plus cent agences à Bucarest. Cela montre l'importance du secteur immobilier à Bucarest et dans son espace périurbain.

D'autres éléments que ces promoteurs mettent en avant sont l'existence des réseaux d'infrastructures, les logements disposant d'eau courante, gaz et assainissement, de parkings, de sécurité et même de services et équipements à l'intérieur de l'ensemble résidentiel ou à proximité. La proximité des axes routiers et des centres commerciaux est un second facteur dans l'attraction de la population vers ces nouveaux espaces résidentiels.

Photo n° 5, Photo n° 6: Panneaux publicitaires concernant la vente des terrains sur la route entre Popești-Leordeni et Frumușani et la vente des logements à Corbeanca



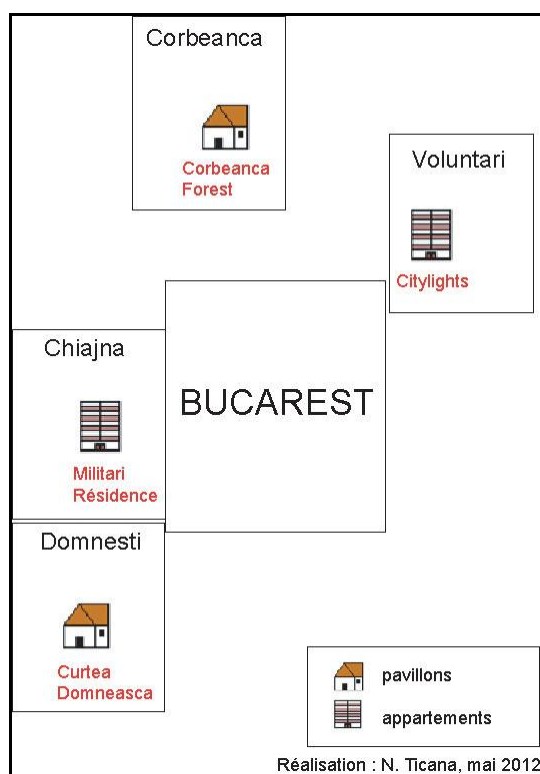
Réalisation : N. Ticană, mai 2011

Sur la première photo on peut observer un panneau de vente de terrains, implanté par l'agence Euroland, qui côtoie un immeuble en construction au milieu d'un champ et qui semble abandonné. C'est la conséquence directe de la crise immobilière. Sur la photo de droite on peut noter une affiche publicitaire de l'ensemble résidentiel Corbeanca Forest qui se trouve à l'entrée de la commune. Il s'agit d'après l'affiche d'un complexe de cent maisons déjà construites, viabilisées et sécurisées. Leur slogan est : « *Vit au milieu de la nature !* ». Les maisons sont construites sur des parcelles de 500 m² et le prix est de 698 euros/m²+TVA.

2.2 La proximité des axes routiers et des centres commerciaux comme deuxième facteur

Les ensembles résidentiels, de petite ou de grande taille, avec des grands pavillons ou avec des appartements dans des immeubles, sont plus recherchés s'ils sont localisés à proximité d'une route principale ou d'un centre commercial. Les promoteurs cherchent ces éléments puisqu'ils savent que c'est un atout dans la vente future. Prenons trois exemples : l'ensemble résidentiel Militari dans la commune de Chiajna à l'ouest de Bucarest, Citylights dans Voluntari et Corbeanca Forest dans la commune Corbeanca au nord de la capitale. Il s'agit pour les deux premiers d'appartements et pour le dernier de pavillons (Figure n°63).

Figure n° 63 : Localisation des ensembles résidentiels Militari Residence, Citilights, Corbeanca Forest et Curtea Domneasca

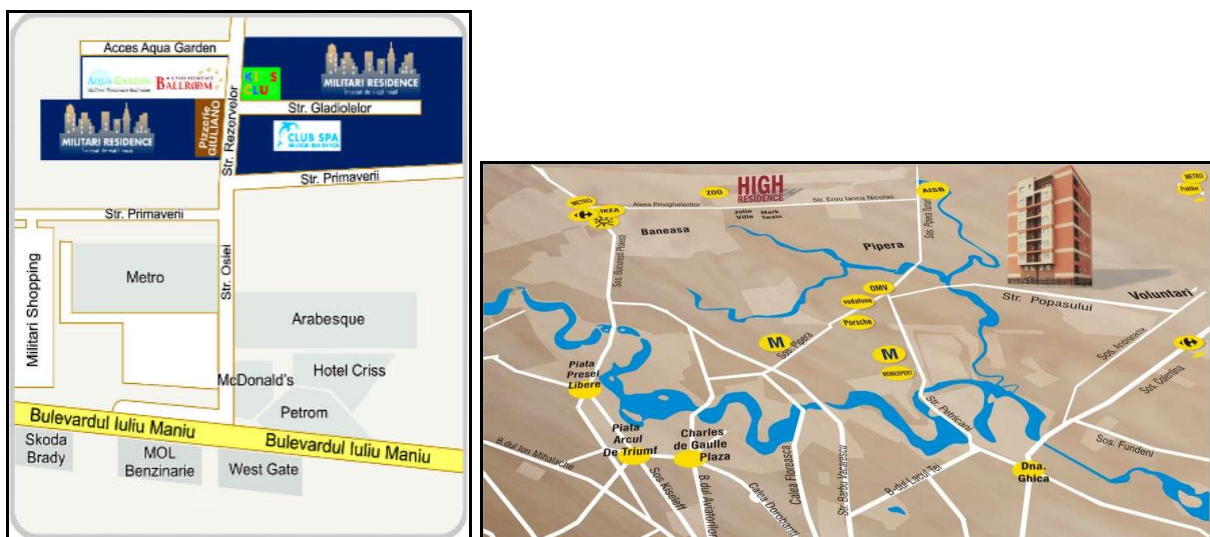


Militari Residence se trouve à l'entrée dans Bucarest, mais sur les terrains de la commune de Chiajna, à proximité des moyens de transport en commun bucarestois, mais aussi à coté du

centre commercial Militari de Bucarest où on va retrouver plusieurs enseignes importantes comme Auchan, Décathlon, Praktiquer, C&A, Kiabi, Mc Donald ou Mobexpert. Metro, une importante enseigne dans le commerce en gros et en détail se trouve également à proximité. Un petit peu plus loin, dans l'autre sens, dans la commune de Chiajna, tout au long de l'autoroute A1, se trouvent d'autres centres commerciaux avec Carrefour comme enseigne notamment (Photo n°7). Les usagers ont donc un accès rapide vers l'A1 (qui va vers l'ouest du pays), vers le périphérique de Bucarest et en l'occurrence vers DN1 (route départementale vers Ploiești, vers le nord du pays) et vers l'A2 (l'autoroute du soleil qui mène à la mer, vers l'est du pays). Tous ces éléments sont mis en avant par le promoteur sur le site de l'ensemble résidentiel.

Citylights est situé dans la zone du nord de la capitale entre les espaces de bureaux de Pipera et le quartier Colentina de Bucarest, ayant donc un double accès de et vers ces deux espaces différents. Par conséquent il y a un accès rapide vers le centre de Bucarest, via l'avenue Andronache, un important axe routier du nord de Bucarest, vers l'aéroport, vers des centres commerciaux situés à proximité dans la commune même ou dans Bucarest à l'entrée de la ville. Ici on trouvera Carrefour Colentina (quartier de Bucarest), Carrefour Băneasa (quartier de Bucarest), Mega Image Pipera, Metro et Praktiker Voluntari (Photo n°8).

Photo n° 7, Photo n° 8 : Localisation des complexes résidentiels Militari Residence et Citylights



Sources : www.milirati-residence.ro, www.citylights.ro

Ces deux images mettent en avant des atouts de localisation des ensembles résidentiels. Sur la première photo le promoteur a choisi d'accentuer le boulevard Iuliu Maniu de Bucarest, par là où passent les moyens de transport en commun, ainsi que les différents espaces commerciaux à proximité. Sur la deuxième photo on a l'impression à première vue que l'accent est mis sur l'existence des cours d'eau, le promoteur voulant sans doute montrer en même temps la proximité de ces aménités paysagères puisqu'il s'agit d'un ensemble d'immeubles avec appartements où la verdure et l'eau manquent. En points jaunes sont marqués les centres d'intérêt : des points touristiques dans Bucarest comme l'Arc de Triomphe, des stations de métro, des enseignes commerciales comme Carrefour, Metro, Ikea, le zoo de Bucarest, ainsi que des espaces de bureaux (Vodafone ou Porche). Les voies routières du nord bucarestois sont mises en évidence pour montrer l'accessibilité de Citylights qui se trouve Rue Popasului dans Pipera.

Corbeanca Forest, notre troisième exemple, se trouve dans la commune de Corbeanca au nord de Bucarest à une distance de cinq kilomètres de la sortie de la capitale. Il se trouve à l'entrée de la commune, avec un accès facile vers la DN1, route départementale qui mène vers Ploiești (Photo n°9), vers le centre du pays et vers les Carpates, si on veut aller plus loin. Le promoteur met en évidence tout comme celui de Citylights la proximité de l'aéroport, de l'hypermarché Prisma, sur la commune et sur la DN1, ainsi que les centres commerciaux Băneasa, Metro et Selgros de Bucarest.

Photo n° 9 : Localisation de l'ensemble résidentiel Corbeanca Forest



Source : www.corbeancaforest.ro

Le promoteur de Corbeanca Forest a choisi comme « carte », pour localiser son ensemble résidentiel, une image aérienne en mettant l'accent sur la DN1 avec ses directions vers Bucarest et vers Ploiești et en pointillant la route communale qui mène vers ce complexe de pavillons. Le centre commercial Prisma est également indiqué. Le but de cette image est de montrer à ses nouveaux résidents l'accessibilité en axes de communications et la proximité des supermarchés

A travers ces trois exemples nous avons voulu montrer l'importance des ces deux facteurs dans le choix de localisation des différents nouveaux espaces résidentiels périurbains. Si les axes de communications sont des éléments à prendre absolument en compte dans le périurbain, puisque s'il n'y a pas de bonnes routes on ne peut pas se déplacer, l'existence des centres commerciaux, à proximité du lieu de domicile, facilite la vie des périurbains et leur permet de faire de moins longues distances pour leurs courses.

La croissance démographique dans le périurbain est due donc à plusieurs facteurs qu'on a mis en évidence auparavant. Quelques conséquences apparaissent, et elles ne sont pas toujours positives.

2.3 Conséquences positives et négatives : création d'emploi et ségrégation résidentielle

La libéralisation du sol et du marché de l'immobilier au cours des années 1990 a conduit à une expansion des phénomènes de clôture et de privatisation (S. Rufat, 2003, *op. cit.*). Bon nombre de « complexes résidentiels » où le confort et la sécurité sont mis en avant sont recherchés par une classe sociale fortunée. Ces nouveaux espaces résidentiels affichent des prix en mesure d'assurer l'« entre-soi » tant recherché. Cette « périurbanisation résidentielle riche », qui se présente donc sous forme de communautés fermées, montre deux conséquences pouvant être observées directement sur le terrain en discutant avec les personnes rencontrées. Tout d'abord une ségrégation sociale s'installe. Les nouveaux habitants payent un prix pour leur nouveau logement beaucoup plus élevé qu'un habitant de la commune même peut payer. C'est davantage le cas des résidences fermées de pavillons. Les appartements dans les immeubles d'habitat collectif présentent des prix plus abordables. Prenons l'exemple des complexes résidentiels de Curtea Domnească dans la commune de Domnești et Militari Residence, située dans Chiajna, tous les deux vers l'ouest de Bucarest (Figure n°65).

Le complexe résidentiel Curtea Domnească compte 100 pavillons, construits en trois styles traditionnels roumains différents. On aura donc des pavillons type A, B et C. Les pavillons type A (Photo n°10) reprennent le style des manoirs des boyards construits sur des surfaces de 290 m², les pavillons de type B, en style royal sur des terrains de 240 m² et les pavillons de type C (Photo n°11), mélangent la tradition et le modernisme, sur des parcelles de 340 m². Le m² est vendu à 1000 euros, ce qui donne des prix/pavillon compris entre 240 000 et 340 000.

Photo n° 10, Photo n° 11 : Villas type A et C du complexe résidentiel Curtea Domnească



Réalisation : N. Ticană, mai 2011

Les villas de Curtea Domnească sont imposantes, comme dans tous les ensembles résidentiels de pavillons fermés du nord de Bucarest. Les villas de type A proposent au rez-de-chaussée, à l'extérieur, une terrasse et un garage, et à l'intérieur un salon, une salle à manger, une cuisine, une salle de bain et un bureau et à l'étage trois chambres, deux salles de bain et un dressing. Pour les villas de type B on retrouvera le bureau et la terrasse à l'étage et les chambres à coucher au rez-de-chaussée et elles ont un « double garage » pour deux voitures. La verdure ne manque pas, ainsi que la barrière de clôture du complexe, qui assure donc la sécurité.

Le complexe résidentiel Militari est composé actuellement de cinq immeubles (Photos n°12, 13) déjà construits et quatre autres en construction. Au final on aura 34 immeubles S+R+7+M avec 2000 appartements. Ce complexe offre des logements avec des superficies comprises entre 31 et 138 m², allant des studios jusqu'aux appartements de trois pièces ou duplex. Pour le moment dans les cinq immeubles déjà construits (finalisation en février 2012 d'après le site) nous retrouvons des logements avec des surfaces habitables comprises entre 31 et 62 m² et des prix compris entre 23 000 euros pour les studios en mansarde et 52 800 euros pour les appartements de deux pièces. Les prix sont bas mais la surface habitable est également très petite par rapport aux pavillons des communautés fermées. Ces logements sont destinés aux jeunes célibataires ou couples sans enfants. Les quatre immeubles en construction offriront également des appartements de trois pièces avec des surfaces allant jusqu'à 80 m² et des prix qui atteindront les 72 000 euros.

Photo n° 12, Photo n° 13 : Vue sur les immeubles de Militari Residence



Source : www.militari-residence.ro/galerie_foto

Ces photos mettent en évidence l'existence des équipements nécessaires aux couples avec enfants, puisque sur la première photo on peut noter la présence d'une aire de jeux pour enfants et sur la deuxième photo l'école maternelle Kids Club ouverte de 8h jusqu'à 20h. Cet ensemble résidentiel offre beaucoup plus de services et d'équipements comme par exemple : école primaire, terrain de tennis, centre de beauté, cabinet de stomatologie, pharmacie, boutiques, restaurants, piscine, spa, centre d'événements etc.

Si pour ce deuxième exemple on est sûr des prix abordables, le standing n'est pas le même. En même temps cet espace est clôturé, donc même pour un ensemble résidentiel avec appartements l'« entre-soi » est recherché et cela crée une ségrégation spatiale puisqu'il y a une séparation, une coupure avec le monde extérieur.

Une autre conséquence qui mérite notre attention se montre positive. Il s'agit de la création d'emplois que ces nouveaux complexes résidentiels engendrent. La plupart des ensembles offrent des équipements et services qui emploient des personnes. On va avoir des services de santé, des équipements de commerce ou scolaires dans beaucoup d'ensembles

résidentiels qui offrent donc des emplois. Un autre secteur d'emploi est représenté par le gardiennage. Tous les ensembles résidentiels fermés emploient des gardiens pour assurer la sécurité. Un autre constat concernant la création d'emploi, repéré dans deux ensembles résidentiels de Pipera, Domus et Azur, c'est le *baby-sitting*. Pour ces deux ensembles résidentiels pavillonnaires qui n'offrent pas d'équipements scolaires, l'appel à des personnes pour garder les enfants est obligé. Nous avons pu croiser des personnes, qui faisaient le *baby-sitting* dans ces deux quartiers, dans l'arrêt de bus qui se trouve à proximité, en semaine vers 17h, l'heure de rentrer chez soi. Elles ont confirmé cette idée, puisqu'elles mêmes assuraient ces tâches. Un autre type d'emploi c'est le ménage. Dans le quartier résidentiel Austrian Village, dans la commune de Crevedia, au nord-ouest de Bucarest, une personne faisant ce travail a attiré notre attention. En voulant savoir si elle était la propriétaire de la maison qu'elle nettoyait ou si elle était employée pour le faire, nous avons eu la confirmation de sa part qu'elle était en train de travailler pour quelqu'un d'autre et non pour elle. Dans le questionnaire appliqué à Otopeni parmi les professions des répondants on a eu plusieurs fois comme réponses *baby-sitter* ou femme de ménage, fait qui renforce cette idée de création d'emploi par les nouveaux arrivants et pour la population périurbaine ou voire bucarestoise.

Derrière cette conséquence positive se trouve toujours la ségrégation sociale, puisque ces personnes qui ont réussi à trouver un emploi grâce à la création de ces nouveaux espaces résidentiels ne pourront pourtant jamais accéder à un tel type d'habitat, avec les salaires qu'ils perçoivent en travaillant comme *baby-sitter*, femme de ménage ou gardien.

II. Caractéristiques sociales des populations

La population de l'espace périurbain de Bucarest connaît depuis un certain temps des changements importants de point de vue social, plusieurs catégories d'habitants pouvant être identifiés aujourd'hui. Entre les anciens et les nouveaux habitants, des différences peuvent être constatées, qui dépassent celles concernant les revenus. Les catégories socioprofessionnelles ne sont pas les mêmes. Des relations entre ces nouveaux habitants riches du périurbain et les anciens habitants semblent ne pas exister. Si ceux qui construisent individuellement, des personnes aux revenus moyens, ont tendance à discuter avec les autres habitants des communes où ils choisissent de vivre, les « néo-périurbains » des communautés fermées semblent réservés, en ne voulant pas se mélanger avec les autres habitants de la commune. A partir de ce constat les anciens habitants ont qualifié les nouveaux habitants des communautés fermées d'« étrangers », car ils préfèrent l'« entre-soi » derrière la clôture et en plus ils n'ont aucun lien familial dans la commune.

Pour la réalisation de cette étude sociale de la population périurbaine nous n'avons pas beaucoup de données sur les nouveaux habitants, car ils n'ont pas participé à notre enquête. De manière générale nous pouvons avoir une idée sur les revenus et les catégories socioprofessionnelles des habitants, puisque certains gardiens, habitants, voire élus, nous ont dit que dans certains nouveaux quartiers résidentiels il y a des célébrités qui y habitent (chanteurs ou politiciens). Pour montrer les relations entre les anciens et les nouveaux habitants il nous a suffi de discuter avec les anciens habitants et même avec les élus pour nous faire une idée. Pour analyser la perception du rural et de l'urbain par les périurbains une question ouverte a été introduite dans le questionnaire appliqué dans les trois lycées. Nous avons pourtant retenu que les réponses des parents d'élèves des lycées d'Otopeni et de Măgurele, car pour le lycée sylvicole de Brănești le domicile des élèves dépassait les limites de notre espace d'étude. Parmi les réponses, des choses positives sur la ville renvoient à des aspects négatifs sur la campagne et vice-versa.

1. Trois catégories d'habitants : les anciens habitants, leurs familles et les « étrangers »

Le monde périurbain bucarestois est la scène d'« un mélange de populations qui ne se mêlent pas ». Parmi les constructions qu'on peut observer sur le terrain plusieurs types, dont les caractéristiques se ressemblent ou au contraire s'éloignent, sont présents. Nous présenterons successivement les différents cas à travers les constructions du périurbain sud-ouest bucarestois.

Les habitations du bourg-centre, maisons traditionnellement roumaines occupées par les anciens habitants, sont souvent construites sur des parcelles très grandes qui vont comprendre une petite cour souvent couverte par de la vigne pour faire de l'ombre et un jardin où on va cultiver des légumes pour la consommation familiale (Photo n°14).

Les familles des anciens habitants qui ont pu vendre des terrains, en l'occurrence les enfants, s'installeront souvent dans le village en achetant des anciennes maisons qu'ils vont rénover ou en faisant construire dans les dents creuses, s'il y en a, ou en extension du village en essayant d'être le plus près de la famille et du village. On peut remarquer des styles architecturaux différents des maisons. Les clôtures se distinguent également. On utilisera des designs plus modernes et en plus un « entre-soi familial » est recherché puisqu'on peut observer l'utilisation des matériaux de couleur opaque et où on ne peut pas voir ce qui se passe derrière les clôtures. Ces nouveaux logements vont souvent comprendre des maisons à étage (Photo n°15).

Photo n° 14, Photo n° 15 : Maisons du périurbain occupées par des catégories différentes d'habitants



Réalisation : N. Ticană, mai 2011

La photo n°11 montre un exemple de maison traditionnelle roumaine, sans étage, dans la commune de Clinceni, au sud-ouest de Bucarest dans la première couronne. La présence de la vigne est indispensable. La photo n°12 montre un exemple de maison rénovée ou reconstruite, implantée dans le tissu de constructions du village-centre dans la commune de Cornetu, toujours au sud-ouest de Bucarest, mais dans la deuxième couronne.

Un autre cas est représenté par les habitants qui n'ont pas de famille sur place. Il s'agit de nouveaux habitants qui cherchent le calme et la verdure, ainsi que l'éloignement de la ville-centre. Parmi les nouveaux habitants on va retrouver deux catégories : ceux qui construisent individuellement et ceux qui vont acheter un pavillon dans les complexes résidentiels fermés. On pense qu'une différence de niveaux de revenus s'impose car entre faire construire soi-même et acheter directement un pavillon construit on ne va pas avoir à la fin le même prix du logement. Là encore on peut retrouver des caractéristiques différentes. Les maisons construites individuellement comporteront au moins un étage ; le plus souvent elles sont décorées avec des plantes d'extérieur. La cour et le jardin cultivés seront remplacés par de la pelouse et des allées bétonnées (Photo n°16). Ces maisons sont souvent construites à l'extérieur du village et le mélange avec les habitants du bourg-centre semble absent.

Le quatrième cas est celui des « riches » qui vont occuper les complexes résidentiels fermés. On ressent dans ce cas une rupture totale avec les anciens habitants de la commune, cela étant matérialisé par l'existence des barrières de clôture et par la présence des systèmes de sécurité. Dans cette situation les pavillons sont imposants, pourtant une banalisation apparaît car ces nouvelles constructions se ressemblent toutes à l'intérieur d'un même ensemble résidentiel (Photo n°17).

Photo n° 16, Photo n° 17 : Maisons du périurbain occupées par des catégories différentes d'habitants



Réalisation : N. Ticană, mai 2011

Les photos ci-dessus mettent en évidence de nouvelles constructions dans le périurbain. Sur la photo de gauche nous pouvons observer de nouveaux pavillons construits individuellement dans la commune de Măgurele, en discontinuité du tissu urbain. Sur la photo de droite un nouveau complexe résidentiel dans la commune d'Adunații-Copăceni, au sud-ouest de Bucarest, mais cette fois-ci dans le département de Giurgiu, Springville, est en train d'être construit. On peut observer le panneau concernant le projet à l'entrée. Il est construit à proximité d'un centre équestre et les pavillons ont déjà commencé à être vendus.

Ces quatre exemples montrent l'attractivité du périurbain de point de vue résidentiel. Différents catégories d'habitants se côtoient. Les anciens habitants, souvent agriculteurs, voient arriver une nouvelle population, plus qualifiée, qui travaille à Bucarest.

Nous allons analyser par la suite les différentes catégories de périurbains, en prenant en compte cette fois-ci les catégories socioprofessionnelles et leurs revenus à partir des questionnaires qu'on a appliqués dans deux communes du périurbain, du nord et du sud-ouest, Otopeni et Măgurele.

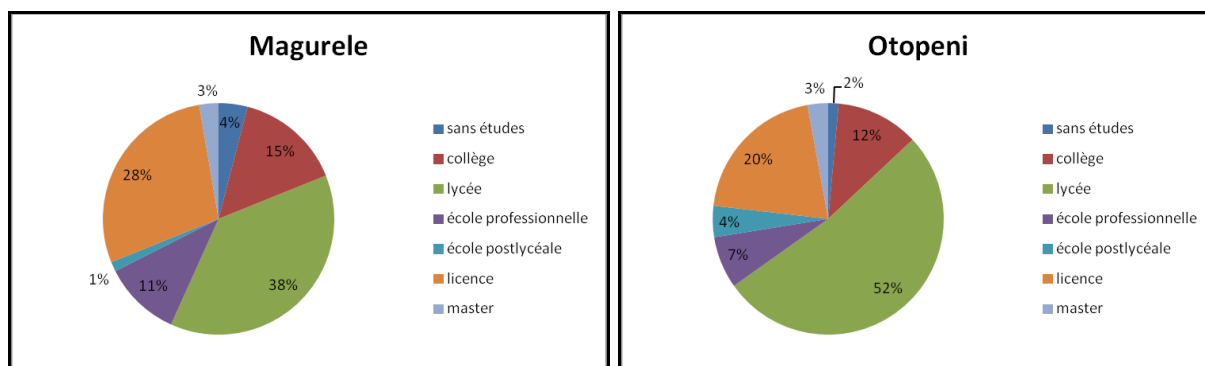
2. Catégories socioprofessionnelles et revenus des habitants du périurbain

Pour l'analyse des catégories socioprofessionnelles et des revenus du périurbain nous avons utilisé les questionnaires diffusés dans les deux lycées des communes d'Otopeni et de Măgurele. Cette enquête concerne pourtant d'après nos observations que les habitants dont les enfants vont à l'école dans la commune et il s'agit des anciens habitants. Les enfants des nouveaux habitants ne sont pas encore à l'âge du lycée et si c'est le cas ils choisissent d'aller à Bucarest, d'après les dires des acteurs présents dans les mairies. Sur 200 questionnaires envoyés dans ces deux lycées nous avons eu un retour de 143, dont 69 à Otopeni et 74 à Măgurele.

En ce qui concerne le niveau d'étude des périurbains⁶³, une majeure partie est détenue par les personnes qui sont allées jusqu'au lycée, suivies en deuxième position par ceux qui ont un niveau licence. Le pourcentage détenu par des personnes qui n'ont pas fait d'études est très bas. Par contre celui des personnes qui sont allées jusqu'au collège est assez important, 12% pour Otopeni et 15% pour Măgurele (Figures 64 et 65). Les niveaux d'études élevés, 20% de personnes qui ont un niveau licence pour Otopeni et 28% à Măgurele montrent l'existence des catégories socioprofessionnelles différentes qui se côtoient au sein d'une même commune. Il faut rappeler le fait que les deux communes sont urbaines, ce qui pourrait expliquer le faible pourcentage des « sans études ».

Si la commune d'Otopeni est presque entièrement urbanisée, celle de Măgurele présente encore un paysage agricole. Une bonne partie de la population reste active dans le secteur agricole. Pourtant cela ne ressort pas dans nos figures. On peut supposer que la population agricole est vieillissante et que les enfants ont dépassé l'âge du lycée et donc ils n'ont pas participé à notre enquête. Parmi les professions citées par les répondants, pour Măgurele une seule personne a donné comme réponse agriculteur et deux personnes ont dit qu'ils n'avaient pas de profession. Le mot femme au foyer est revenu onze fois parmi les réponses, ce qui laisse penser à une éventuelle occupation dans l'agriculture. Pour Otopeni le mot femme au foyer est ressorti sept fois des réponses, agriculteur ou sans profession n'étaient pas présents, fait qui renforce l'idée que l'agriculture est beaucoup moins présente à Otopeni qu'à Măgurele.

Figure n° 64, Figure n° 65: Niveau d'étude des périurbains à Măgurele et à Otopeni



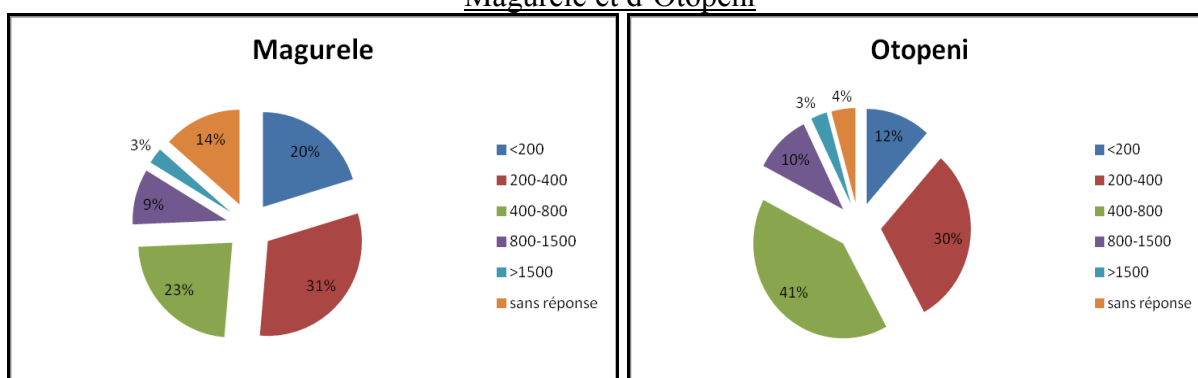
Source : enquêtes de terrain mai 2011, Réalisation : N. Ticană, mars 2012

L'analyse des revenus des périurbains montre une bonne partie des foyers du périurbain qui ont entre 200 et 800 euros mensuel. Des différences peuvent être perçues entre Otopeni et

⁶³ Ecole professionnelle = sorte d'école en alternance de trois ans après le collège en vue de la préparation d'un métier (coiffeur, maçon, forgeron, mécanicien etc.).
Ecole postlycéale = sorte d'école après le lycée de un à deux ans (pharmacie, école sanitaire, comptabilité).

Măgurele. Si la part des foyers qui touchent par mois entre 200 et 400 euros est à peu près la même, les foyers qui ont des revenus compris entre 400 et 800 euros concentrent une part de 41% pour Otopeni contre 23% à Măgurele. En même temps les ménages qui touchent moins de 200 euros par mois représentent 20% des répondants à Măgurele contre 12% à Otopeni (Figures 66 et 67). Ce fait montre un déséquilibre entre les deux communes, bien que toutes les deux soient urbaines. Ceci montre un niveau de vie plus élevé à Otopeni, au nord de Bucarest, qu'à Măgurele, au sud-ouest de la capitale. Ce fait explique aussi l'attrait du nord pour les familles bucarestoises plus fortunées et l'attrait du sud-ouest par les ménages plus modestes.

Figure n° 66, Figure n° 67 : Les revenus des périurbains en 2011 dans les communes de Măgurele et d'Otopeni



Source : enquêtes de terrain mai 2011, Réalisation : N. Ticană, mars 2012

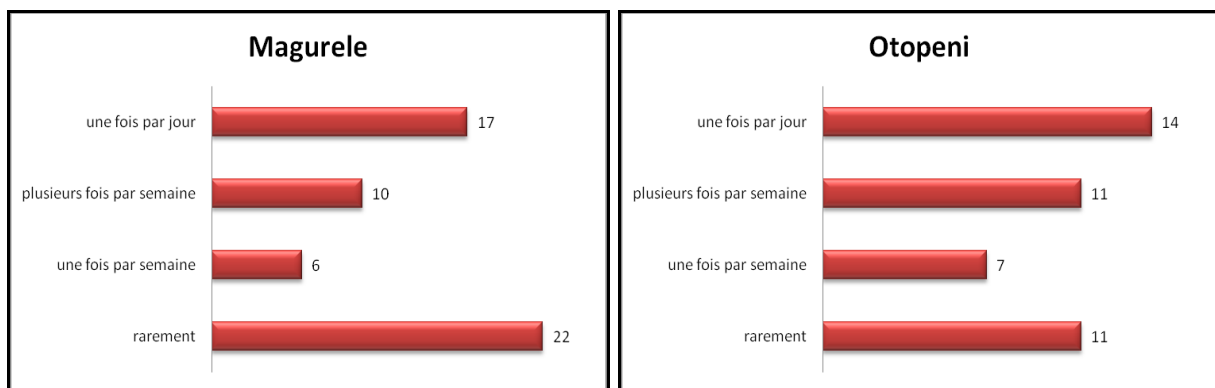
Cette enquête, sur les caractéristiques sociales des périurbains, est plutôt subjective, car le nombre des répondants aux questionnaires reste faible. Pourtant on peut se faire une idée sur les différentes catégories des périurbains. Les relations entre les différentes catégories des périurbains ainsi que leur perception du monde rural et du monde urbain seront analysées par la suite.

3. Quelles relations entre les périurbains ?

Parmi les autres questions de notre enquête, il y en avait trois qui concernaient les relations entre les périurbains : avec les voisins, avec les autres habitants de la commune, ainsi que l'entente générale dans la commune. Nous avons exclu les réponses données par les habitants des autres communes que celles d'Otopeni et Măgurele. Il s'agit des personnes qui n'habitent pas dans nos deux communes d'étude, mais dont les enfants y vont au lycée. Pour Otopeni il s'agit de 26 personnes, dont deux habitent à Bucarest, et pour Măgurele nous avons exclu 19 personnes, dont une habite à Bucarest. Nous restons donc sur un échantion de 44 personnes pour Otopeni et 55 personnes pour Măgurele.

En analysant les graphiques concernant les différentes relations entre les périurbains, pour ce qui est des discussions avec les autres habitants des communes, les réponses semblent plutôt positives, puisqu'une bonne moitié discutent plusieurs fois par semaine avec les autres habitants voire au moins une fois par jour (Figures n°68 et 69). Une chose se distingue pourtant pour Măgurele. Plus d'un tiers des répondants discutent rarement avec les autres habitants de la commune. On peut supposer que cela est dû au fait que malgré son statut de commune urbaine, Măgurele, qui était composée de cinq villages avant qu'elle devienne urbaine en 2005, montre encore des caractères ruraux. Les anciens villages, Măgurele, Dumitrana, Varteju, Pruni et Alunisu, sont aujourd'hui administrativement quartiers de la ville, mais ils restent très éloignés les uns des autres. Dans ce sens les discussions entre les différents habitants de la commune n'ont pas lieu très souvent.

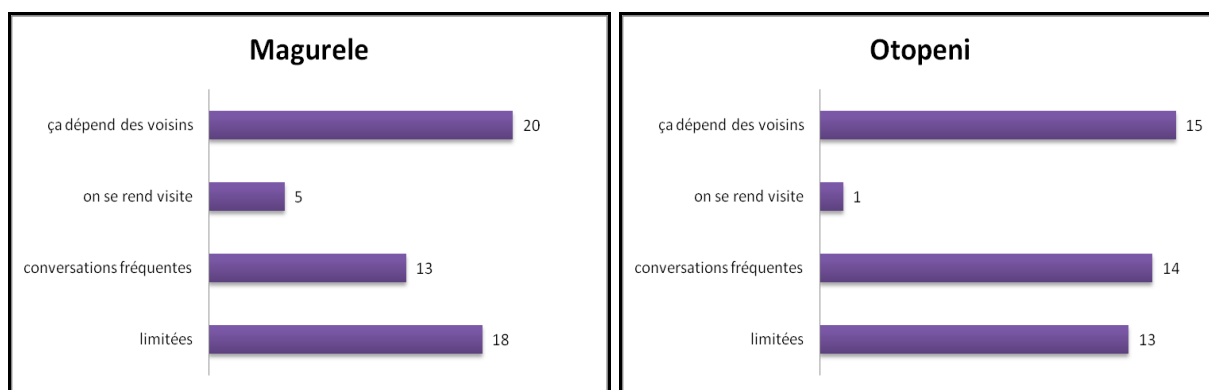
Figure n° 68, Figure n° 69 : Les discussions avec les autres habitants de la commune



Source : enquêtes de terrain mai 2011, Réalisation : N. Ticană, mars 2012

Pour ce qui est des relations avec les voisins bien que presque un tiers des répondants dans les deux cas ont des discussions fréquentes avec leurs voisins, un autre tiers entretient des relations limitées avec ses voisins. Un tiers des répondants sont partagés, dans le sens où ils vont avoir de bonnes relations avec certains de leurs voisins et des relations limitées avec d'autres (Figures n°70 et 71). Cela dépend des voisins. Très peu se rendent visite.

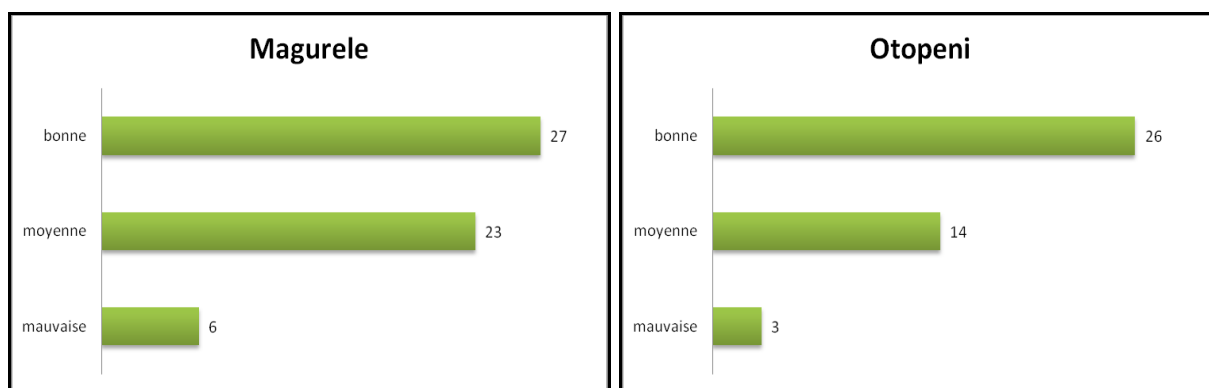
Figure n° 70, Figure n° 71 : Les relations avec les voisins



Source : enquêtes de terrain mai 2011, Réalisation : N. Ticană, mars 2012

L'entente générale semble bonne dans les deux communes, plus de la moitié des répondants ayant choisi cette réponse. Ils sont très peu à penser que l'entente générale est mauvaise, trois personnes des 44 pour Otopeni et six personnes des 55 pour Măgurele (Figures n°72 et 73).

Figure n° 72, Figure n° 73: L'entente générale dans la commune



Source : enquêtes de terrain mai 2011, Réalisation : N. Ticană, mars 2012

Pour ce qui est des relations avec les nouveaux habitants elles semblent très limitées. A la suite des discussions avec les acteurs locaux, la même idée ressortait, celle que les nouveaux habitants et surtout ceux qui habitent les ensembles résidentiels fermés ne se mêlangent pas aux anciens habitants. Une coupure nette oppose anciens et nouveaux habitants riches. Il s'agit d'une coupure, d'abord visuelle dans les formes urbaines et ensuite ressentie, venant de la part des anciens habitants ou du personnel de la mairie, d'où le qualificatif d'« étrangers ». Les nouvelles communes représentent pour ce type d'habitants des communes-dortoirs, puisqu'ils pratiquent toutes leurs activités ailleurs.

Nous avons réussi à franchir les barrières de sécurité de quelques ensembles résidentiels, à la suite de la bonne volonté des gardiens qui nous ont permis de les visiter et prendre des photos. En pleine journée les seules personnes que nous avons croisées ont été des personnes qui

travaillaient à l'intérieur de ces ensembles. Les habitants semblaient tous absents. De ce fait nous n'avons pas pu interroger ces « étrangers ».

Une autre chose qui nous a intéressé fait appel aux définitions de la ville et de la campagne. Les avis sont partagés. Certains habitants associe la ville à du négatif pendant que d'autres voient dans la ville que du positif et pour la campagne c'est la même chose. Très peu nombreux sont ceux qui essayent de retrouver des avantages et des atouts des deux milieux.

4. La perception de la ville et de la campagne

Qu'est ce que la ville ? Et la campagne ? Pierre Georges et Fernand Verger (2004) définissent la ville dans le Dictionnaire de Géographie comme « *un groupement de population agglomérée défini par un effectif de population et par une forme d'organisation économique et sociale* ». La campagne est définie comme quelque chose « *qui s'oppose à la ville* ». Roger Brunet dans *Les mots de la géographie* (1993) définit la ville comme une « *agglomération d'immeubles et de personnes de quelque importance, qui à l'origine se distinguait de la campagne agricole. En France : commune de plus de 2000 habitants. [...] De nos jours et en pays développé, la ville ne s'oppose au village que par la taille, car la population du village n'est guère plus agricole que celle de la ville.* ». P. Merlin et F. Choay (1988) soulignent eux-aussi la difficulté de trouver un critère universel pour distinguer ville et campagne. « *Le réseau urbain s'analyse de plus en plus comme celui des relations au sein d'un univers citadin éclaté en noyaux multiples* ».

A travers nos questionnaires, les habitants des deux communes ont essayé de définir la ville et la campagne à travers des questions ouvertes. Dans tous les cas ils ont fait appel à des mots ou qualificatifs, qui, bien que positifs ou négatifs, renvoient en quelque sorte aux définitions présentées ci-dessus.

Ainsi les habitants des deux communes analysées qualifient souvent la « campagne » de négative en lui associant des mots comme « manque de services » ou « routes non goudronnées ». Ils évoquent les travaux champêtres ou la présence des animaux. D'autres habitants la qualifient de positive en évoquant les mots « air frais », « calme », « nature », « relaxation », « verdure », « bonne entente », voire « respect ». Parmi les répondants d'Otopeni le mot « calme » a été évoqué 26 fois et « air frais » quinze fois. Le manque des services et des routes a été évoqué quinze fois également. Parmi les 69 répondants les réponses à connotation négative ou positive représentent chacune la moitié. Parmi les répondants de Măgurele les réponses ont plutôt une connotation négative puisque 52 des 74 réponses font appel au travail dur de la terre, aux routes non goudronnées, à la pauvreté, au manque de services, d'équipements ou de réseaux d'infrastructures. Parmi les 22 personnes pour lesquelles la campagne renvoie à

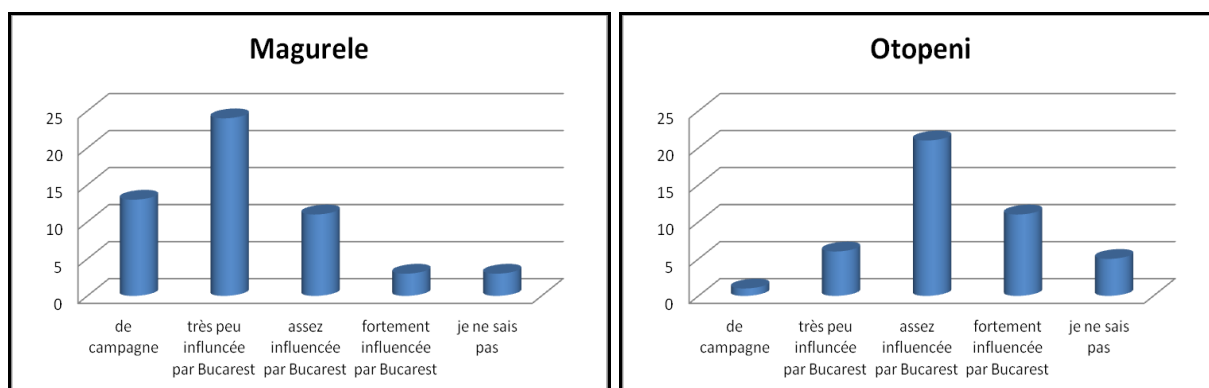
quelque chose de plus positif, tout comme pour les habitants d'Otopeni, les mots : calme, verdure, nature, tranquillité, ressortaient le plus parmi les réponses.

Dans l'autre sens la ville est plutôt qualifiée de positive par les répondants qui qualifient la campagne de négative et vice versa. Le mot « agglomération » est revenu pour les habitants d'Otopeni 22 fois parmi les réponses et le mot « agitation » huit fois. Le pourcentage des réponses à connotation positive, pour qualifier la ville, augmente à 60%, les répondants évoquant les opportunités de travail, la présence des infrastructures de transport, des équipements et de services, le confort ou la modernité. Parmi les mots renvoyant à une connotation négative on va retrouver les mots agglomération, agitation, pollution, insécurité, bruits, immeubles d'habitat collectif, stress etc. Pour Măgurele on va retrouver une situation inverse. Environ 40% des répondants apportent des réponses à connotation positive et 60% à connotation négative.

Il y a aussi des répondants qui évoquent et le côté positif et le côté négatif pour qualifier la ville et la campagne, comme par exemple quelqu'un qui qualifie la ville de moderne, évoque les meilleures conditions de vie mais en même temps parle de soucis et d'insécurité.

Nous avons voulu aussi connaître l'avis des habitants des deux communes concernant l'influence de Bucarest sur leur commune. Les figures 74 et 75 mettent en évidence cet aspect. Pour Măgurele le manque de certaines conditions urbaines minimales comme celui des réseaux d'infrastructures ou d'équipements et de services poussent les habitants à penser qu'ils habitent plutôt une commune rurale, « de campagne » et très peu influencée par Bucarest, bien que Măgurele soit une commune urbaine (Figure n°74). Les habitants d'Otopeni ressentent plutôt une forte influence de Bucarest (Figure n°75) et ils sont plutôt confiants dans le sort de leur commune. D'ailleurs Otopeni semble la commune périurbaine la plus développée de point de vue urbain et économique car elle bénéficie sur son territoire de l'aéroport international Henri Coandă qui a beaucoup contribué à son développement.

Figure n° 74, Figure n° 75 : L'avis des habitants concernant l'influence de Bucarest sur leur commune



Source : enquêtes de terrain mai 2011, Réalisation : N. Ticană, mars 2011

Les habitants de l'espace périurbain de Bucarest connaissent des changements profonds depuis une dizaine d'années. Leurs caractéristiques, quantitatives ou sociales, ne sont plus les mêmes qu'il y a vingt ans. Leur nombre est en augmentation et le profil social des nouveaux arrivants change. Les revenus sont plus élevés et il suffit de regarder les grands pavillons qu'ils occupent pour s'en rendre compte. Ce fait crée des disparités, la ségrégation sociale, résidentielle et spatiale s'installe. Des conséquences positives apparaissent aussi. Les nouveaux arrivants, riches, créent des emplois pour la population en besoin. Des coupures sociales apparaissent qui opposent anciens et nouveaux habitants, les relations entre ces différentes catégories d'habitants sont quasi inexistantes.

L'étalement urbain bucarestois se traduit par une augmentation du nombre d'habitants. La croissance démographique dans l'espace périurbain est due donc tout d'abord à un solde migratoire positif. Le solde naturel vient compléter cette hausse positive. Cette évolution de la population crée de nouvelles densités, surtout dans les communes où on construit plus de résidences avec appartements. Elles sont assez élevées dans les communes de la première couronne autour de Bucarest. En s'éloignant la périurbanisation devient lâche et ceci entraîne des hausses de populations insignifiantes et par conséquent des densités qui restent inchangées entre aujourd'hui et il y a dix voire vingt ans. Cette croissance démographique est due à certains facteurs et tout d'abord à une certaine idéologie venant de l'ouest et qui promeut la maison individuelle, loin du bruit et de l'agglomération de la ville-centre. La proximité des centres commerciaux et des axes de transports est également mise en avant par les différents promoteurs immobiliers. Des conséquences apparaissent également. La ségrégation résidentielle se ressent en premier, par la grandeur des nouvelles constructions et qui coûtent cher. Des conséquences positives apparaissent aussi : pour les autorités locales augmentation des taxes locales, pour une population en recherche d'emploi des jobs comme le gardiennage, le ménage ou le baby-sitting sont proposés. Une coupure nette s'installe donc entre les nouveaux et les anciens habitants. Le mélange est quasi-inexistant.

Ce chapitre sur les habitants du périurbain permet de faire la transition vers l'étude de l'habitat dans le périurbain, des différentes formes spatiales, des morphologies urbaines, ainsi que l'étude des réseaux d'infrastructures, tellement souhaités par les anciens habitants et qui créent des mécontentements parmi les nouveaux arrivants.

CHAPITRE VII : L'HABITAT - UNE PRESSION URBAINE CENTRÉE VERS LE NORD ET L'OUEST BUCARESTOIS

Les années 2000 ont marqué la périurbanisation résidentielle bucarestoise par la multiplication d'une nouvelle forme d'habitat apparue en 1994 avec « Satul francez » (le Village français), qualifié par Samuel Rufat de première communauté fermée à l'intérieur de la municipalité de Bucarest : les grands pavillons avec jardin et parking, où l'accent est mis sur la tranquillité et la protection familiale à travers les systèmes de sécurité. Depuis, le nombre de « *gated communities* » s'est beaucoup accru, la première cible étant le Nord bucarestois. L'Ouest est également pris en compte, mais plus par des personnes qui construisent individuellement leurs logements, contrairement au Nord, où les grands promoteurs immobiliers construisent sur des espaces très vastes pour vendre ou louer par la suite à des personnes privées. Beaucoup de nouveaux pavillons dans des lotissements sécurisés sont apparus dans les dix dernières années. Aujourd'hui dans un contexte économique plus difficile, et par conséquent dans l'optique d'attirer une nouvelle clientèle, les promoteurs immobiliers s'orientent plus vers de nouvelles résidences collectives, avec des prix accessibles à un plus grand nombre d'habitants, vers d'autres espaces, qui n'étaient pas encore pris en compte il y a quatre-cinq ans. Il s'agit du Sud et de l'Est bucarestois.

L'extension périurbaine peut donc être observée aujourd'hui tout autour de Bucarest, à des degrés plus ou moins élevés et plusieurs types d'extension peuvent être observés : une extension en tache d'huile vers le nord destinée aux communautés fermées, une extension en tentacules dans les communes de la deuxième couronne de communes autour de la capitale, et aussi une extension en mitage, comme c'est le cas du sud-ouest de Bucarest. Les nouvelles constructions se ressemblent beaucoup en termes d'architectures et de formes, surtout à l'intérieur d'un même complexe résidentiel et on parle dans ce cas d'une banalisation des constructions. Les nouveaux quartiers résidentiels se différencient pourtant entre eux, puisque des formes différentes entre deux quartiers résidentiels apparaissent. Chaque complexe résidentiel a, à la base, un style architectural différent. Beaucoup de ces nouveaux quartiers ont connu un succès important avant la crise économique. D'autres sont restés en phase de projet, d'autres ont été construits mais pas aménagés. Le marché de l'immobilier, surtout dans cette direction, de grands pavillons de luxe, a connu à partir de 2008 une crise importante. Depuis 2010 l'immobilier recommence à prendre vie, pourtant il s'agit plus d'appartements dans des immeubles que de grands pavillons dans des communautés fermées.

Un souci important dans le périurbain est représenté par les réseaux d'infrastructures. Si l'électricité ne pose pas de problèmes, tous les foyers n'ont pas accès au gaz et l'eau et l'assainissement sont encore moins présents. Les terrains sur lesquels on construit ne sont pas

viabilisés et on construit des puits et de fosses septiques individuelles puisque dans la plupart des cas les nouvelles constructions se situent loin du bourg-centre où on retrouve un système de réseaux d'infrastructures. Les mairies ne bénéficient pas d'assez de ressources financières pour étendre ces réseaux. Dans le cas des immeubles avec appartements, la plupart sont construits à proximité de la capitale et ils vont se raccorder au système bucarestois. L'eau et l'assainissement sont à la charge et à la gestion des autorités locales, l'électricité et le gaz sont quant à eux en propriété privée. Nous pouvons citer *Electrica S.A.* pour l'électricité et *Gaz Sud S.A.* pour le gaz qui en assurent la distribution et la commercialisation dans plusieurs communes périurbaines. Un autre problème dans le périurbain est la collecte des déchets, et toute la population n'a pas accès à ce service. Elle est assurée par des compagnies privées, la société REBU étant celle qui s'en charge dans plusieurs communes périurbaines à partir de 2006.

Les données nécessaires pour la réalisation de ce chapitre proviennent des différentes sources : des images GoogleEarth pour visualiser les différents types d'extension de l'espace construit, des données statistiques de l'INSEE pour la morphologie urbaine et les réseaux d'infrastructures. Les enquêtes de terrain, les sites des nouveaux ensembles résidentiels ou des différentes sociétés de distribution et de commercialisation des différents services d'utilités, les articles de presse nous ont également été utiles.

I. Différents types d'extension périurbaine

L'espace construit, dans les communes rurales et urbaines, s'étend sous différentes formes. On peut observer des extensions urbaines par l'avancée du front urbain, tout autour de la ville, ayant une forme qualifiée de « tache d'huile », des extensions linéaires tout au long des axes de communications et dans ce cas on parle des extensions en « doigts de gant » et aussi des extensions urbaines en mitage, par l'apparition désordonnée de bâtiments dans l'espace agricole, qualifiées de « peau de panthère ». Toutes ces formes d'étalement sont parfaitement visibles dans l'espace périurbain de Bucarest, les extensions continues en « tache d'huile » pouvant plutôt être observées vers le nord de Bucarest et l'étalement en mitage vers l'ouest. La plupart des communes de notre espace d'étude présentent plutôt des formes linéaires en suivant les principaux axes de communication.

1. Extension en tache d'huile vers le nord de Bucarest

Dans l'espace périurbain bucarestois quelques communes présentent une extension urbaine par l'avancée du front de l'urbanisation. Il s'agit le plus souvent des communes de la première couronne. L'espace construit représente une continuité entre Bucarest et les communes périurbaines. Sur le terrain seuls les panneaux d'indication témoignent de la limite entre la

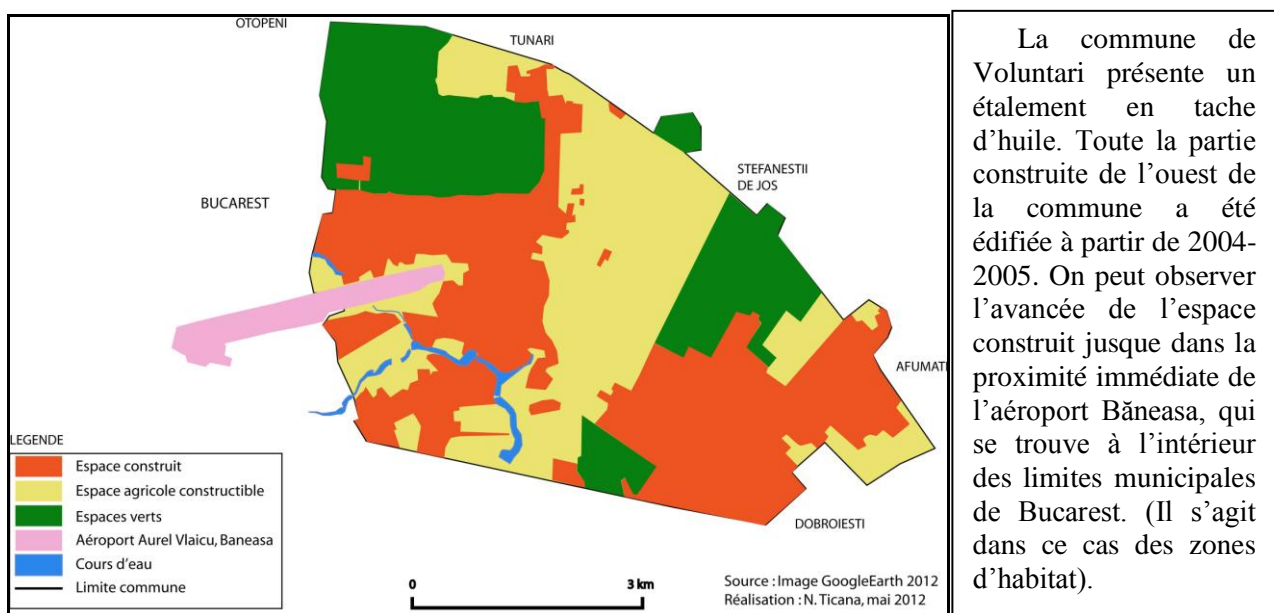
capitale et le périurbain. Sur les images aériennes une continuité du bâti est présente ; Sur les quatre photos et figures suivantes nous allons présenter deux communes du périurbain bucarestois où ce le type d'extension est présent : les communes de Voluntari, commune située au Nord-est bucarestois (Photo n°18 et Figure n°76) et d'Otopeni, commune située au nord de Bucarest (Photo n°19 et Figure n°77).

Photo n° 18 : Extension en « tache d'huile » dans la commune urbaine de Voluntari



Source : GoogleEarth, mai 2012

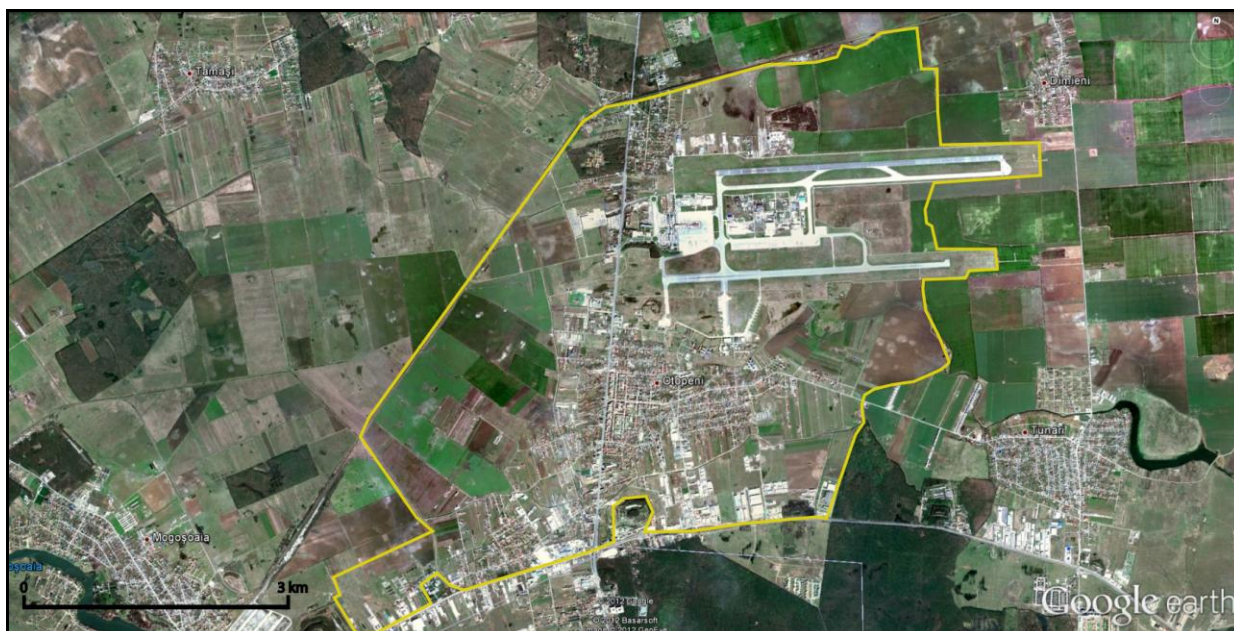
Figure n° 76: Unités paysagères dans la commune de Voluntari



L'aéroport Băneasa est fermé depuis le 25 mars 2012 pour des travaux et il deviendra par la suite un aéroport d'affaires. Il s'agit d'un petit aéroport avec une capacité de 300 000 passagers, pourtant le trafic arrivait avant la fermeture à 2,1 millions de passagers.

La proximité des espaces verts et des lacs a poussé les promoteurs immobiliers à construire. Voluntari est la commune où on va retrouver le plus grand nombre d'ensembles résidentiels fermés de grands pavillons.

Photo n° 19 : Extension en « tache d'huile » dans la commune urbaine d'Otopeni



Source : GoogleEarth, mai 2012

Figure n° 77 : Unités paysagères dans la commune urbaine d'Otopeni

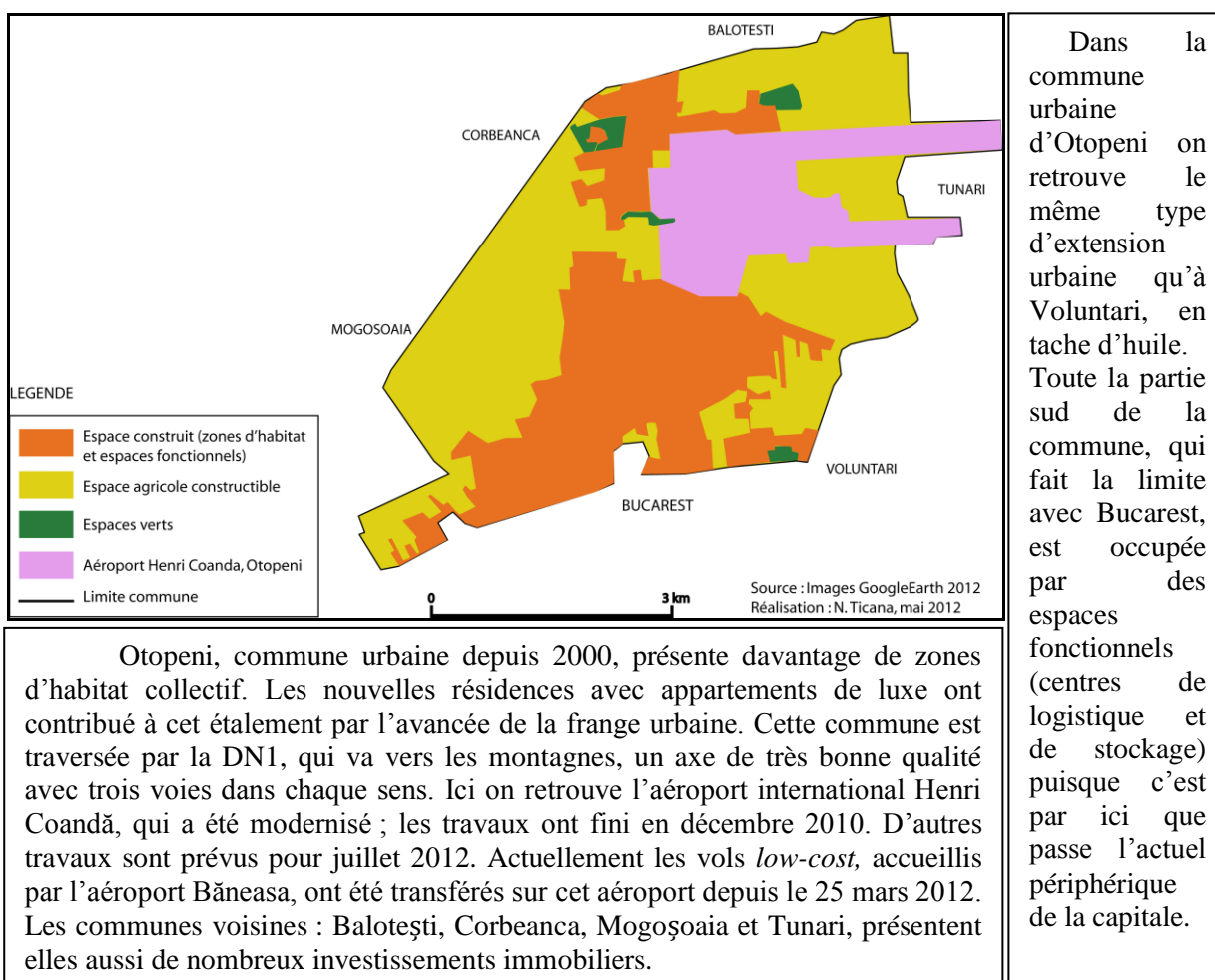
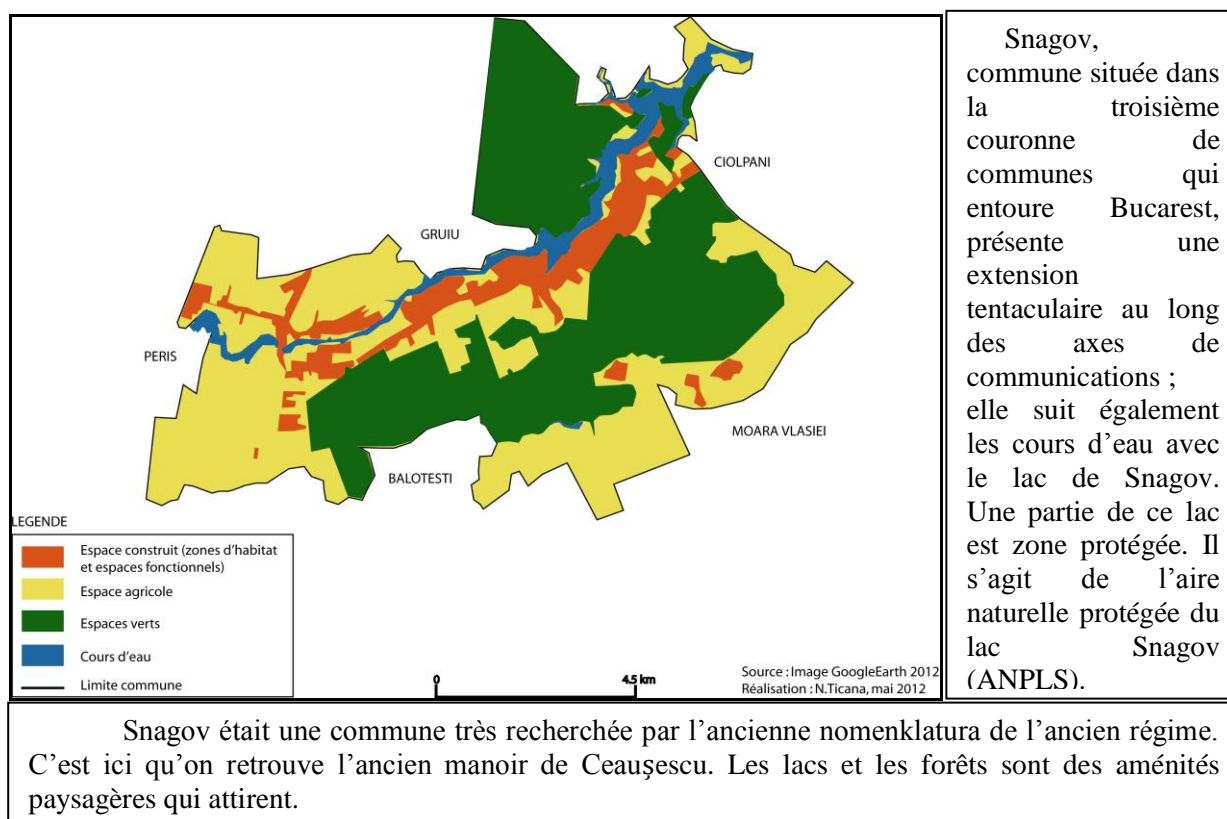


Figure n° 78 : Unités paysagères dans la commune de Snagov



3. Extension en mitage. L'exemple de l'ouest bucarestois

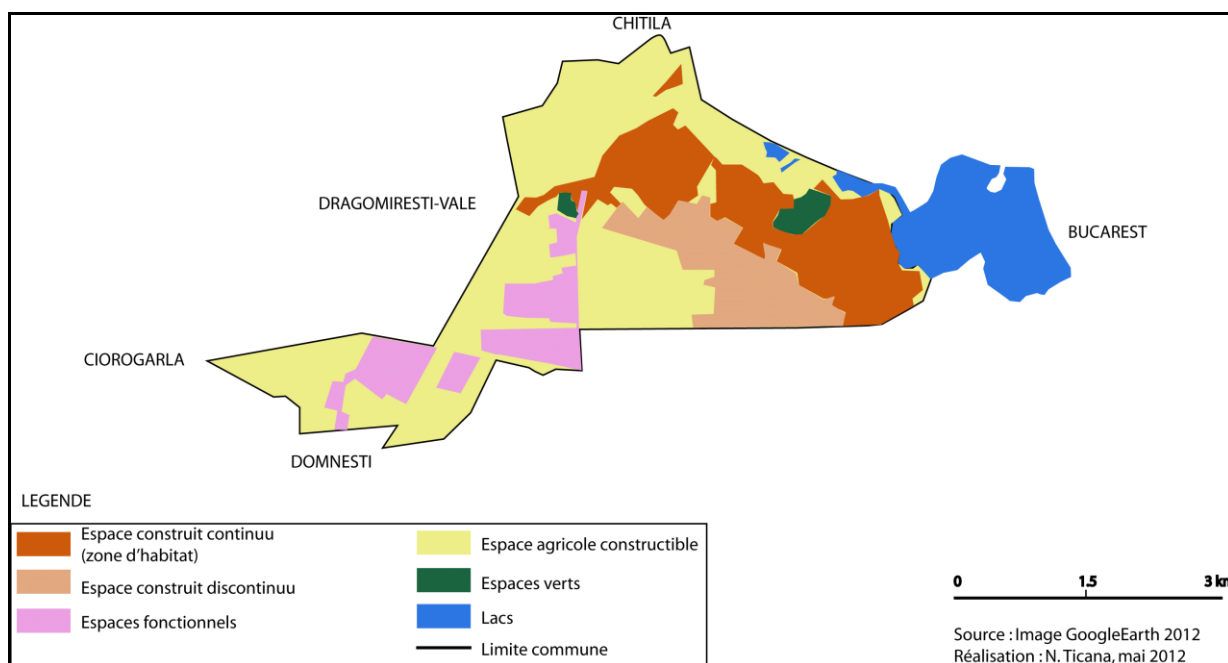
Un dernier type d'extension urbaine présent dans certaines communes du périurbain bucarestois est celui en mitage. On voit l'apparition de constructions au milieu des champs, soit sous forme de petits villages extérieurs aux bourgs-centres, soit sous la forme de constructions singulières bien éloignées les unes des autres sur les anciens terrains agricoles, devenus urbanisables. Nous présentons par la suite le cas de la commune de Chiajna, située à l'ouest de Bucarest, où on peut voir quelques concentrations de bâtis en tache d'huile, mais aussi en mitage (Photo n°21 et Figure n°79). Nous pensons que les « dents creuses » seront occupées par des constructions dans les années à venir et cette extension en mitage deviendra une extension en tache d'huile. Un deuxième exemple présenté est celui de la commune de Domnești, située au sud-ouest de Bucarest, qui présentait il y a quelques années une extension linéaire, tout au long de la DJ 401 (Photo n°22 et Figure n°80). Aujourd'hui, à la suite de l'élargissement de son *intravilan*, des constructions apparaissent un peu partout, donnant une impression d'extension en mitage. Tout comme pour la commune de Chiajna, nous pensons que dans les années à venir, les vides seront remplis et une continuité du bâti entre Bucarest et cette commune périurbaine, sera visible et donc dans ce cas nous allons pouvoir parler d'extension en tache d'huile.

Photo n° 21 : Extension en mitage dans la commune de Chiajna



Source : GoogleEarth, mai 2012

Figure n° 79 : Unités paysagères dans la commune de Chiajna



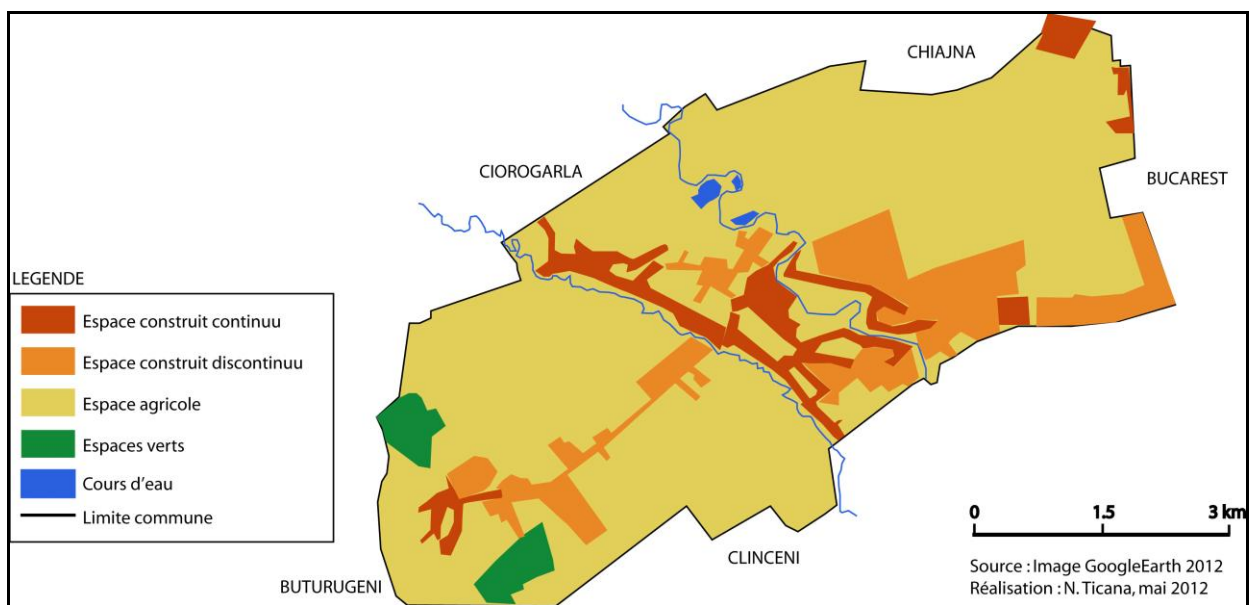
Chiajna est une commune qui attire aussi de nouvelles populations. Toute la partie est et nord-est est occupée par des zones d'habitations. Vers le sud, à la limite avec Bucarest, l'espace agricole est fragmenté par l'apparition de nouvelles constructions. Tout l'espace de la commune est destiné à la construction depuis 2004, quand le nouveau PUG de la commune a été élaboré. C'est une commune où on va retrouver également d'importants espaces commerciaux, de dépôts et de logistique puisque l'autoroute A1 et le périphérique de Bucarest sont présents.

Photo n° 22 : Extension et « doigts de gant » et en mitage au sud-ouest de Bucarest. L'exemple de Domnești



Source : GoogleEarth, mai 2012

Figure n° 80 : Unités paysagères dans la commune de Domnești



La commune de Domnești, située au sud-ouest de Bucarest, présente traditionnellement un habitat linéaire qui suit les axes de communications. Depuis le boom immobilier la commune ne cesse d'augmenter son espace construit et cela prend plutôt la forme de bâtiments parsemés dans l'espace agricole. Ces nouvelles constructions se retrouvent plus vers Bucarest que vers l'ouest de la commune. Ceci apparaît en continuité avec la pression foncière présente à l'ouest de Bucarest (Photo n°18). La commune de Domnești compte deux villages : Teșeș, situé à l'extrémité ouest de la commune et Domnești, village-chef lieu de commune, qui occupe la place centrale. En 2008, suite à la pression foncière importante, la commune souhaitait que tout son espace agricole devienne constructible. Il le sera peut être dans son nouveau PUG (2014).

Les différents exemples ci-dessus montrent des cas concrets de ces différents types d'étalement urbain dans l'espace périurbain bucarestois. Sur la figure n°45 du chapitre n°5, « l'extension de l'espace construit », nous pouvons voir que souvent dans les communes de la première couronne l'extension se poursuit plus en tache d'huile, par l'avancée du front urbain, comme c'est le cas également de la commune de Pantelimon, située à l'est de Bucarest ou de Mogoșoaia ou Chitila, communes situées au nord-ouest et à l'ouest de Bucarest. Plus on s'éloigne de Bucarest, plus les communes vont présenter une extension linéaire, tout au long des axes de communication. Cela est bien visible sur toute la partie sud - sud-ouest où on va avoir une continuité des constructions en partant du sud-est vers le nord-ouest. Cela apparaît tout au long des routes départementales DJ 401A et DJ 401D. Cela peut également être observé dans les communes du nord du périurbain bucarestois, où les routes départementales ont une orientation plutôt sud-ouest - nord-est. Il s'agit de la DJ 101 et la DJ 101B. L'extension en mitage est également présente surtout vers l'ouest de Bucarest et à l'intérieur des limites administratives de la capitale et dans les communes proches, comme c'est le cas des communes de Domnești et de Chiajna, que nous avons détaillé ci-dessus.

Dans le développement suivant nous allons essayer de présenter les constructions du périurbain, en analysant quelques éléments de morphologie urbaine, comme les formes, le type et le statut des logements, la taille, l'âge, ainsi que les éléments de confort existants.

II. La morphologie urbaine du périurbain bucarestois

Dans le périurbain bucarestois quelques formes de construction sont présentes : on y retrouve des maisons traditionnelles roumaines qui peuvent dater d'avant l'époque communiste, des immeubles d'habitat collectif, sous la forme de barres avec quatre-cinq étages, qui datent de l'époque communiste et des constructions d'après le communisme, présentes sous deux formes également : les grands pavillons individuels ou en communauté fermée et les nouvelles résidences avec appartements. Là aussi on peut retrouver des tours s'élevant jusqu'à plus de dix étages, ainsi que des petites résidences de trois-quatre étages. Les logements de l'époque communiste sont petits par rapport aux nouvelles habitations et le statut est dans plus de 90% des cas privé. Les éléments de confort (piscine, salle de gym, terrain de tennis etc.) restent le « privilège d'une minorité » (Ticană, 2009, p. 75).

1. Types de logements et formes urbaines : de la maison individuelle aux immeubles d'habitat collectif

Dans l'espace périurbain bucarestois différents types de logements sont présents : des maisons individuelles, soit anciennes, traditionnelles roumaines sans étage, soit construites récemment individuellement ou en complexes résidentiels souvent sous forme de grands pavillons avec un, voir deux étages et des immeubles d'habitat collectif sous forme de barres de deux à cinq étages pour les anciens logements, des tours pour les nouveaux logements ou des petites résidences avec des formes bien différentes des barres et des tours.

Les nouveaux logements individuels présentent des formes et des couleurs bien distinctes des maisons d'autrefois. Les maisons traditionnelles roumaines, qui se concentrent souvent dans les bourgs-centres ou dans les centres historiques des autres villages qui appartiennent aux communes, sont assez différentes les unes des autres tout en présentant des formes assez proches, par contre les couleurs des maisons et des clôtures changent. Les nouvelles maisons individuelles, surtout dans le cas des communautés fermés présentent toutes la même forme et les mêmes couleurs. On se demande parfois comment distinguer les différentes constructions. Pourtant chaque nouvel ensemble résidentiel présente des formes différentes des autres complexes. Un autre style de pavillon rencontré sur le terrain est celui habité par des Tsiganes. Cela ressemble plus à des sortes de palais avec plusieurs tours. Les différentes photos de la figure n°81 mettent en évidence quelques images des ces différents pavillons individuels. Même si certains pavillons n'ont pas l'air d'être individuels à première vue, ils le sont bien, puisque chaque famille à une entrée séparée et dispose d'un jardin. La photo n°1 présente une maison ancienne dans la commune de Cornetu, un style qu'on peut rencontrer partout dans la campagne roumaine. La n°2 présente des pavillons qui ont toutes la même forme et les mêmes couleurs, dans le complexe résidentiel *Azur* de Pipera. Il s'agit d'un quartier résidentiel fermé. La n°3 met en évidence une nouvelle construction individuelle, dont la forme diffère du style traditionnel roumain, elle se rapprochant beaucoup, en termes de couleurs également, des constructions des ensembles résidentiels fermés, dans la commune de Pantelimon. La n°4 affiche des constructions sous forme carrée et avec un toit plat dans le quartier résidentiel *Green City* de 1 Decembrie, ensemble résidentiel fermé situé dans un espace vert au sud de Bucarest. Enfin sur la photo n°5 nous pouvons voir les « palais » occupés par des populations tsiganes riches. On peut voir les tours des maisons en aluminium, choisis pour leur brillance quand il y a le soleil, symbole de richesse.

Les logements collectifs anciens ont les mêmes formes et couleurs. On parle souvent des « blocs gris communistes » puisqu'ils ont été construits dans les années 1980 après les destructions massives des logements individuels. Dans beaucoup de communes périurbaines ces

anciens « blocs » ont été réhabilités avec une meilleure isolation thermique, ce qui peut souvent donner l'impression qu'on se trouve en présence de nouvelles résidences. Ce qui fait souvent la différence est l'absence de clôture et des parkings privés.

Figure n° 81 : Différentes formes d'habitat individuel présentes dans le périurbain bucarestois



Figure n° 82 : Différentes formes d'habitat collectif présentes dans l'espace périurbain de
Bucarest



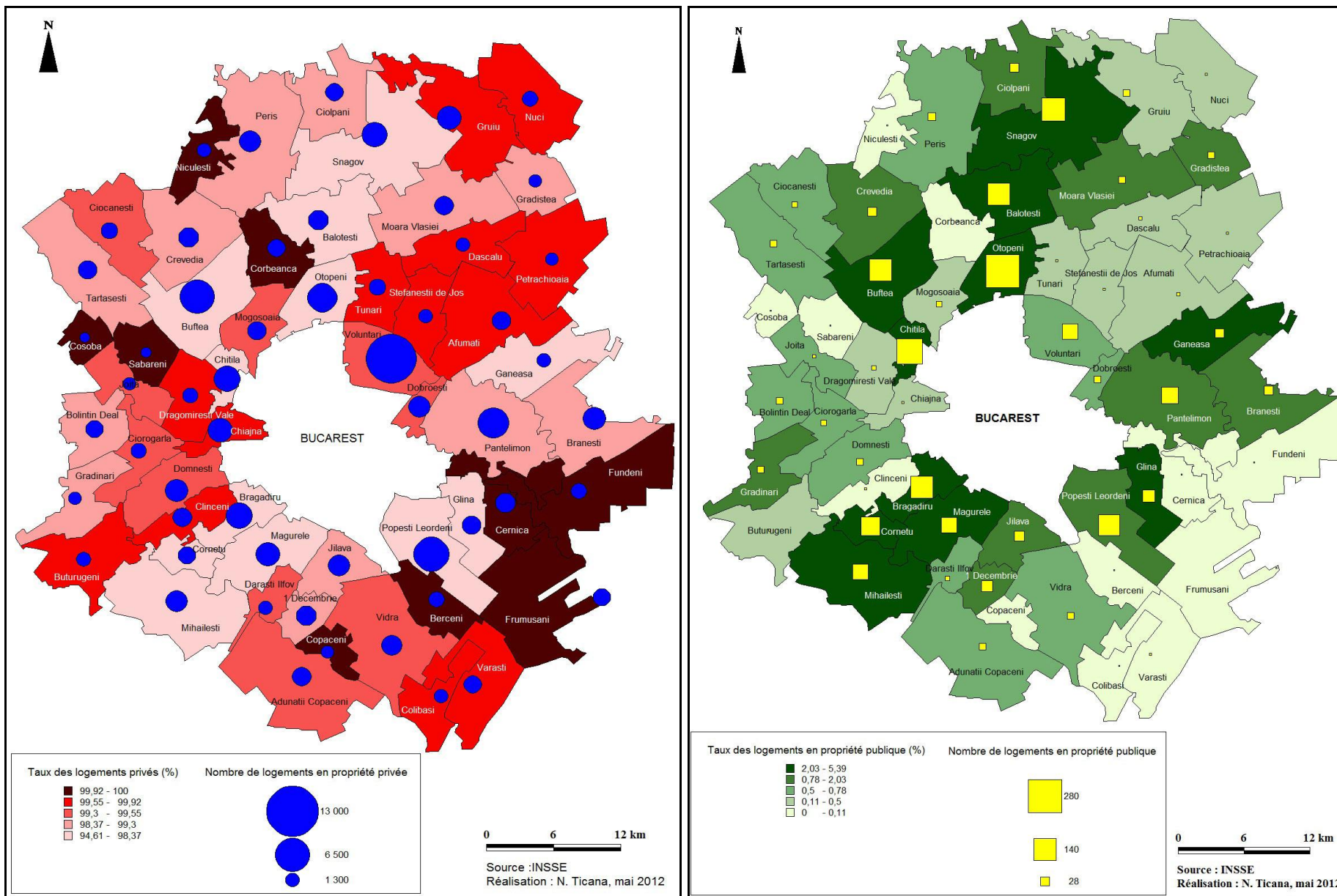
Sur les photos présentes sur la figure n°82 nous pouvons voir différents styles des immeubles avec appartements. La photo n°1 nous montre une barre réhabilitée dans le bourg-centre de la commune de Snagov et où le rez-de-chaussée est occupé par des commerces. La photo n°2 présente la nouvelle résidence fermée *Gran Résidencia* de la commune d'Otopeni avec des immeubles de cinq étages. La photo n°3 présente des nouveaux tours de huit étages à Pipera dans l'ensemble résidentiel *CityLights*, qui apparaît isolé dans le paysage communal. La photo n°4 met en évidence de nouveaux immeubles d'habitat collectif construits par les autorités locales dans la commune de Mihăilești ; la n°5 affiche une nouvelle résidence à Popești-Leordeni, avec des logements avec une, deux et trois pièces, *Gama Residence*, qui se trouve à la sortie de Bucarest sur la route nationale DN4. Sur la photo n°6 on peut voir un immeuble réhabilité dans la commune de Bragadiru, pendant que la photo n°7 présente des anciens immeubles communistes non-réhabilités, où la couleur de l'époque est bien visible, dans la commune urbaine de Măgurele.

Le statut de tous ces exemples est privé, à l'exception de l'exemple de la commune de Mihăilești, où l'immeuble est construit avec de l'argent public. Les appartements seront peut être vendus par la suite.

2. Un statut des logements largement privé

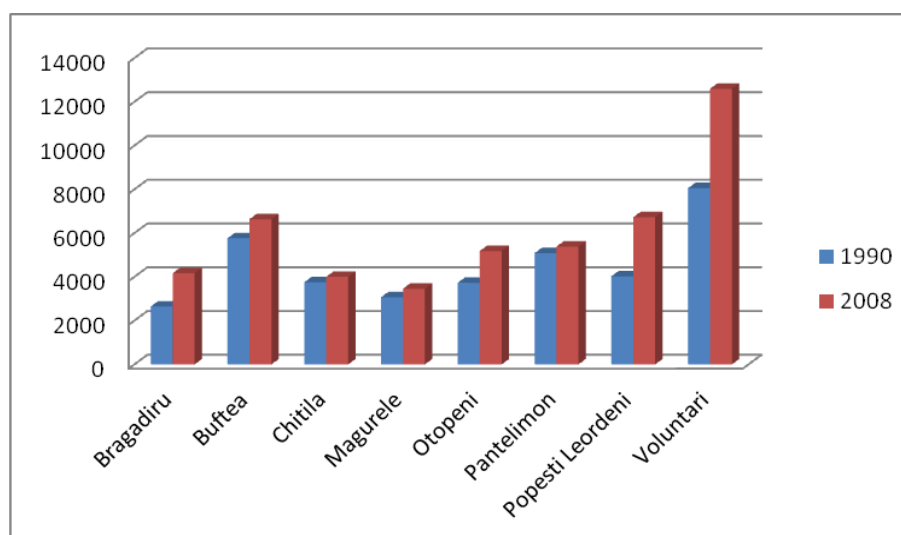
La Roumanie, tout comme d'autres pays de l'Europe Centrale et Orientale, a connu une privatisation massive du parc de logements, la part des logements privés représentant aujourd'hui plus de 90%. Cela se reflète très bien dans l'espace périurbain bucarestois où le taux de logements privés dépasse 94% (Figure n°83). Certaines communes enregistrent un taux de 100% de logements en propriété privée, comme c'est le cas des communes de Berceni, Copăceni, Săbăreni, Cosoba, Frumușani et Fundeni. Les communes de Corbeanca, Cernica et Niculești ont chacune, d'après les données de l'INSSE, un seul logement en propriété publique, tout le reste étant en propriété privée. En ce qui concerne le nombre de logements privés, cela atteint les 12 525 à Voluntari, où on retrouve d'ailleurs le plus grand nombre de logements neufs, qui occupent aujourd'hui le quartier Pipera ; il s'agit des logements construits à partir de 2005. Buftea et Popești-Leordeni dépassent les 6500 logements en propriété privée. Pantelimon dépasse les 5000 et Otopeni et Bragadiru, les 4000. Il s'agit de communes urbaines. Les communes rurales vont avoir un nombre moins important de logements, puisque traditionnellement dans ces communes il n'y a pas du tout ou il y a très peu de logements collectifs.

Figure n° 83, Figure n° 84 : Le taux et le nombre de logements privés et en propriété publique dans l'espace périurbain en 2008



Le nombre de logements en propriété privée a également beaucoup augmenté entre 1990 et 2008 dans presque toutes les communes de l'espace périurbain (Figure n°85). Deux communes seulement du département d'Ilfov enregistrent une diminution. Il s'agit de 1 Decembrie qui depuis 2005 ne comprend plus le village Copăceni, qui est devenu par la suite commune rurale indépendante et de Nuci, qui se trouve à l'extrémité nord-est de notre zone d'étude. Nous allons retrouver quelques cas similaires dans des communes des départements voisins, comme Joița, qui elle aussi a perdu en 2005 ses deux villages de Cosoba et Săbăreni qui sont devenus elles-aussi communes indépendantes.

Figure n° 85 : L'évolution de nombre de logements privés dans les communes urbaines du département d'Ilfov entre 1990 et 2008



Source : INSEE, Réalisation : N. Ticană, mai 2012

Les taux de logements en propriété publique sont donc très bas dans l'espace périurbain bucarestois, les communes où on va retrouver le plus grand nombre de logements publics sont Otopeni avec 277, Chitila avec 170, Snagov avec 144, Buftea, Balotești et Bragadiru avec 135 chacune (Figure n°84). Contrairement aux logements privés, où leur nombre a augmenté entre 1990 et 2008 presque partout dans le périurbain, le nombre de logements publics a diminué. Quelques exceptions apparaissent dans Ilfov à Brănești, Ciolpani, Ciorogârla, Glina et Nuci avec une augmentation entre trois et 49 logements publics avec Nuci et Glina pour les cas extrêmes.

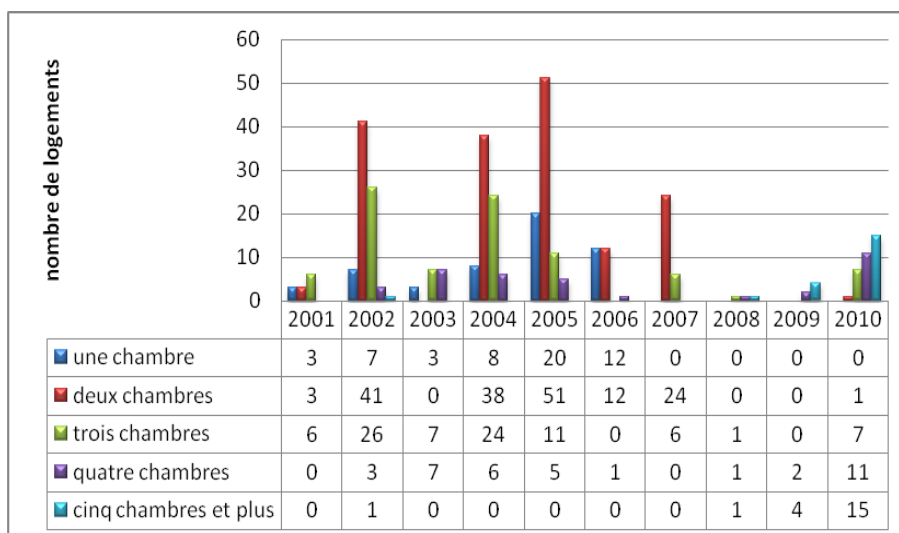
Nous allons exposer par la suite quelques éléments concernant la taille et l'âge des logements et nous allons aussi présenter les éléments de confort que les nouveaux quartiers résidentiels de l'espace périurbain bucarestois comprennent. Souvent ces équipements se trouvent à l'intérieur des nouveaux ensembles résidentiels fermés auxquelles à cause des prix assez élevés, toute la population ne peut pas accéder.

3. Taille et âge des logements. Orientation vers de grandes habitations

Pour l'analyse de la taille des logements nous exposons dans les trois figures suivantes le nombre de logements construits après 1996 en fonction du nombre de chambres et en fonction du statut, public ou privé, dans le département d'Ilfov. Ce qui est remarquable, fait qui reprend l'idée du sous-chapitre précédent, c'est le faible nombre de logements construits avec de l'argent public. Cela provient du fait que les collectivités locales ne disposent pas d'assez de ressources pour la construction de logements, ou qu'elles ont d'autres priorités, comme les transports et les réseaux d'infrastructures. En même temps cela renforce l'idée que le statut des terres est privé et qu'elles appartiennent en quasi exclusivité aux habitants du périurbain.

La figure n°86 met en évidence la construction de logements publics entre 2001 et 2010 dans le département d'Ilfov. Nous voulons souligner le fait qu'avant 2001 il n'y avait pas de données disponibles et nous pensons qu'il n'y a pas eu de nouvelles constructions avec de l'argent public. Pendant cette période nous remarquons que les années les plus favorables à la construction ont été les années 2002, 2004 et 2005 avec un total de 78, 76 et 87 logements toutes tailles confondues. 2008 et 2009 correspondent plus à la période de crise immobilière et donc la construction a stagné. Une légère reprise apparaît en 2010. En ce qui concerne la taille, on a construit davantage de logements à deux et à trois pièces et très peu de logements de plus de quatre chambres contrairement aux habitations construites avec de l'argent privé. Nous pouvons remarquer (Figures n° 87 et 88) que la part la plus importante est détenue par les logements de cinq chambres et plus. Cela correspond donc aux nouveaux quartiers de logements individuels avec de grands pavillons qui comprennent plus de pièces que les appartements des nouvelles résidences. Mais cela n'est pas une règle, puisqu'on a construit également des appartements de luxe, du style *penthouse* (appartement luxueux avec terrasse situé généralement au dernier étage d'un immeuble), sur de très grandes superficies, comme c'est le cas de *Gran Residencia* où les plus grands appartements sont construits sur 375 m².

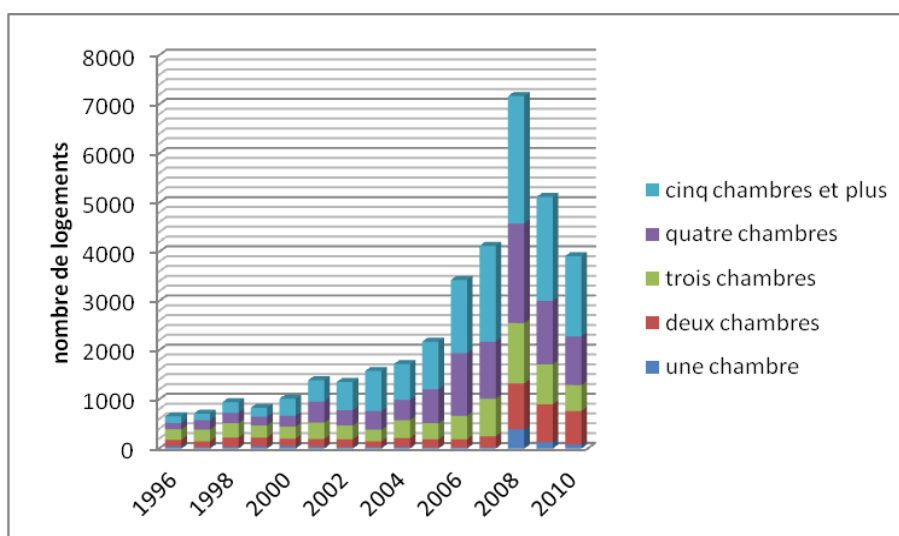
Figure n° 86: La taille des logements construits dans le département d’Ilfov entre 2001 et 2010 avec de l’argent public



Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană, mai 2012

La construction de logements individuels privés a commencé en 1996, avec un boom en 2008 où on enregistre le plus grand nombre de logements construits par les promoteurs ou par la population. La construction a beaucoup baissé jusqu’en 2010, mais on enregistre encore presque 4000 logements construits autant par les promoteurs que par les individus.

Figure n° 87 : La taille et le nombre de logements construits dans le département d’Ilfov entre 1996 et 2010 avec de l’argent privé (promoteurs)

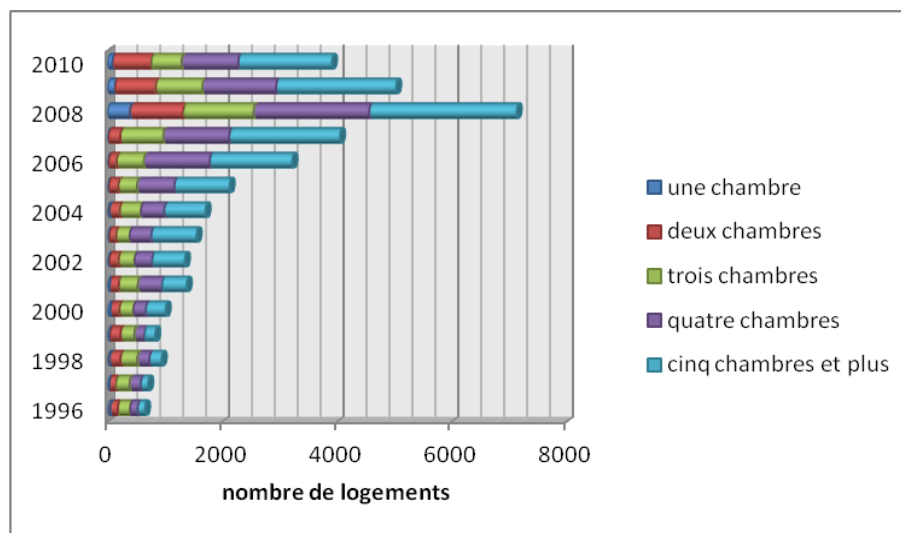


Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană, mai 2012

A travers les figures 87 et 88 nous ressentons le désir de la population vers la les logements plus grands. Les promoteurs l’ont également saisi et ont se sont orientés vers les grandes habitations. Les logements à une et à deux pièces étaient prequ’inexistents jusqu’en

2007. A partir de 2008 nous observons une réorientation de la construction vers les habitations à deux pièces qui sont destinées plus à une nouvelle clientèle dont les ressources sont plus limitées.

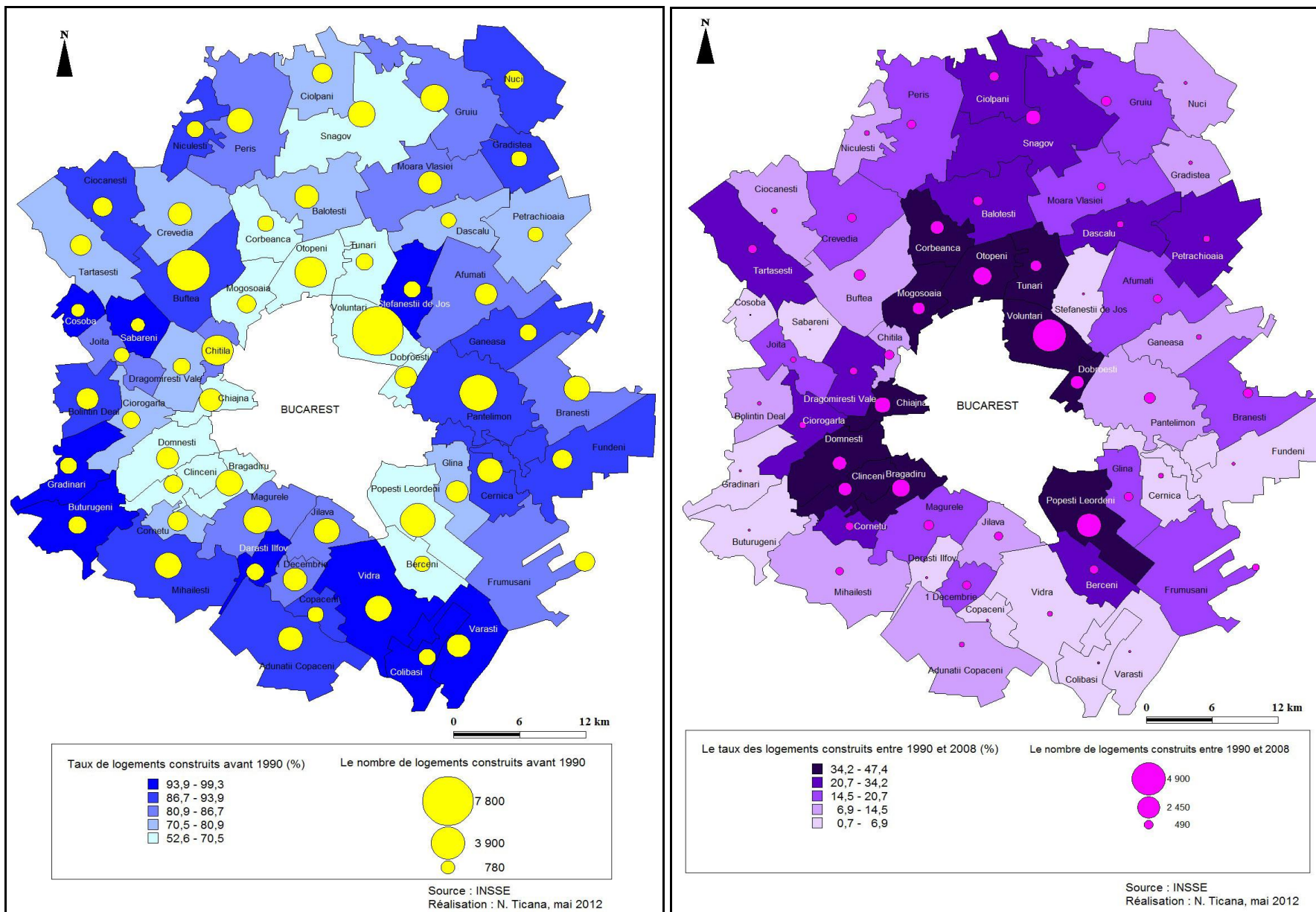
Figure n° 88 : La taille et le nombre de logements construits dans le département d’Ilfov entre 1996 et 2010 avec de l’argent privé (population)



Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană, mai 2012

Pour l’analyse de l’âge des logements nous allons traiter de deux périodes : celle d’avant et celle d’après 1990. Les figures 89 et 90 mettent en évidence le taux et le nombre de logements construits avant et après 1990 et cela jusqu’en 2008. Les figures sont complémentaires puisque dans certaines communes proches de Bucarest les taux de constructions avant et après 1990 sont très proches l’un de l’autre comme c’est le cas des communes de Voluntari et Popești-Leordeni, bien que le taux et le nombre de logements soit quand même plus importants avant 1990. Dans presque toutes les communes de la première couronne le taux de logements construits entre 1990 et 2008 est beaucoup plus important que dans les communes de la dernière couronne de communes de l’espace périurbain, surtout des communes appartenant aux départements voisins à Ilfov. Cela démontre également que plus on s’éloigne de Bucarest, plus la périurbanisation résidentielle est faible ou inexistante.

Figure n° 89, Figure n° 90 : Le taux et le nombre de logements construits avant 1990 et entre 1990 et 2008 dans l'espace périurbain



4. Eléments de confort/ « Aménités » de loisirs

Piscine, salle de sport, salle de musculation, terrain de tennis ou terrain de golf, sont des équipements qu'on retrouve souvent dans l'espace périurbain. Si jusqu'en 2008-2009 ces équipements étaient plutôt destinés aux nouveaux habitants des quartiers résidentiels riches puisqu'on les retrouvait plus à l'intérieur des nouveaux ensembles résidentiels, aujourd'hui la donne a changé. De nombreux éléments de confort et de loisirs sont ouverts à tout public, la seule différence c'est qu'il faut payer un prix et tout le monde n'en a pas les moyens.

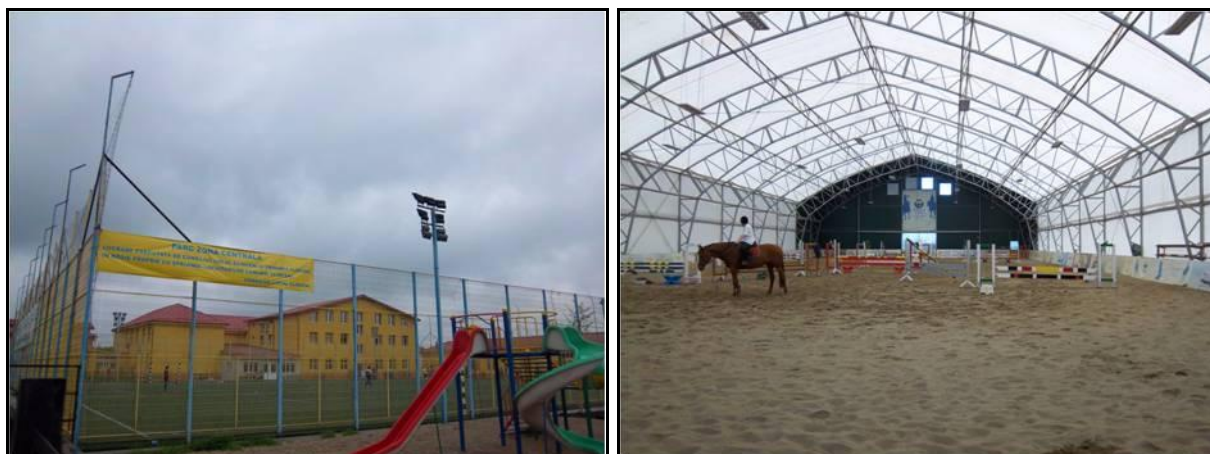
De nombreuses salles et terrains de sport ont été aménagés⁶⁴ dans beaucoup de communes de l'espace périurbain avec de l'argent public, ce qui est une bonne chose pour les enfants de la commune qui peuvent accéder à ce type d'équipements. Pourtant puisqu'on a construit plus de 800 salles de sport en Roumanie entre 2002 et 2009 (www.mdrt.ro), certaines autorités sont d'avis d'arrêter les constructions de ce type au profit des réseaux d'infrastructures et de transports, mais aussi au profit des unités scolaires et des centres de soins.

Un équipement de loisirs qui est également apparu pendant cette période de forte périurbanisation est le centre équestre. Dans beaucoup de communes périurbaines de nombreux centres d'équitation ont fait leur apparition. Nous pouvons citer Balotești, Otopeni, Mogoșoaia, Corbeanca, Snagov, communes situées au nord de Bucarest, où la périurbanisation résidentielle en communautés fermées est la plus présente, mais aussi Adunații-Copăceni, commune située au sud, sur le territoire de laquelle le nouvel aéroport sud de Bucarest fera son apparition. Cette pratique reste minoritaire, tout comme les autres activités sportives et de loisir en Roumanie, c'est plus une nouvelle mode, destinée à la classe sociale riche qui s'installe dans le périurbain. En même temps l'équitation, tout comme les autres sports en général, est pratiqué par très peu de personnes et souvent en vue des compétitions. De même, à part cet effet de mode, les prix appliqués pour ce sport, qui n'est pas gratuit, sont assez élevés et une bonne partie de la population ne peut pas se le permettre.

⁶⁴ Politique gouvernementale qui cherche à multiplier, à diversifier et à améliorer l'offre sportive.

Photo n° 23, Photo n° 24 : Nouveau terrain de football à Clinceni et centre équestre à Adunații

Copăceni



Réalisation : N. Ticană, mai 2011

Les photos ci-dessus présentent un terrain de sport, dans la commune de Clinceni, qui se trouve à côté d'une école et d'une aire de jeux pour enfants et un nouveau centre équestre (Regatul cailor – Le royaume des chevaux) dans la commune d'Adunații Copăceni au sud de l'espace périurbain dans le département de Giurgiu.

Le développement des activités physiques de loisirs reste faible en Roumanie, comme Bernard Massiera⁶⁵, Simona Ionescu et Sorina Cernăianu⁶⁶ l'observent. La mentalité du peuple qui, dès l'époque communiste percevait le sport comme « *relevant d'une pratique réservée à la bourgeoisie à l'image des pays de l'Europe Occidentale* » (Massiera *et al.*, 2008), est encore restée, malgré les efforts du régime antérieur à transformer le sport « bourgeois » en sport « de masse », « populaire », accessible à toute la nation. Son caractère à dominante fonctionnelle, élitiste et hygiénique est toujours resté d'actualité. La difficulté est aujourd'hui encore plus grande à le faire évoluer en sport de loisir (Massiera, 2008, *idem*). D'après ces auteurs, la majorité des Roumains questionnés sur le sujet associent la pratique sportive à l'éducation, à l'esthétique, à la santé, à la performance ou à la thérapie et ils ne l'envisagent pas comme un style de vie. Ceci explique le faible taux de personnes pratiquant une activité sportive. En 2002 lors d'un sondage réalisé par l'Agence Nationale du Sport en Roumanie, 32% de la population pratiquait un sport pour le loisir orienté vers trois activités : la randonnée pédestre, le ski et la natation. L'équitation n'est même pas envisagée.

Bien qu'au final tout le monde peut bénéficier de ces éléments de confort et des loisirs certains ont la possibilité de les avoir à proximité, pendant que d'autres doivent aller les chercher plus loin. Cela renforce encore plus l'idée, que nous avons lancée dans le chapitre précédent, que

⁶⁵ Maître de conférences en Sciences et techniques des activités physiques et sportives à l'Université de Nice Sophia-Antipolis.

⁶⁶ Toutes les deux maîtres-assistantes à la Faculté d'Education Physique et de Sport à l'Université de Timișoara et de Craiova (Roumanie).

le mélange entre les populations ne se faisait pas, les nouveaux habitants profitant d'une maternelle, d'un terrain de tennis ou d'un centre de beauté à l'intérieur du quartier où ils habitent, pendant que les anciens habitants cherchent ces équipements souvent dans le bourg-centre de la commune ou dans d'autres espaces périurbains, voire à Bucarest.

II. La question des nouveaux complexes résidentiels autour de Bucarest

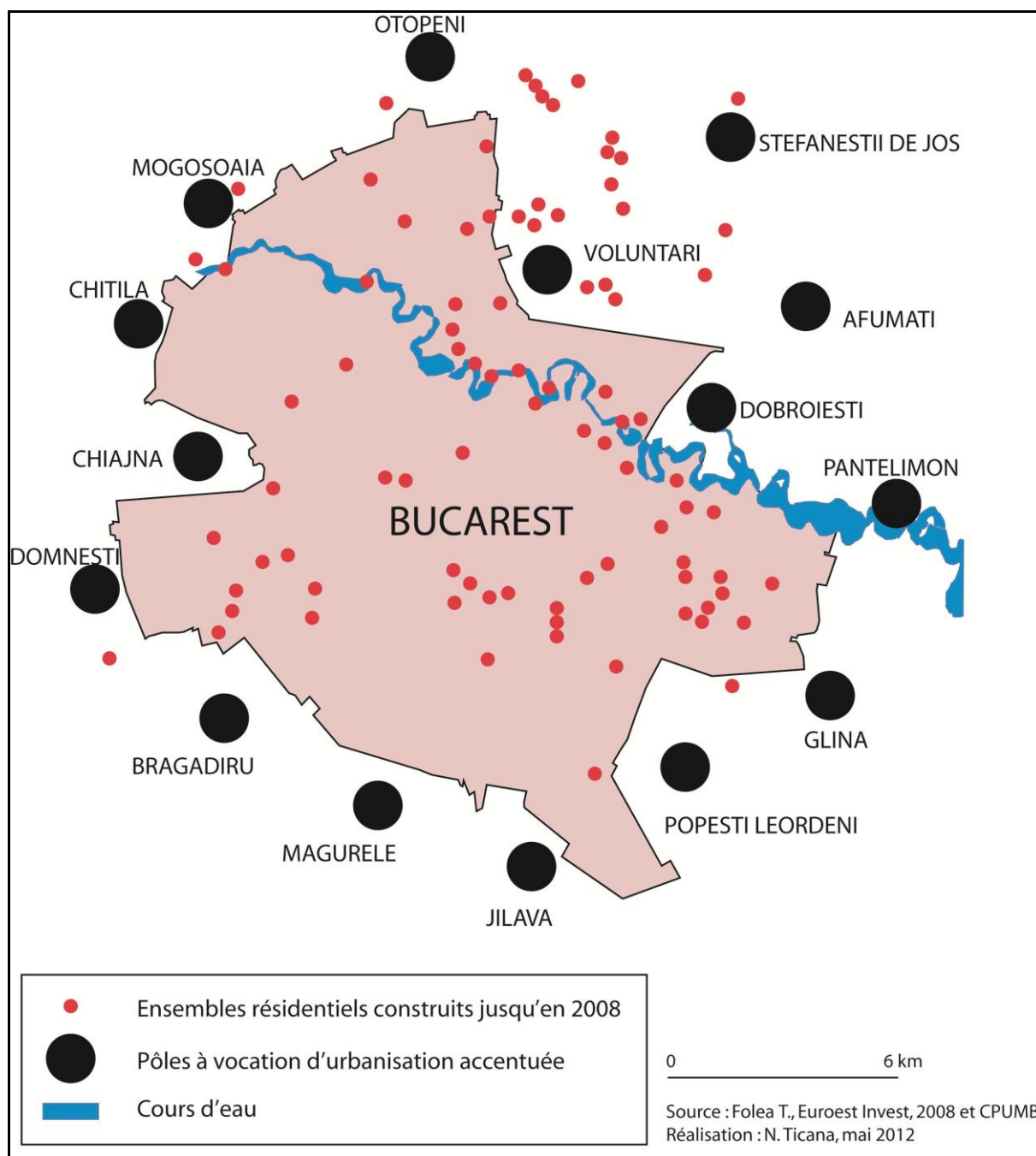
La question des nouveaux complexes résidentiels, a été évoquée plusieurs fois dans les chapitres précédents. Nous insistons à ce stade sur la morphologie urbaine générée en présentant dans ce chapitre quelques ensembles résidentiels de pavillons, mais aussi d'immeubles avec appartements. Parmi eux certains ont connu un grand succès, pendant que pour d'autres le projet résidentiel s'est effondré. Nous avons pu constater l'arrêt, voir l'abandon des constructions sur le terrain, dans plusieurs communes périurbaines.

1. Nouveaux quartiers résidentiels – pavillons et immeubles avec appartements

Depuis la libéralisation du sol et du marché de l'immobilier des logements individuels ainsi que des « complexes résidentiels » ont commencé à faire leur apparition à et en dehors de Bucarest. L'habitat est le premier consommateur de l'espace périurbain bucarestois. C'est depuis 1996 qu'on a commencé la construction des parcs résidentiels dans l'espace périurbain. Les promoteurs ont choisi tout d'abord comme sites pour ces nouveaux « parcs » les espaces dans la partie nord de Bucarest, dans le prolongement des espaces résidentiels déjà privilégiés et près des lacs de la rivière de Colentina. Jusqu'en 2008 les ensembles résidentiels apparaissent plus vers le nord et le nord-ouest dans le quartier Pipera de la commune de Voluntari et Tunari, classés par I. Grigorescu comme une des principales aires résidentielles de la ZMB, la première et la plus importante selon notre analyse (Pipera-Tunari).

Titel Folea, directeur marketing chez Euroest (agence immobilière) a réalisé une carte de localisation avec les ensembles résidentiels dits « sérieux » existants, construits et habités à la fin de l'année 2008. La très grande majorité se trouve à l'intérieur des limites municipales de Bucarest. Une bonne partie des complexes résidentiels ont été implantés dans la zone Pipera-Tunari et encore quatre-cinq autres dans d'autres communes périurbaines : Otopeni, Mogoșoia, Chitila, Clinceni et Popești-Leordeni (Figure n°91).

Figure n° 91 : Les développements résidentiels de Bucarest et ses alentours en 2008



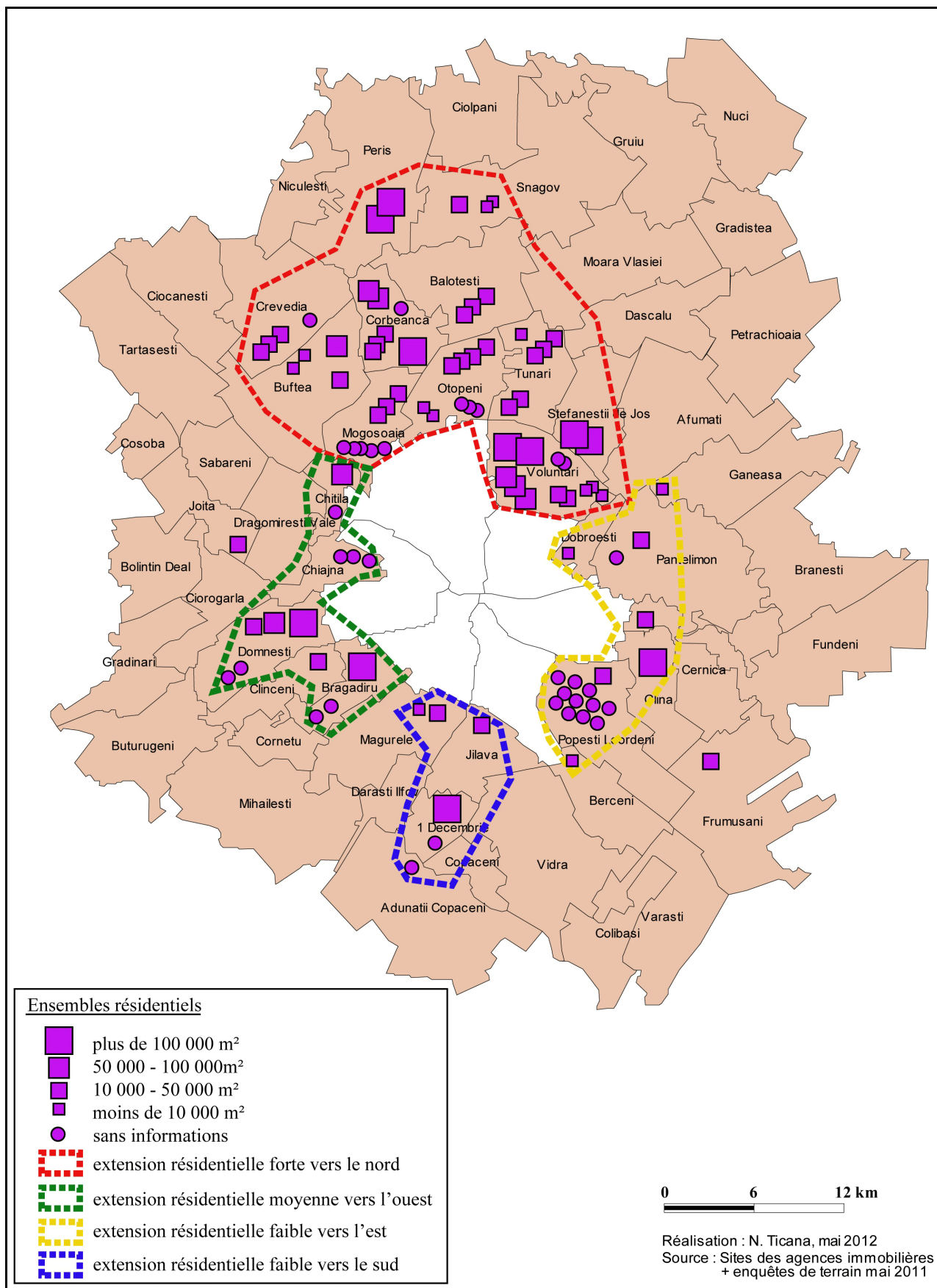
En fonction des résultats de nos enquêtes de terrain, nous avons réalisé une carte de tous les ensembles résidentiels que nous avons visité sur le terrain ainsi que d'autres sur lesquels on a eu des informations au travers les agences immobilières au niveau de l'année 2011. Nous avons classé les ensembles résidentiels en fonction de la superficie du projet. Nous pouvons constater, tel que nous l'avons déjà évoqué, que plusieurs grandes zones résidentielles se dessinent : une zone d'extension résidentielle forte vers le nord, une zone d'extension résidentielle moyenne vers l'ouest et deux autres zones résidentielles d'intensité plus faible vers le sud et l'est (Fig. 92).

Vers le nord les communes les plus touchées par cette périurbanisation résidentielle dans des grands complexes sont : Voluntari, Tunari, Otopeni, Mogoșoaia, Corbeanca, Balotești et dans une moindre mesure : Buftea, Crevedia, Snagov et Ștefăneștii de Jos. Les plus importants quartiers résidentiels sont *Domus* (230 pavillons), *Azur I et II* (291 pavillons), *American Village* (161 pavillons), *Citylights* (quatre tours avec 144 logements) et *Omnix* (200 logements) pour Voluntari, *Gran Residencia* (huit immeubles avec 160 logements) pour Otopeni, *Sydney* (102 pavillons), *Melbourne* (71 logements), *Adelaide* (173 logements) et *Canberra* (450 logements) pour Tunari. A Corbeanca les plus importants ensembles sont *Corbeaca Forest* (101 pavillons), *Gardenia Village* (49 pavillons) et *Satul American* (106 pavillons), à Mogoșoaia nous rappelons *Cartierul Martha Bibescu* (68 pavillons) et à Crevedia *Austrian Village* (57 logements). Tous ces mini-quartiers disposent des réseaux d'infrastructures et de quelques équipements et services comme des aires de jeux pour les enfants, terrains de sport ou supérettes.

Vers l'ouest de Bucarest, des quartiers résidentiels ont été construits ou sont en construction à Domnești, Clinceni, Bragadiru, Chiajna et Chitila avec les ensembles les plus importants *Curtea Domnească* à Domnești (100 pavillons), *Lac de Nuferi* à Chitila (80 appartements et pavillons) et *Militari Residence* (1200 appartements) à Chiajna.

Vers le sud et l'est nous rappelons *Green City* (400 pavillons) à 1 Decembrie, *Spring Ville* (80 pavillons) à Adunații Copăceni, *Cernica Residential Parc* (178 appartements, 28 pavillons) et *Swan Lake* (58 pavillons) à Pantelimon, *Gama et Metropolitan Residence* (67 et 156 appartements) à Popești-Leordeni.

Figure n° 92 : Les ensembles résidentiels du milieu périurbain classés par superficie du projet



2. Du projet à la réalité. Effondrement *versus* réussite de la construction résidentielle

Mais parmi tous ces projets résidentiels il y en a qui ont connu un grand succès, ils sont apparus dans la plupart des cas avant la crise immobilière. Pour d'autres nous avons constaté un arrêt de la construction avec cependant la volonté de reprendre les travaux le plus rapidement possible. Pour d'autres l'abandon été déclaré. A travers quelques images nous voulons exposer ces différents cas.

Photo n° 25, Photo n° 26, Photo n° 27, Photo n° 28 : Corbeanca Forest à Corbeanca et Domus à Voluntari : de plan à la réalité



Source : www.corbeacaforest.ro, N. Ticană, juin 2010 et mai 2011

Les deux ensembles résidentiels Corbeanca Forest et Domus représentent deux exemples qui ont connu un très grand succès. Il s'agit des ensembles résidentiels de pavillons. Sur les images de droite on peut observer le plan rectangulaire des deux quartiers. Les 101 pavillons de Corbeanca Forest sont construits sur des terrains de 500-700 m² et les maisons ont un étage et une mansarde, pendant que ceux de Domus ont deux étages. Les deux ensembles disposent des réseaux d'infrastructures, d'un réseau interne de rues, de gardiennage avec un système de sécurité avec barrière à l'entrée. Si à Domus nous avons pu faire un tour à l'intérieur du quartier, à Corbeanca Forest même les photos étaient interdites, ce qui nous laisse penser que certains quartiers sont plus « sécurisés » que d'autres.

Photo n° 29, Photo n° 30, Photo n° 31, Photo n° 32 : Le projet et la réalité du stade de la construction des ensembles résidentiels English Village à Clinceni et Cernica Residential Park à Pantelimon



Source : www.cartiere-rezidentiale.com, www.cauta-imobiliare.ro, N. Ticană, mai 2011 et juin 2010

Les exemples ci-dessous montrent deux cas de projets résidentiels où la construction a été arrêtée, mais pas abandonnée. Sur les deux premières photos on peut voir le complexe résidentiel English Village à Clinceni, entre le projet et la réalité, où le terrain a été clôturé, mais rien n'a encore été construit. Pourtant la sécurité est assurée par la présence d'un gardien. Le deuxième exemple montre un ensemble résidentiel d'immeubles avec appartements qui date de 2007. Pourtant depuis qu'on connaît la crise immobilière le projet a été modifié en fonction du marché. Le promoteur annonce des appartements plus petits et moins chers.

Photo n° 33, Photo n° 34 : Quartier résidentiel abandonné à Snagov



Réalisation : N. Ticană, mai 2011

Ce dernier exemple met en évidence un projet immobilier développé par Snagov Limited à Snagov, mais qui a été complètement abandonné. On a construit une vingtaine de pavillons, achevés à l'extérieur, mais pas à l'intérieur et qui ont été délaissés en 2010. Les seules informations que nous avons sur ce quartier viennent du panneau publicitaire qu'on peut voir à l'entrée (Photo n°33) et des dires d'un voisin, ancien habitant, qui devait assurer la sécurité contre un petit salaire. Mais comme il n'a jamais été payé, il ne le faisait plus. Il nous disait en 2011, lors de notre rencontre, qu'il n'a plus vu personne sur place depuis un an. Il s'agit d'un quartier résidentiel sur lequel nous n'avons pas trouvé des informations.

III. Les réseaux d'infrastructures – un gros problème pour le périurbain

L'accès aux réseaux publics, eau, assainissement ou gaz, est une condition nécessaire pour définir le confort dans une commune. L'extension périurbaine de Bucarest s'est pourtant réalisée dans un contexte où les réseaux d'infrastructures ne sont pas encore disponibles pour tous les habitants du périurbain. L'eau, le gaz ou l'assainissement en système centralisé ne sont pas pour tout le monde. Pourtant, depuis quelques années, certaines communes ont obtenu des subventions de l'Union Européenne pour construire, moderniser ou étendre leur réseau d'eau courante ou d'assainissement à travers des programmes européens comme le Fonds européen de développement régional (FEDER) ou le Fonds de cohésion. C'est le cas des communes Pantelimon, Dobroiești, Bragadiru, Cornetu, Domnești, Ciorogârla, Brănești si Cernica qui en 2011 bénéficiaient d'un projet d'extension et de réhabilitation du réseau d'eau potable. C'est la compagnie SC Apa-Canal Ilfov SA qui s'en est chargé. Le projet comporte aussi la construction de trois stations d'épuration à Bragadiru-Cornetu, Domnești-Ciorogârla et Brănești. Pour compenser le manque de ces services les habitants recourent à d'autres moyens : des puits, des fosses septiques, des bouteilles de gaz et des poêles à bois.

1. L'eau et l'assainissement manquent souvent

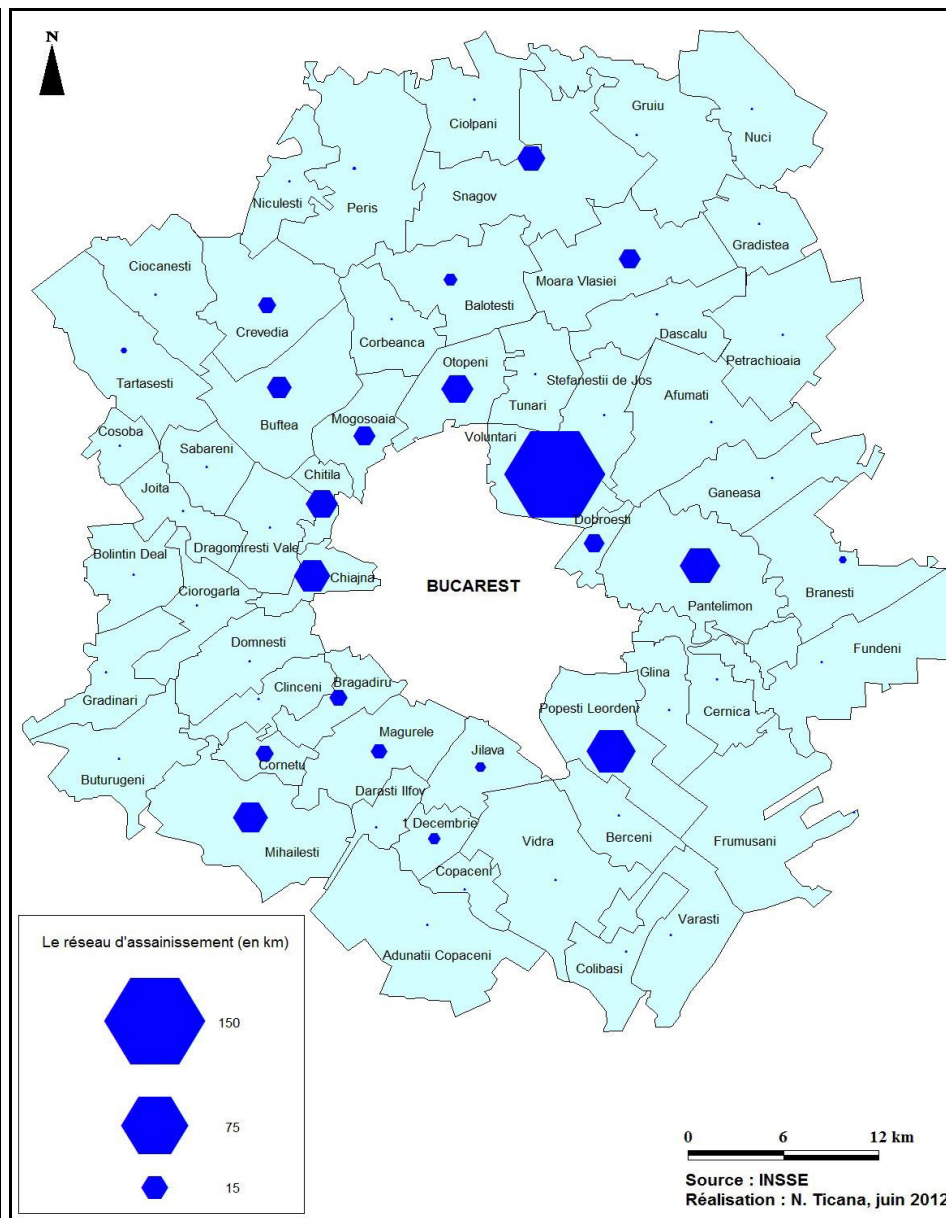
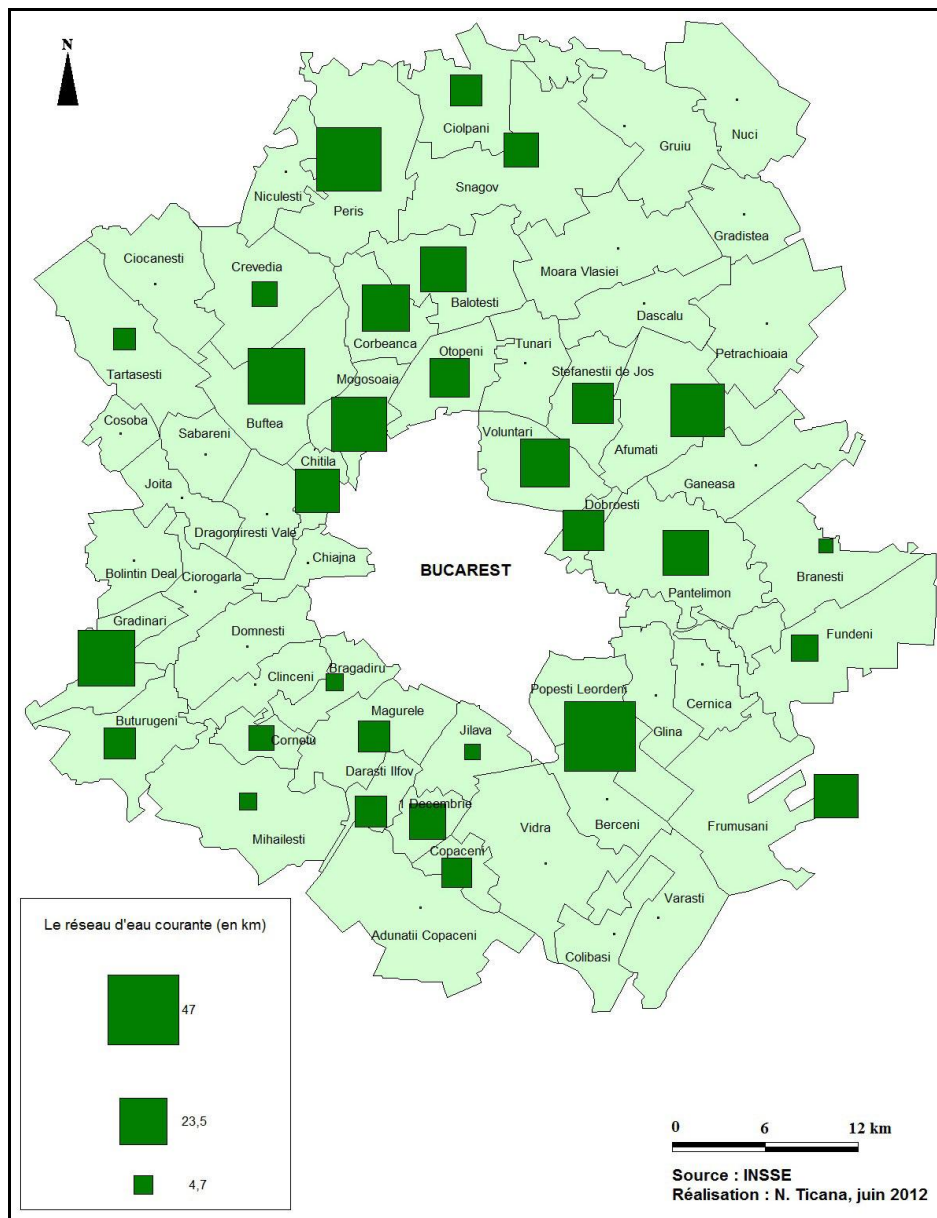
Les réseaux d'eau et d'assainissement, dans les communes où ils existent, ne sont pas très étendus, et souvent ils assurent le nécessaire pour la partie centrale du village chef-lieu de commune. Parmi les 56 communes de l'espace périurbain bucarestois, seules trente communes bénéficiaient en 2008 d'un système centralisé en eau courante et 24 communes d'un réseau d'assainissement. Le réseau le plus étendu en eau courante est celui de la commune de Popești-Leordeni, avec 47 km. Mais d'autres communes, comme Periș (au nord), Buftea, Mogoșoaia (au nord-ouest), Grădinari (à l'ouest), Afumați (au nord-est) ont un réseau qui dépasse les 30 km (Figure n°93). Pourtant cela ne suffit pas. En même temps dans de nombreuses communes les infrastructures sont vétustes et il y a également beaucoup de pertes (I. Grigorescu, 2010, p. 134).

La plupart des communes desservies en eau courante se trouvent dans le département d'Ilfov et surtout dans la partie nord. Une bonne partie des communes du nord-est, du sud et de l'est n'en bénéficiaient pas en 2008. Pourtant, cela ne semble pas être en relation avec le marché de l'immobilier puisqu'en 2008, Domnești, commune qui n'est pas desservie en eau courante a enregistré 455 autorisations de construction, se situant à la deuxième position après Bragadiru, où le réseau est très faible, avec seulement 3,7 km.

Le réseau d'assainissement est encore plus faiblement représenté. Pourtant il y a une commune qui semble bénéficier d'un réseau très étendu, 150 km. Il s'agit de Voluntari (Figure n°94), dont 95% de la population du quartier Voluntariul Vechi et 60% de la population du quartier de Pipera bénéficiait déjà d'eau courante et d'assainissement en 2008 (la stratégie de développement local de la commune de Voluntari, 2011-2020)

Dans le département de Giurgiu (pour notre zone d'étude) seule la commune urbaine de Mihăilești en bénéficie. Crevedia et Tărtășești pour le département de Dâmbovița sont également desservies, pendant qu'aucune des deux communes de Călărași présentes sur notre espace d'étude n'est desservie en réseau d'assainissement. Il n'y a pas de lien apparent entre le réseau d'eau et celui d'assainissement puisque dans des communes où l'eau existe, il n'y a pas de canalisations d'évacuation et vice-versa. Mais ce système d'assainissement présente des dysfonctionnements puisque lui aussi il est ancien et vétuste et en 2008 parmi les 32 communes où le système de canalisation était présent seules quatre communes détenaient des stations d'épuration : Glina, Gruiu, Buftea et Corbeanca (Grigorescu, 2010).

Figure n° 93, Figure n° 94 : Le réseau d'eau courante et d'assainissement dans l'espace périurbain en 2008



Les réseaux d'assainissements sont séparatifs en fonction de la nature des eaux⁶⁷ – eaux usés, pluies etc. Même si les tarifs du m³ d'eau potable et d'assainissement ne sont pas très élevés (2,45 lei/m³ pour l'eau potable et 1.08 lei/m³ pour l'assainissement, sans TVA⁶⁸), le coût d'extension des réseaux d'infrastructures est, quant à lui, plus élevé et en plus à la charge des mairies, dont les ressources financières souvent, font défaut.

2. L'électricité et le gaz, comme réseaux d'infrastructures les mieux représentés

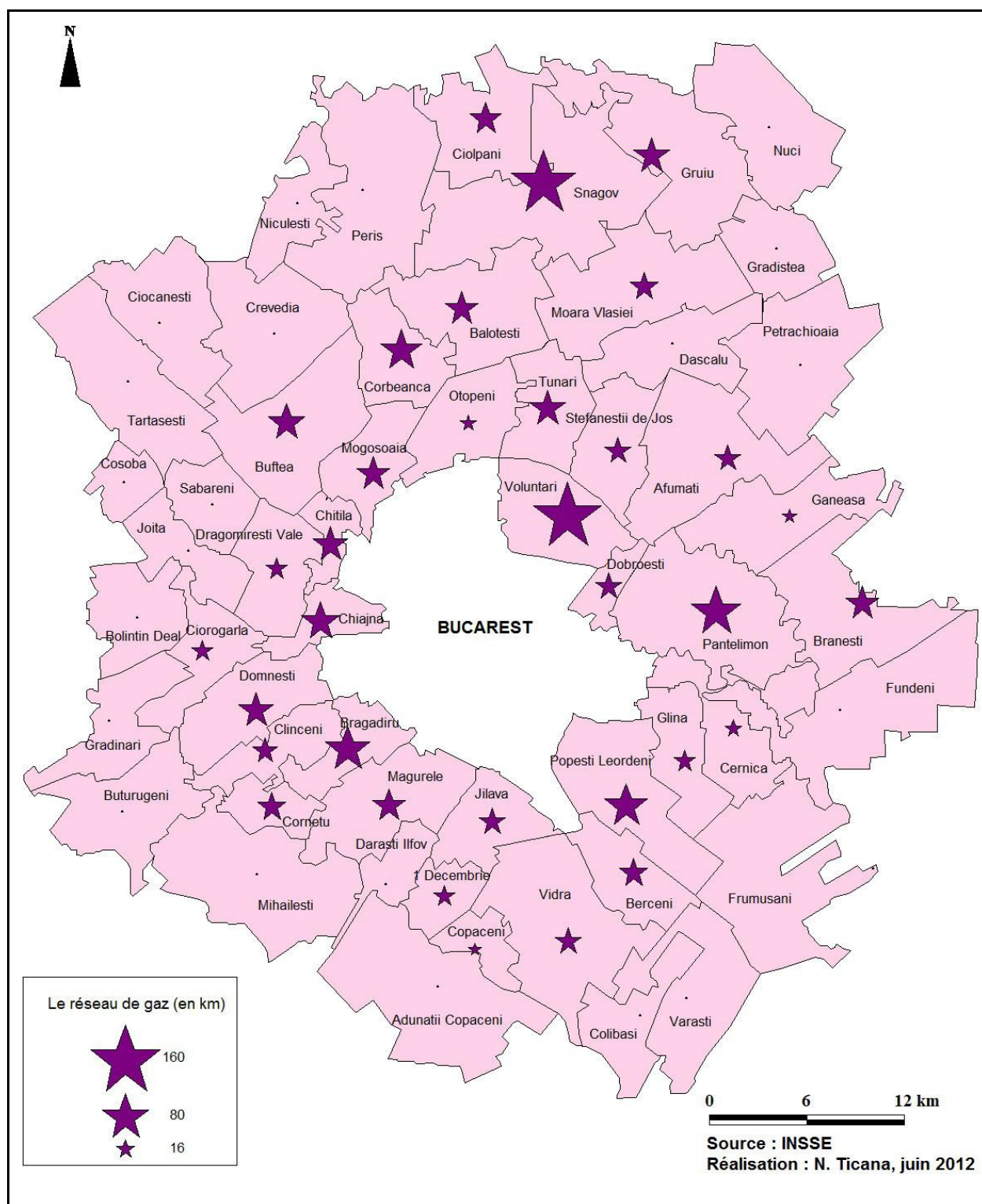
Parmi les réseaux d'infrastructures l'électricité est la seule à être représentée à 100% dans l'espace périurbain (selon les acteurs locaux). Bien que nous n'ayons pas de données dans ce sens, d'après nos enquêtes de terrain, cela ne semble pas un problème autour de Bucarest. L'électricité est distribuée et fournie par *Electrica*, une des cinq sociétés de l'ancienne compagnie d'État RENEL (Regia autonomă de electricitate – la Régie autonome d'électricité).

Pour le gaz, les choses sont différentes. Le réseau n'est pas encore étendu partout dans le périurbain et certaines communes n'en bénéficient pas. Sur la carte ci-dessous nous présentons le réseau de gaz. Il faut préciser que pour les communes situées à l'extérieur des limites départementales d'Ilfov, nous n'avons pas eu les informations nécessaires pour la représentation du réseau de gaz. Il s'agit des communes : Niculești, Periș, Crevedia, Ciocănești, Tărtășești, Cosoba, Săbăreni, Joița, Bolintin-Deal, Grădinari, Buturugeni, Mihăilești, Adunații-Copăceni, Colibași, Vărăști, Frumușani et Fundeni. Dans le département d'Ilfov, on peut constater que cinq communes sur quarante n'étaient pas encore desservies en gaz en 2009 (Figure n° 95). Les mieux desservies, sont les communes de Snagov et Voluntari avec 140 et 150 km de réseau de gaz. La société *Gaz Sud* a son siège social dans la commune de Snagov, ce qui explique peut être le réseau si étendu, dans une commune située, dans la troisième couronne autour de Bucarest, et donc assez éloignée de la capitale. Pour Voluntari c'est la société *COVI CONSTRUCT 2000* qui distribue le gaz.

⁶⁷ Normative I9-94 concernant la projection et l'exécution des installations sanitaires.

⁶⁸ Prix pratiqués par la compagnie SC SAC SRL à Voluntari.

Figure n° 95 : Le réseau de gaz dans l'espace périurbain en 2009



3. La gestion des déchets nécessite une prise en compte

La quantité des déchets est en augmentation constante et on doit y prêter une attention particulière. La dynamique de la quantité des déchets est influencée par certains facteurs comme l'augmentation de la population et le manque du niveau d'éducation dans l'esprit de la protection de l'environnement et du développement durable. A partir de 2007 la gestion des déchets est

réglementée à l'aide des Plans Régionaux de Gestion des Déchets (PRGD). Chacune des huit régions de développement de la Roumanie dispose d'un tel outil.

La quantité moyenne de déchets calculée par Eurostat pour la Roumanie en 2003 était de 383 kilos/hab./an. Des disparités existent entre l'urbain et le rural. Bucarest en produit 442 kilos/hab./an, et Ilfov seulement 200 kilos/hab./an (en 2004). Dans le département d'Ilfov en 2004 seuls 38% de la population avaient accès à des services de salubrité, 28 services de collecte des déchets privés ou publics desservant environ 104 000 habitants (PRGD Bucarest-Ilfov, 2006-2013). Le taux de la population rurale desservie est de 25%, pendant que le taux de la population urbaine desservie est de 100%. Il y avait donc une réelle nécessité de la part des autorités locales rurales à intervenir dans la gestion des déchets. Depuis 2004 des communes rurales ont fait appel à des sociétés privées pour la collecte des déchets, comme c'est le cas de Cornetu, qui ne figurait pas en 2004 parmi les communes desservies par des services de collecte (Photo n°35). D'autres communes, comme Vidra, organisent le tri sélectif, bien que cela reste une pratique assez rare (Photo n°36). Dans l'aire métropolitaine de Bucarest la collecte sélective (surtout journaux, carton et plastique) des déchets est de 8 à 10% (I. Grigorescu, idem, p. 145).

Photo n° 35, Photo n° 36 : Collecte des déchets à Cornetu et présence des poubelles pour le tri sélectif à Vidra



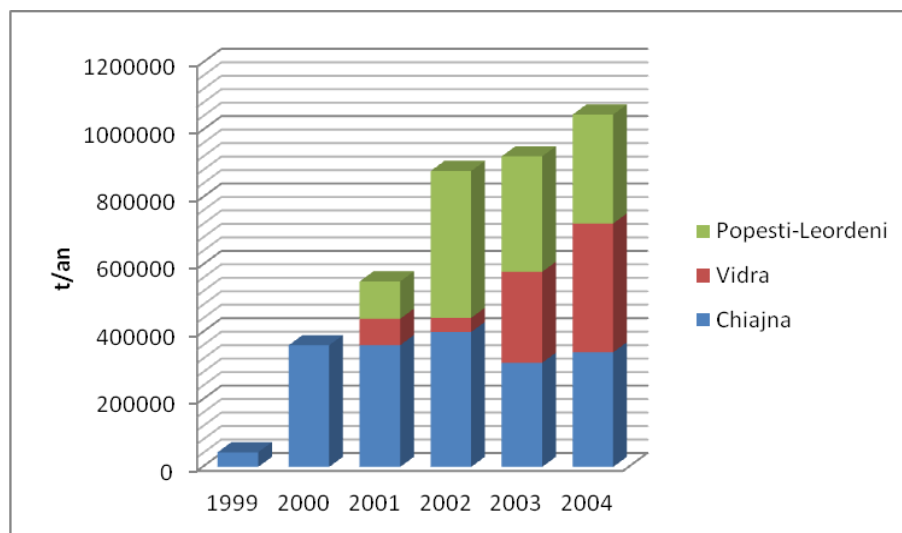
Réalisation : N. Ticană, mai 2011 et juin 2010

Un rôle important dans la gestion des déchets est l'entreposage dans des *Aires de Dépôts Écologiques*, puisqu'elles se trouvent dans une phase de réhabilitation et les extensions seront construites en conformité avec les demandes de l'Union Européenne concernant la gestion des déchets ; elles bénéficient d'un système de contrôle des eaux souterraines. Dans l'espace périurbain de Bucarest il existe trois aires de décharge des déchets, toutes les trois situées dans des communes appartenant à Ilfov. Il s'agit de Chiajna (le dépôt Chiajna-Rudeni), Vidra (le dépôt Vidra) et Popești-Leordeni (le dépôt Glina-Ochiul Boului). Celle qui se trouve sur le

territoire de Chiajna existe depuis 1999, les deux autres depuis 2001. Les trois aires sont en réhabilitation et elles seront étendues, les nouveaux secteurs devant respecter les demandes de la Directive de l'Union Européenne concernant les dépôts de déchets.

La quantité des déchets est en augmentation (Figure n°96) et en 2004 15% de la capacité des trois aires de dépôts était atteinte, environ 29 millions de tonnes pouvant être encore accueillies, ce qui est suffisant pour trente ans si le dépôt de déchets est d'environ un million de tonnes/an. A partir de 2013 les autorités doivent planifier le remplacement de ces aires de dépôts (PRGD Bucarest-Ilfov, 2006-2013).

Figure n° 96 : L'évolution de la quantité des déchets déposée dans les trois aires écologiques de Vidra, Chiajna et Popești-Leordeni



Source : PRGD Bucarest-Ilfov, 2006-2013, Réalisation : N. Ticană, mai 2012

A travers les différents sujets abordés, en lien avec la périurbanisation résidentielle, nous pouvons conclure que la crise immobilière est loin d'être achevée. Certains promoteurs, ou la population, n'ont plus les moyens de construire et d'acheter. Le boom immobilier s'est caractérisé par l'apparition des *gated communities*, « enclaves résidentielles fermées » (Billard, Chevalier, Madoré, 2005), l'après-boom se caractérise par la construction dans des résidences à des prix accessibles à une plus grande partie de la population. Mais le périurbain est aussi le monde d'anciens habitants, locaux, qui ont des demandes : des réseaux d'infrastructures, qui souvent font défaut, des routes de meilleure qualité et des services et équipements. Si les nouveaux habitants ont d'autres alternatives : comme par exemple le déplacement en voiture à la recherche de ces éléments qui manquent dans leur commune, les anciens habitants dépendent des moyens de transport en commun qui manquent également. A leur place les « maxi-taxis » privés sont apparus, mais qui sont plus chers. La population modeste périurbaine n'a pas le choix, bien

qu'elle demande un minimum de la part des autorités : infrastructures, routes et moyens de transports. Ces deux derniers points seront traités dans la troisième partie de notre étude.

Conclusion partielle

Cette deuxième partie, centrée sur l'habitat et les habitants a mis en évidence l'importance de la périurbanisation résidentielle aux alentours de Bucarest. Un chapitre sur les initiatives privées et les politiques publiques sur la construction dans le périurbain a révélé le faible rôle que les autorités ont joué dans la construction de nouveaux logements. Ce sont surtout les promoteurs immobiliers privés qui agissent en achetant les parcelles agricoles aux habitants des communes pour la construction de grands ensembles résidentiels (pavillons et résidences avec des appartements de grand standing) destinés à une classe sociale aisée. La conséquence immédiate de ce phénomène est l'augmentation de l'espace construit et constructible des communes tout comme l'augmentation significative des habitants dans les communes où sont construits ces nouveaux lotissements. Cette hausse de population est donc due plus à un solde migratoire qu'à un solde naturel, bien que le nombre de naissances ait également augmenté, par suite d'un apport de jeunes dans les communes périurbaines. Ce qui pousse la population à aller vers le périurbain c'est tout d'abord le rêve d'une maison spacieuse et avec un grand jardin tout comme l'éloignement du bruit et de l'agglomération bucarestoise, mais aussi la proximité des axes routiers et des centres commerciaux, tant mises en avant par les promoteurs. Puisque ces nouveaux logements coûtent cher, tout le monde ne peut pas se les permettre, ce qui fait que cette offre est destinée à une population riche, souvent venant de Bucarest. Trois catégories d'habitants se côtoient dans l'espace périurbain : les anciens habitants, population modeste pour la plupart des fois, leurs familles, qui à la suite des ventes des terrains ont pu se construire eux aussi leur propre maison et les nouveaux habitants, complètement étrangers à ces lieux. Une rupture nette s'observe entre les deux premières catégories d'habitants et la troisième, puisqu'ils ne se mélangent pas. Si les anciens habitants sont bien intégrés dans leurs communes, les nouveaux gardent toutes leurs activités ailleurs, le périurbain étant juste l'endroit de détente et de « passe-nuit ».

Ces changements sociaux s'opèrent d'abord vers le nord de la capitale roumaine, la commune de Voluntari étant le précurseur. Cette pression urbaine importante vers le nord donne lieu à une extension en tâche d'huile. La plupart des autres communes du périurbain présentent des extensions tentaculaires ou en mitage. En termes de morphologie urbaine, le périurbain est d'abord le monde de la maison individuelle, mais des résidences avec appartements existent également. Le statut des logements est dans plus de 90% des cas privé. En termes de taille et

d'âge, deux types de constructions se distinguent : celles appartenant aux anciens habitants, constructions souvent modestes et plus anciennes et celles appartenant aux nouveaux habitants, constructions grandioses et ayant la plupart des fois un maximum de dix ans.

L'espace périurbain représente aussi l'espace des projets qui échouent, puisqu'avec la crise immobilière beaucoup de projets ambitieux n'ont pas vu le jour. Certaines constructions restent inachevées, pendant que d'autres n'ont pas encore commencé les travaux, bien que l'autorisation ait été obtenue. En même temps certains périurbains voient les désavantages d'habiter plus loin de la ville à travers le manque de réseaux d'infrastructures ou de transports.

Dans un contexte post-boom immobilier le marché de la construction reprendra les forces qu'il avait avant 2007-2008 ? Les nouveaux habitants se jetteront-ils comme avant vers une maison pourvue de système d'assainissement ? Ou attendront-ils l'amélioration des infrastructures avant de quitter la grande ville qui semble ne manquer de rien ? Depuis l'entrée de la Roumanie dans l'Union Européenne les choses ont commencé à changer peu à peu. Des projets importants d'infrastructures s'annoncent ou sont en cours de réalisation. Ceci est le début d'un développement cohérent. Reste à voir combien de temps il faudra à cet espace pour rattraper les manques accumulés pendant des années.

Cette analyse des dynamiques résidentielles permet de continuer avec l'étude des dynamiques agricoles et fonctionnelles, mais aussi celle des mobilités et des transports dans la zone périurbaine de Bucarest. Ces différents sujets feront l'objet de notre troisième partie.

TROISIEME PARTIE

DYNAMIQUES AGRICOLES ET DES ESPACES ÉCONOMIQUES COMME CONSÉQUENCE DES MOBILITÉS ET DES TRANSPORTS

Introduction

L'espace agricole est en baisse continue en Roumanie depuis la chute du communisme. Mais cette diminution touche surtout les alentours des grandes villes et notamment l'espace rural autour de Bucarest, qui s'urbanise de plus en plus. Ce monde rural marque depuis une vingtaine d'années une transformation paysagère permanente par suite d'une pression foncière croissante. Les terres agricoles, bien que rendues à leurs anciens propriétaires en 1991 pour le travail agricole, ne sont plus cultivées, car il n'y a pas de profit dans ce secteur agricole familial (dans leur opinion). Là où il y a la possibilité de vendre, les propriétaires agricoles renoncent à leurs parcelles, puisque, même si le profit est à court terme, leur but est la rénovation/l'agrandissement de leur logement, voire des nouvelles constructions pour leur familles directes – les enfants. Désormais les promoteurs immobiliers apparaissent et sont intéressés pour l'achat. Leur but est de les transformer en espaces résidentiels ou économiques (industrie, logistique, stockage, espaces commerciaux ou de bureaux), car une demande de plus en plus croissante de logements et espaces économiques fonctionnels, demandeurs d'espace, en dehors de Bucarest apparaît. Les centres commerciaux périphériques préfèrent l'existence des axes autoroutiers, les centres de logistique et de stockage se manifestent pour les terrains ayant une ouverture vers le périphérique de Bucarest ou les axes routiers et autoroutiers majeurs, pendant que les zones de bureaux s'installent vers le nord de Bucarest à l'intérieur ou en dehors des limites municipales. Mais tous les espaces agricoles ne connaissent pas cette pression foncière. Au sud de Bucarest par exemple les communes ont plutôt un profil agricole et une agriculture périurbaine horticole est présente, les produits étant destinés aux marchés bucarestois ou autres. Cette problématique liée à l'agriculture périurbaine et aux transformations paysagères en espaces commerciaux ou centres de logistique sera traitée dans le premier chapitre de cette partie, le huitième de l'étude. Le secteur tertiaire sera également présenté. Si dans le premier anneau de communes autour de la capitale ou dans les communes urbaines les services et les équipements d'intérêt public sont mieux représentés, cela n'est pas le cas des communes rurales plus éloignées de Bucarest, pour lesquelles la recherche de ces services par leurs habitants se fera ailleurs que sur leur espace de vie.

Si le secteur tertiaire est mal représenté dans l'espace périurbain de Bucarest, les infrastructures de transport souffrent-elles aussi de beaucoup de manques. De nombreux dysfonctionnements existent, la plupart étant liés à l'étroitesse des routes, à leur mauvais entretien ou à l'insuffisance des axes autoroutiers avec des échangeurs et ponts suspendus pour une meilleure circulation. L'augmentation croissante du nombre de voitures contribue à des difficultés de trafic, en étroite lien avec le manque d'infrastructures. Mais des projets sont en cours et s'annoncent pour le futur. Pourront-ils décongestionner au plus vite Bucarest ? Ce point

des infrastructures de transports et des transports privés sera traité dans un autre chapitre de cette partie. Un autre point concernera les transports en commun périurbains avec les opérateurs publics et privés. Les bus de transport en commun public ne concernent plus que quelques communes périurbaines. Le monopole est détenu par des transporteurs privés. Les habitants du périurbain, et surtout les migrants domicile-travail sont mécontents.

Ce fait nous amène à traiter la question des mobilités alternantes domicile-travail, ainsi que d'autres types de mobilités dans un troisième chapitre de cette partie. Les mobilités sont nombreuses et se font de Bucarest vers le périurbain, tout comme du périurbain vers Bucarest. Les déplacements entre les communes périurbains sont présents également. Les périurbains, ainsi que les Bucarestois sont à la recherche du travail, des services et équipements, des espaces d'agrément ou de chalandise. Plusieurs exemples seront exposés dans ce dixième chapitre de l'étude.

En termes de méthodologie, nous avons utilisé beaucoup de données statistiques, mais pas systématiquement récentes, car elles n'existaient pas. Les rapports de marché de Colliers International ont été utiles dans l'analyse des espaces fonctionnels apparus à et autour de Bucarest. Les documents officiels d'aménagement du territoire, comme le plan d'aménagement du département d'Ilfov a été la base pour la réalisation de certaines cartes. Les sites officiels des transports (routiers, ferroviaires) ont fournis des données statistiques importantes, très utiles pour démontrer certains propos mis en avant par le chapitre destiné aux transports. Enfin sur la base de nos enquêtes de terrain d'août 2010 et juin 2011, nous avons pu analyser la plus grande partie des aspects traitant des mobilités dans la zone périurbaine de Bucarest. Il s'agit là d'une première enquête réalisée dans deux centres commerciaux et d'une deuxième (à travers des questionnaires que nous avons déjà présentée auparavant) réalisée dans deux lycées de deux communes périurbaines. Le projet législatif de la ZMB de 2003, à travers une étude réalisée par le Centre de Sociologie Urbaine régionale (CSUR) a été utile pour une partie liée aux mobilités alternantes de Bucarest vers les communes du département d'Ilfov (manque de données statistiques même anciennes), du dernier chapitre de cette partie.

CHAPITRE VIII : LE REcul DE L'AGRICULTURE ET L'EXTENSION DES ESPACES ÉCONOMIQUES AUTOUR DE BUCAREST

Au fil du temps les paysages autour de Bucarest n'ont cessé de changer de visage. Si pendant l'époque communiste le parcellaire était caractérisé par un maillage large, propre à l'existence des vastes exploitations agricoles de l'époque, vouées à la grande culture à forte productivité, après 1990 c'est la fragmentation de la propriété foncière et le morcellement excessif des terrains qui prend la place. L'agriculture diminue de plus en plus dans l'espace périurbain au détriment d'une urbanisation galopante. L'émiettement de la terre en Roumanie, et autour de Bucarest en particulier, permet, dans plus de 90% des cas, seulement l'existence d'une agriculture de subsistance. Ce fait, corrélé à une pression urbaine de plus en plus significative, font que l'espace agricole est délaissé et à sa place on voit apparaître de plus en plus d'espaces construits à destination résidentielle, comme nous l'avons vu dans la deuxième partie de notre étude, mais aussi à vocation économique. Depuis une vingtaine d'années l'espace périurbain est marqué par une explosion des centres commerciaux périphériques, ainsi que des zones de bureaux, des espaces de logistiques ou de stockage. La présence des axes routiers majeurs ou autoroutiers est le premier facteur d'attraction pour ces nouveaux espaces dans le périurbain. C'est souvent le cas du périphérique de Bucarest, ainsi que des autoroutes A1 et A2 vers l'est et vers l'ouest du pays.

Malgré cette pression urbaine importante, dans certaines communes, l'espace agricole n'est pas laissé en friche et l'agriculture se présente sous la forme de grandes exploitations céréalières ou par des serres pour le maraîchage et la floriculture. Les fleurs et les légumes sont destinés le plus souvent aux marchés bucarestois. C'est le cas du sud bucarestois où la périurbanisation résidentielle est beaucoup moins prégnante. Nous exposerons comme exemple le cas de la commune de Vidra, située dans cette partie du périurbain.

Nous analyserons également dans ce huitième chapitre les services et les équipements, dont le nombre ne répond pas à une population de plus en plus croissante. Il y a un réel manque des services et équipements scolaires ou de santé. Les services liés à la personne sont mieux représentés bien qu'il y ait des différences majeures entre les communes rurales et les communes urbaines.

De point de vue méthodologique nous avons utilisé des données quantitatives de l'INSSE, du RGA ou d'Eurostat tout comme des données qualitatives provenant de nos enquêtes de terrain. La loi 18/1991 de rétrocession des terres agricoles a également été analysée pour le premier sous-chapitre lié à l'agriculture du périurbain. Les rapports Colliers International ont été

utilisés pour le deuxième sous-chapitre. Les enquêtes de terrain (discussions, entretiens et prise de photos) ont été utiles pour le troisième sous-chapitre. A tout cela s'ajoutent les images satellitaires, les articles scientifiques et de presse, les documents d'urbanisme, les plans et les cartes, ainsi que les sites des mairies de quelques communes choisies comme exemples pour montrer la dynamique des paysages autour de Bucarest.

I. L'agriculture : une activité en mutation

L'évolution de l'espace rural en Roumanie est la conséquence de plusieurs facteurs historiques, politiques, économiques, sociaux, mais également internationaux. Différentes lois, entre 1864 et 1991, ont contribué aux changements paysagers agricoles au fil du temps. En fonction des propriétaires des terres deux situations apparaissent : soit un éclatement de la propriété foncière, soit un regroupement en très grandes parcelles, vouées à une agriculture intensive.

Nous présentons par la suite l'agriculture roumaine avant d'1989, avant et pendant le régime communiste, ainsi que l'agriculture du pays après la chute de ce régime totalitaire, en présentant ses traits actuels. Dans l'espace périurbain bucarestois l'agriculture est en forte baisse, surtout dans les communes du département d'Ilfov et il s'agit plutôt d'une agriculture de subsistance, pratiquée par une population vieillissante. Malgré ce fort recul, certaines communes du périurbain bucarestois présentent encore des paysages très agricoles.

1. Évolution des structures agraires à travers différentes lois

Pour pouvoir comprendre les politiques gouvernementales en termes d'agriculture durant l'époque communiste, il nous semble important de faire une brève présentation des lois appliquées dans ce domaine avant 1945, date de l'instauration du communisme en Roumanie, à la suite desquelles les paysages agricoles se sont façonnés de manières différentes.

Les réformes agraires les plus importantes d'avant 1945 datent de 1964 et de 1918. La réforme de 1964 marque l'abolition du servage et le paysan roumain reçoit une parcelle de terre agricole. Le fermage apparaît puisque le paysan-propriétaire n'avait pas les outils nécessaires pour travailler la terre. En 1918, lors d'une deuxième réforme agraire, les grands propriétaires fonciers sont expropriés dans le but d'augmenter la taille des petites exploitations et diminuer celle des grandes exploitations. 95,7% du nombre d'exploitations agricoles sont petites avec une moyenne de 4,35 hectares. A l'opposé on retrouve la grande propriété foncière avec 0,7% du total des exploitations et 40% de la superficie arable (Ottiman, 1994). L'agriculture à cette

époque est partagée entre la polyculture des petites exploitations orientées vers la production familiale et l'agriculture à caractère extensif et monocultural des grandes exploitations orientées vers le commerce. Mais cette agriculture offrait de très faibles productions. Dans ces conditions l'État est intervenu par une troisième réforme en 1945 pour augmenter la superficie arable des petites exploitations et pour créer de nouvelles exploitations pour les paysans qui n'avaient pas de terre agricole. Mais cette réforme non plus n'a pas apporté de très bons résultats et elle a conduit à un nouveau changement dans la structure agraire. Le décret 133/1949 fixe le cadre juridique de la collectivisation. L'étatisation forcée a fait son apparition et les coopératives agricoles de production (CAP) sont apparues. Quarante ans plus tard, avec la chute du régime communiste, le pays connaît une autre réforme agraire qui a marqué profondément l'espace rural roumain.

En 1991 la loi 18 de la « propriété foncière » est promulguée. Elle a plusieurs fonctions : restituer la propriété foncière, reconstituer la propriété et dissoudre les coopératives agricoles de production. La volonté était de « *baser le développement agricole sur la propriété privée* » (Ghib, 2009, p. 4). Les anciennes structures foncières socialistes ont été remplacées par des propriétés privées. En conformité avec cette loi on redonnait un minimum de 0,5 hectares de terre agricole par personne et un maximum 10 ha par foyer. Cette réforme a entraîné un émiettement de la propriété foncière qui est fortement visible dans l'espace périurbain de Bucarest, comme c'est le cas de la commune de Berceni, située au sud de Bucarest, où les parcelles agricoles sont très fragmentés (Photo n°37). Nous pouvons remarquer autour du bourg des parcelles en lanières et l'agriculture pratiquée en est une de subsistance. Quelques grandes parcelles apparaissent vers le nord-est de cette commune. Mais en général elles sont beaucoup moins nombreuses.

Photo n° 37: Grande fragmentation foncière à l'image du sud bucarestois : la commune de Berceni



Source : GoogleEarth, juin 2012

La privatisation de l'agriculture a inversé la structure de la propriété. Le secteur privé détenait en 1994 70% de la superficie agricole et 80% de la superficie arable, assurant plus de 80% de la production agricole, contrairement à 1989 quand le secteur privé détenait seulement 14% de la superficie agricole et 9% de la superficie arable (Minoiu Zaharia 1997). Entre 1989 et 1994, les 8,6 millions d'hectares de terres agricoles appartenant aux CAP ont été répartis entre les nouveaux types d'exploitations agricoles. Trois grandes formes d'exploitations agricoles qui ont succédé aux CAP coexistaient en 1994 : les exploitations agricoles individuelles (53% des terres agricoles), les sociétés agricoles (11% des terres agricoles) avec un statut fixe et une personnalité juridique et les associations familiales (10% des terres agricoles). Pour ces dernières il s'agit des « *associations de voisins ou de parents qui, émigrés en villes, confient à un paysan-parent le soin de cultiver leur terre* ». (Minoiu Zaharia, 1997, *idem*, p.113). Parmi ces trois types ce sont les sociétés agricoles qui ont pris le relais des anciennes CAP et elles étaient coordonnées par des agronomes qui géraient les anciennes exploitations communistes.

Aujourd'hui l'espace agricole est en recul en Roumanie (Figure n°97), tout comme le nombre d'exploitations agricoles, mais surtout aux alentours des grandes villes. Cela se manifeste au profit de l'urbanisation continue. Les espaces ruraux à proximité des villes présentent désormais un mélange de traits ruraux et urbains. Depuis 1990 de grandes superficies agricoles ont été retirées du circuit agricole et redonnées à d'autres secteurs : les constructions et les forêts (boisement).

Entre 1999 et 2005 l'espace agricole n'a cessé de changer de statut, certaines terres agricoles étant retirés, puis redonnées à l'agriculture. Selon les figures n°97, 98 et 99 nous pouvons observer qu'en 1999 quand la superficie agricole diminue la superficie forestière et celle des autres terrains augmente et qu'en 2000 quand l'espace agricole augmente la celle occupée par des forêts et d'autres terrains diminue. Pendant la période 1990-2010 la superficie agricole a donc diminué au profit des constructions et des espaces boisés.

En termes méthodologiques, le terrain agricole comporte le terrain arable, les prairies et les cultures fourragères, les vignes et les vergers. Le foncier en Roumanie comporte donc les terrains agricoles, les terrains boisés, les terrains occupés avec des eaux (cours d'eau, lacs etc.) et « autres terrains ». Dans « autres terrains » sont compris les constructions, les axes de communications et les terrains dégradés.

Figure n° 97, Figure n° 98, Figure n° 99 : L'évolution du foncier en Roumanie entre 1990 et 2010



Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană, juillet 2012

2. L'agriculture roumaine à présent

Sur les 23.8 millions d'hectares que la Roumanie compte, la superficie agricole est d'environ 14.7 millions d'hectares (61,7%). La Roumanie occupe la sixième place en Europe en termes de superficie agricole après le France, l'Espagne, l'Allemagne, l'Angleterre et la Pologne. La superficie agricole est en baisse permanente. Elle passe de 14,86 M ha en 2000 à 14,64 M ha

en 2010 (INSSE). Ceci est en lien parfait avec le phénomène de périurbanisation puisque c'est à partir de cette date que la pression foncière devient importante, surtout sur les espaces agricoles autour des grandes villes et notamment à Bucarest. Notons aussi le fait que sur les 14,64 millions d'hectares de terres agricoles dans le pays environ 13,8 millions sont privés. D'ailleurs sur les 3 931 350 exploitations agricoles enregistrées en 2007, 3 913 651 (99,5%) étaient des exploitations individuelles. Toutes ces exploitations individuelles occupaient en 2007 65% de la SAU. Le reste, 35% de la SAU, est occupé par les 17 699 sociétés agricoles à personnalité juridique. La superficie agricole moyenne utilisée à été de 3,5 ha/exploitation, dont 2,3 ha/exploitation individuelle et 270,4 ha/société agricole. Cette moyenne par exploitation individuelle est largement en-dessous de la moyenne de l'Union Européenne, qui est d'environ 19 ha/ferme (MADR, 2010).

Parmi les 17 699 unités à personnalité juridique en 2007 on compte 1475 sociétés/associations agricoles, 5147 sociétés commerciales, 4177 unités de l'administration publique, 71 unités coopératives et 6829 d'autres types. Dans le département d'Ilfov 118 sociétés agricoles de production végétale, 36 de production animale et 23 sociétés agricoles mixtes ont été identifiées en 2012 (www.agroazi.ro).

La population occupée dans le secteur agricole est aussi en baisse. Le taux de la main d'œuvre dans l'agriculture est en chute rapide. Il passe de 40,9% en 2001 à 27,7% en 2008. Sur 8,75 millions de personnes actives en Roumanie 2,42 millions de personnes travaillent dans le domaine agricole. Parmi les causes de cette baisse on retrouve le vieillissement de la population agricole et son départ à la retraite, les bas revenus qui ne sont pas attractifs pour les jeunes, ainsi que les investissements ruraux encore réduits (MADR, 2010).

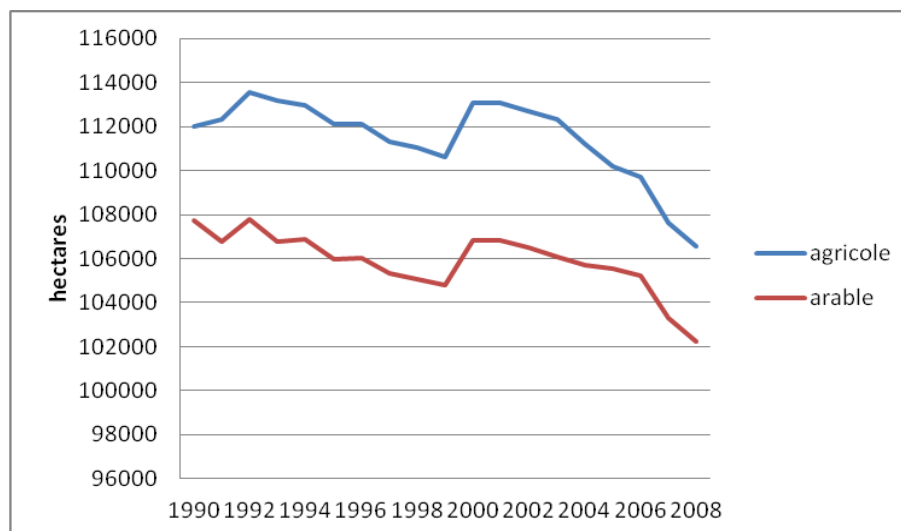
Cette caractéristique de l'agriculture roumaine en général se reflète encore plus dans l'espace périurbain de Bucarest où un recul net de l'espace agricole s'observe, surtout dans le premier anneau de communes autour de Bucarest.

3. Régression des terres agricoles aujourd'hui dans le département d'Ilfov

La première activité à souffrir de l'étalement urbain est l'agriculture. Entre 1990 et 2008, l'espace agricole dans le département d'Ilfov a beaucoup baissé, environ 6000 hectares sur 112 000 hectares de terrains agricoles étant retirés du circuit agricole en faveur de la construction essentiellement. En 1999 on remarque le même pic de hausse de la superficie agricole tout comme pour le pays. Il s'agit peut-être d'anciennes forêts déboisées et attachées à l'espace agricole (Figure n°100). L'espace arable suit la même courbe que l'espace agricole, ce qui

signifie que c'est l'espace arable qui a subi le plus les modifications de statut des terrains agricoles et non les pâtures, les vignobles ou les vergers, qui sont d'ailleurs de superficie modeste.

Figure n° 100: L'évolution de l'espace agricole et arable dans le département d'Ilfov entre 1990 et 2008



Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană, juillet 2012

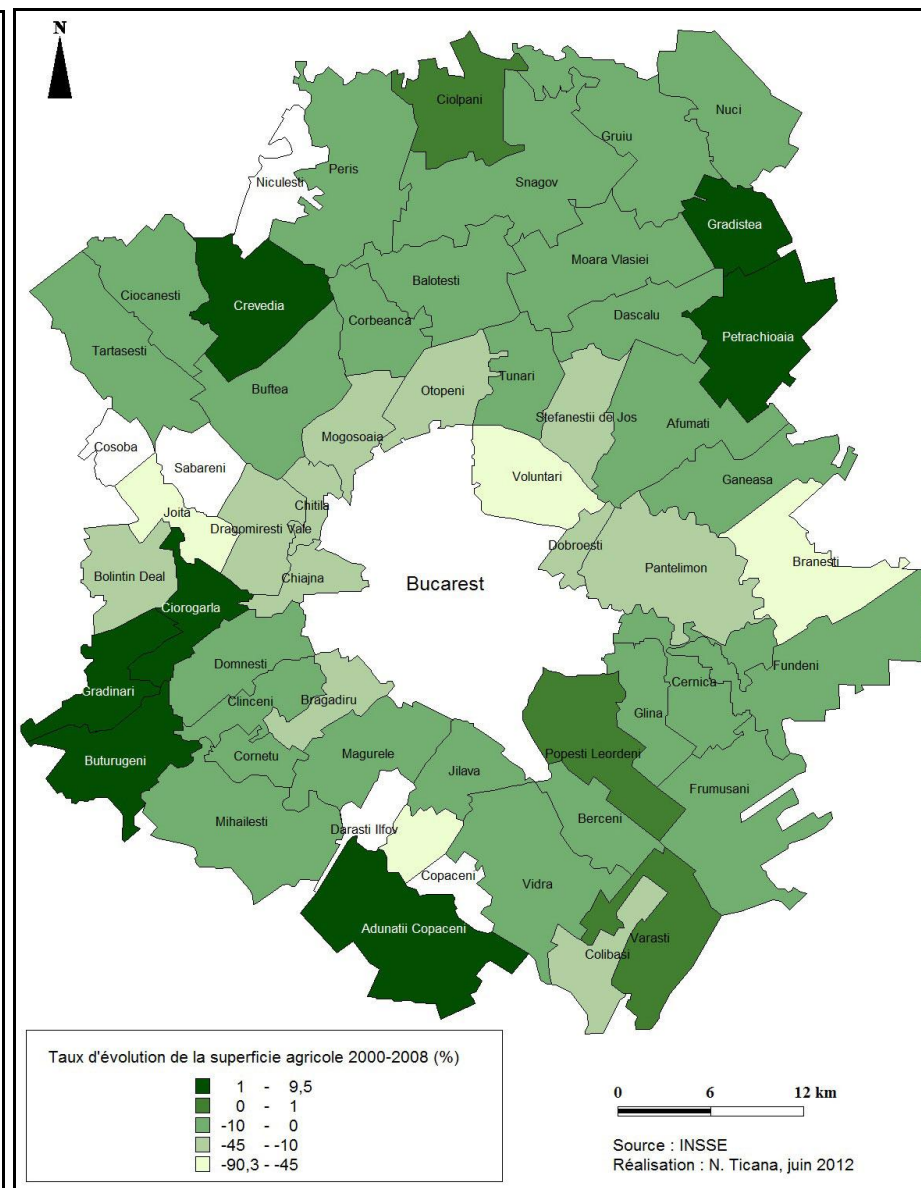
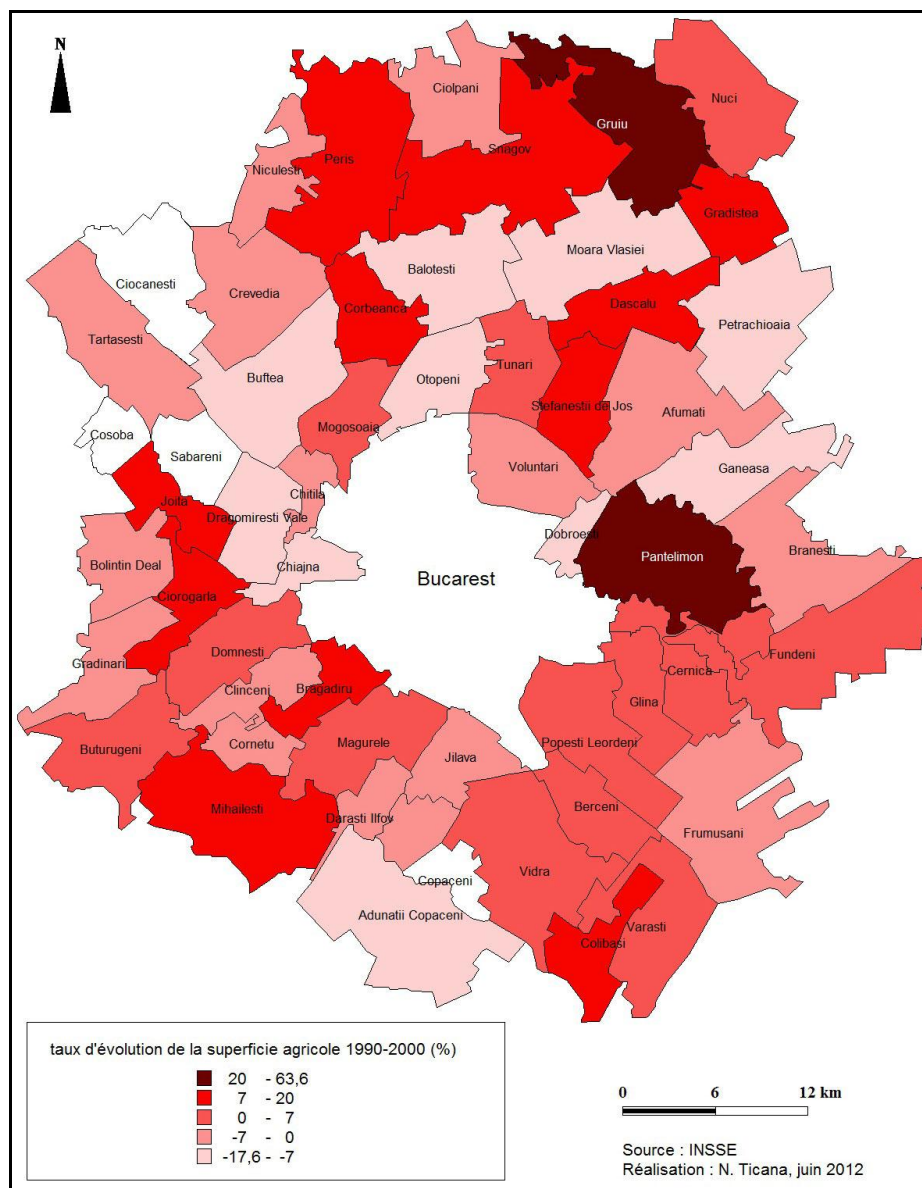
Les cartes suivantes mettent en valeur le changement de statut dans l'occupation du sol entre 1990 et 2008 dans l'espace périurbain de Bucarest. Presque toutes les communes de notre zone d'étude manifestent pendant cette période une diminution importante de leur espace agricole (Figure n°101). La diminution la plus flagrante dans la première couronne de communes est affichée par la commune de Voluntari qui est passée de 2146 hectares de terres agricoles en 1990 à 920 hectares en 2008. Les communes de Joița et 1 Decembrie présentent elles aussi une diminution importante de leur espace agricole, mais cela est lié au fait que ces communes ont perdu des villages qui sont devenus communes à leur tour (Cosoba, Săbăreni et Copăceni).

D'autres communes ont augmenté leur espace agricole. Cela peut être lié aux différentes raisons évoquées pour la Roumanie ou pour le département d'Ilfov, comme une diminution de l'espace forestier, qui entraîne par la suite une augmentation de l'espace agricole et vice-versa. On ne peut pas déclasser un espace forestier en espace constructible, il faut passer tout d'abord par une fonction agricole. D'autres types de terrains, couverts d'eau par exemple et qui ont peut-être été asséchés, ont pu changer de statut et devenir agricoles.

A travers les figures n° 102 et 103, nous pouvons observer cela pendant deux périodes 1990-2000 et 2000-2008 et ce qui se remarque à première vue est le fait que beaucoup de communes périurbaines ont augmenté leur espace agricole entre 1990 et 2000 (26 communes), pendant que leur nombre diminue fortement entre 2000 et 2008 (dix communes). En même temps il ne s'agit pas systématiquement des mêmes communes. Seules quatre communes (Gradiştea, Ciorogârla, Popeşti-Leordeni et Vărăşti) ont augmenté leur espace agricole dans les deux périodes. D'autres communes ont connu une baisse permanente pendant les deux périodes, comme c'est le cas de la commune de Voluntari, où la pression foncière est très importante, comme pour la plupart des communes limitrophes à Bucarest. Une autre catégorie est représentée par les communes qui ont augmenté leur espace agricole pendant la première décennie après le changement de régime et qui ont connu ensuite une baisse et vice-versa. Cela n'a pas donné globalement le même résultat partout. Certaines communes ont diminué leur superficie agricole entre 1990 et 2008 et d'autres l'ont augmenté.

Le fait que la plupart des communes périurbaines aient baissé leur espace agricole entre 2000 et 2008 correspond au phénomène de périurbanisation, corrélé à la pression foncière importante pendant cette période. Nombre de terrains agricoles sont devenus terrains constructibles. Aujourd'hui ils sont occupés par des constructions à destinations résidentielle ou fonctionnelle. D'autres terrains agricoles dégradés ont été reboisés. Des expropriations ont eu lieu également pour la construction des infrastructures de transport.

Figure n° 102, Figure n° 103 : L'évolution de la superficie agricole dans le périurbain de Bucarest entre 1990 et 2000 et entre 2000 et 2008



4. L'agriculture périurbaine à présent à travers l'exemple du Sud bucarestois

Toutes les communes périurbaines ne subissent pas les mêmes transformations foncières. Comme on le disait précédemment, au sud de Bucarest la périurbanisation résidentielle est très faible, cette partie reste encore très rurale et agricole. L'agriculture en général et celle du périurbain en particulier, destinée autrefois à approvisionner la ville est aujourd'hui plutôt une agriculture de subsistance, à quelques exceptions de près. En 1973 I. Iordan considérait l'agriculture (principalement maraîchère) comme un critère principal dans la délimitation d'une zone périurbaine. L'horticulture maraîchère demandait la présence d'un grand centre urbain à proximité qui sollicite de grandes quantités de produits agricoles. Aujourd'hui presque partout dans les communes périurbaines l'agriculture est délaissée et les terres agricoles sont vendues, car cela rapporte plus en termes de revenus que le travail agricole. Pourtant dans certains endroits ce secteur subsiste. Il est encore très développé au sud de Bucarest, mais des paysages encore agricoles apparaissent localement dans d'autres parties du périurbain. Nous prenons l'exemple du Sud bucarestois pour démontrer notre propos.

Dans la commune de Vidra la superficie agricole a baissé seulement de 44 hectares entre 2000 et 2008 en passant de 5899 hectares en 2000 à 5855 hectares en 2008 pendant que la superficie agricole arable a baissé seulement de trois hectares entre 2000 et 2009. L'agriculture qu'on pratique dans cette commune est assez diversifiée : céréales, légumes, fleurs etc., le plus souvent destinée aux marchés. En 2010 sur 5808 ha de terres arables, 1179 ont été cultivés par des associations en grandes exploitations, le reste en petites exploitations de subsistance ou en serres (pour les marchés). Sept associations agricoles pour la production végétale ont été identifiées : SC Agromec SA (195 ha), SC Agromec Trans SA (191 ha) SC GroGeavid SRL (409 ha), SC VLM Agro SRL (150 ha), ECO Legum Vidra (42 ha), SC Agro Ceașu (657 ha) et PFA Ceașu Gica (135 ha). En même temps 1145 certificats de producteurs ont été délivrés par la mairie en 2010 (pour un an et pour une taxe annuelle de moins de 20 euros). Il s'agit des superficies de 2500 m²/producteur destinés à l'horticulture maraîchère. Malgré la présence de terres agricoles de bonne qualité, une bonne partie est délaissée. Sur les 5808 ha de terres agricoles seul 4012 ha sont cultivés (en 2010), dont 2646 ha cultivés en céréales (66%) et 1366 ha cultivés en légumes, fleurs et fourrages (34%).

Les photos suivantes mettent en évidence cette réalité agricole du Sud bucarestois. La photo n°38 montre l'existence des cultures florales à Adunații-Copăceni (commune périurbaine du sud de Bucarest, dans le département de Giurgiu), destinées aux marchés extérieurs. Ce domaine agricole s'est beaucoup développé en même temps que le phénomène périurbain résidentiel, puisque les fleurs servent à embellir les jardins et les nouvelles résidences dans

l'espace périurbain. La photo n°39 présente des serres de légumes dans la commune de Vidra, très souvent destinés aux marchés bucarestois.

Photo n° 38, Photo n° 39 : Présence de serres de fleurs et de légumes au sud de Bucarest dans les communes d'Adunații-Copăceni et de Vidra

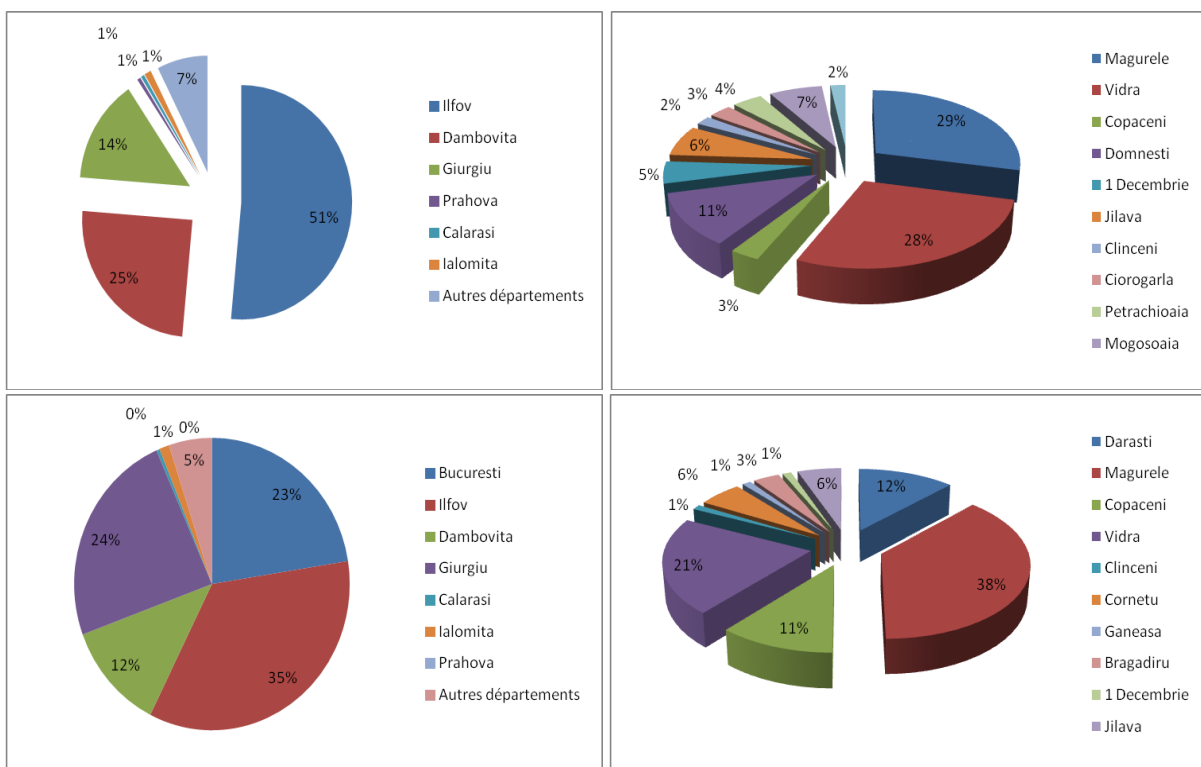


Réalisation : N. Ticană, mai 2011

Sur les marchés de Bucarest la majorité de produits agricoles proviennent des communes du département d'Ilfov et notamment des communes situées au sud de ce département. Nous nous sommes rendus dans trois marchés fixes de Bucarest, deux situées à l'ouest de Bucarest (Drumul Taberei et Gorjului) et une située au sud de la capitale (Rahova) pour consulter les registres des producteurs présents sur le marché. Il s'agit des producteurs (intermédiaires) qui ont payé un abonnement mensuel/annuel en 2011 pour un emplacement à l'intérieur du marché. Nous avons remarqué que la plupart des produits provenaient des départements d'Ilfov, de Giurgiu et de Dâmbovița (Figures 104 et 106). 90% des produits agricoles provenaient de ces trois départements sur le marché Drumul Taberei et 71% sur le marché Rahovei. A l'intérieur d'Ilfov les produits proviennent le plus souvent des communes de Vidra et de Măgurele, communes situées au sud de Bucarest, avec 57% des produits agricoles sur le marché Drumul Taberei et 59% des produits agricoles sur le marché Rahovei (Figures 105 et 107). Ce qui est étonnant, c'est que la commune de Măgurele est une commune urbaine, pourtant l'agriculture reste un important secteur d'activité, fait qui renforce l'idée que certaines communes urbaines du périurbain de Bucarest présentent beaucoup plus de traits ruraux qu'urbains. Nous présentons par la suite à travers des graphiques les exemples de deux marchés de Bucarest, Drumul Taberei et Rahova, puisque les résultats sont à peu près les mêmes. Il faut remarquer que pour le deuxième exemple nous avons pris en compte également les commerçants qui ont leur domicile à Bucarest et travaillent des terres à l'extérieur de la ville, mais aussi les intermédiaires ou les commerçants qui vendent des produits qui ne poussent pas en Roumanie (exemple : fruits exotiques). Pour le

marché Drumul Taberei, les personnes en charge de l'administration nous ont communiqué seulement les commerçants dont l'adresse diffère de celle de Bucarest. Bien que nous n'ayons pas des chiffres sur les double-actifs ils en existent. Ce fait nous a été confirmé par des producteurs de la commune de Vidra. Des habitants de Bucarest, propriétaires des terres ou ayant de la famille dans Ilfov, ont un travail à Bucarest pendant la semaine et pendant le weekend travaillent la terre pour se faire des compléments de revenus ou tout simplement aider la famille restée sur place.

Figure n° 104, Figure n° 105, Figure n° 106, Figure n° 107 : Provenance des produits maraîchers sur les marchés Drumul Taberei à l'ouest et Rahovei au sud de Bucarest



Source : Régistres des marchés Drumul taberei et Rahova, mai 2011, Réalisation : N. Ticană septembre 2011

L'agriculture roumaine autour de grandes villes subit aujourd'hui des changements majeurs. Elle est en net recul dans les espaces où la pression foncière est la plus importante. Dans d'autres espaces où elle subsiste, l'agriculture est souvent orientée vers l'horticulture maraîchère. Beaucoup d'autres terres agricoles sont en friche. Leurs propriétaires attendent leur éventuelle vente à des promoteurs immobiliers, bien qu'aujourd'hui le prix des terrains est très bas et les constructions sont au ralenti. Mais entre la chute du régime communiste et aujourd'hui des paysages fonctionnels ont pris la place à ceux agricoles. Nous allons présenter par la suite le changement du statut des sols en faveur de cette nouvelle occupation du sol. Le foncier perd son

statut agricole et devient constructible. A la place des cultures nous pouvons remarquer des constructions destinées aux commerces, aux services, aux entrepôts, à l'industrie etc.

II. Les espaces fonctionnels économiques : forte présence vers le nord et l'ouest bucarestois

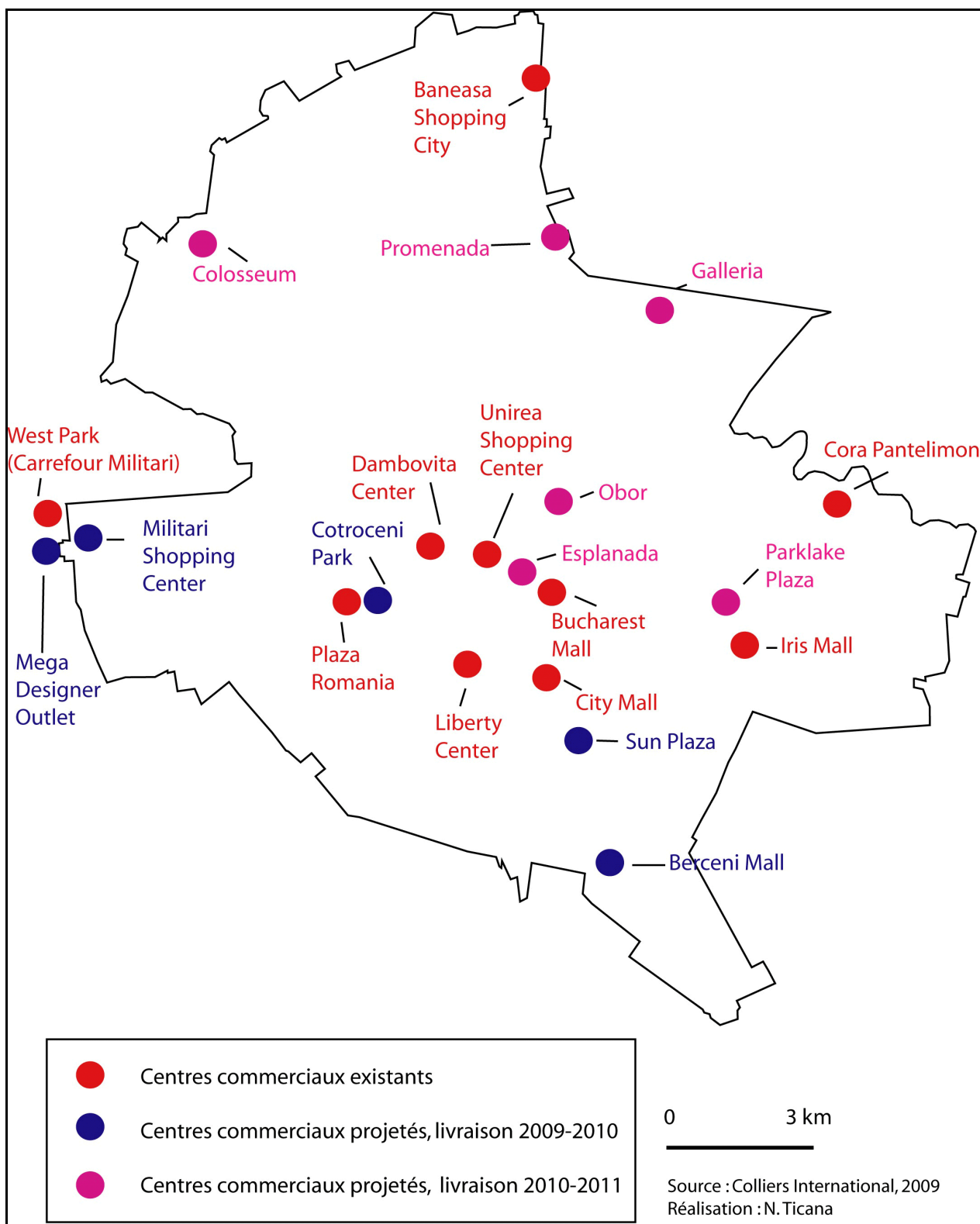
Bucarest et son périurbain voient l'apparition de nombreux centres commerciaux et grandes surfaces souvent à l'entrée de la capitale, de nombreux espaces de bureaux au centre ou au nord de la capitale, à l'intérieur, mais aussi en dehors des limites municipales et de nombreux espaces de logistique tout au long des axes majeurs de circulation, surtout vers l'ouest de Bucarest.

1. Explosion des centres commerciaux périphériques

Les centres commerciaux prennent peu à peu la place du commerce local. Depuis une dizaine d'années, voire plus, un nouvel mode de consommation, à l'occidentale, est apparu. Les consommateurs roumains sont de plus en plus attirés par ce nouveau style, souvent à l'américaine, beaucoup de centres commerciaux à l'intérieur de Bucarest s'appellent d'ailleurs *malls*. Neuf grands centres commerciaux existaient déjà en 2009 à Bucarest et onze autres étaient en construction avec livraison prévue en 2011. Parmi ces onze, un seul projet a été suspendu, les dix autres ont vu le jour.

La carte suivante (Figure n°108) met en évidence la présence de ces centres commerciaux dans et en dehors de la capitale roumaine.

Figure n° 108 : Les centres commerciaux dans et à l'entrée de Bucarest



Nous prenons par la suite les exemples de Băneasa Shopping City, au nord de la capitale et de Militari Shopping Center, Mega Designer Outlets et West Park à l'ouest de Bucarest. Il faut préciser que Militari Shopping Center se trouve à l'intérieur de Bucarest et que Mega Designer Outlets et West Park se trouvent tous les deux à l'extérieur de Bucarest, un dans la commune de

Chiajna (au nord de l'autoroute A1) et l'autre dans la commune de Domnești (au sud de l'autoroute A1). Celui de Chiajna (West Park) est plus connu sous le nom de Carrefour Militari, pendant que celui de Domnești (Mega Designer Outlets) n'a pas de nom précis.

Nous allons présenter tout d'abord le centre commercial Băneasa, du nord de Bucarest. Les exemples des centres commerciaux de l'ouest seront analysés par la suite.

La zone commerciale Băneasa fait partie du grand projet Băneasa, le plus grand projet de développement urbain mixte du sud-est de l'Europe. Ce projet est réalisé par Băneasa Développement SRL sur 221 hectares (l'ancienne ferme Băneasa, renommée par ses vergers, les terrains appartenaient à l'Université d'Agronomie de Bucarest). Ce projet comprend une zone commerciale sur 450 000 m², une zone résidentielle avec 5 000 unités locatives et un parc d'affaires sur 160 000 m² avec des bureaux (Photo n°40). (www.dailybusiness.ro). Le projet a démarré en 2000.

Photo n° 40 : Le projet Băneasa



Source : www.baneasa.ro

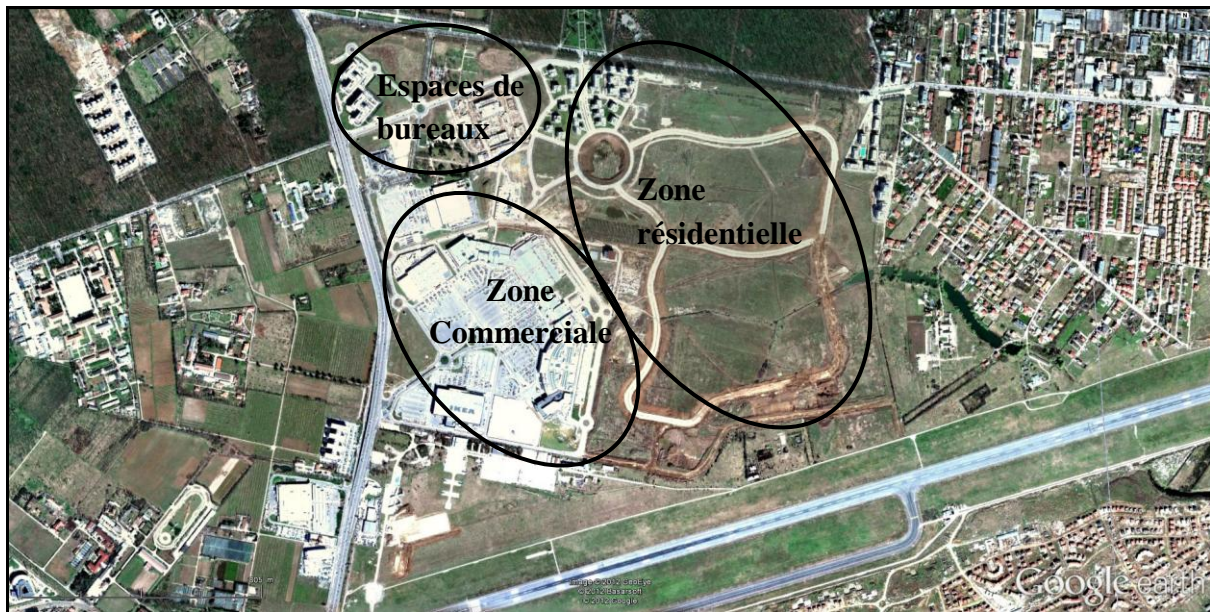
Sur cet espace a été réalisé un PUZ qui définit clairement le statut des constructions à l'intérieur de cet espace. La zone commerciale Băneasa comprend le centre commercial avec une galerie commerciale, des restaurants ou des cafés : Băneasa Shopping City sur une superficie de 85 000 m² avec 1500 places de parking souterrain. Il comprend également Carrefour avec la galerie commerciale Feeria (75 boutiques) sur 32 500 m², Bricostore sur 14 500 m², Metro (alimentation en « cash and carry ») sur 14 100 m², Mobexpert sur 23 000 m², Ikea (meubles et

décorations) sur 26 000 m², MotorCity (*showroom* auto) sur 5000 m² et plus de 8000 places de parking (www.baneasa.ro).

En 2010 on a ajouté 25 000 m² de constructions destinés à un cinéma, à un centre de divertissement (bowling, billard, jeux vidéo) et à une station essence. Le cinéma (Grand Cinema Digiplex) comprend 13 salles avec 2700 places et il a été construit sur 15 000 m², le centre de divertissement sur 4000 m² (www.dailybusiness.ro).

La photo n°41 montre l'avancement réel du projet. La zone commerciale a été entièrement construite, pendant que les espaces destinés aux bureaux et aux unités locatives commencent juste à être bâtis.

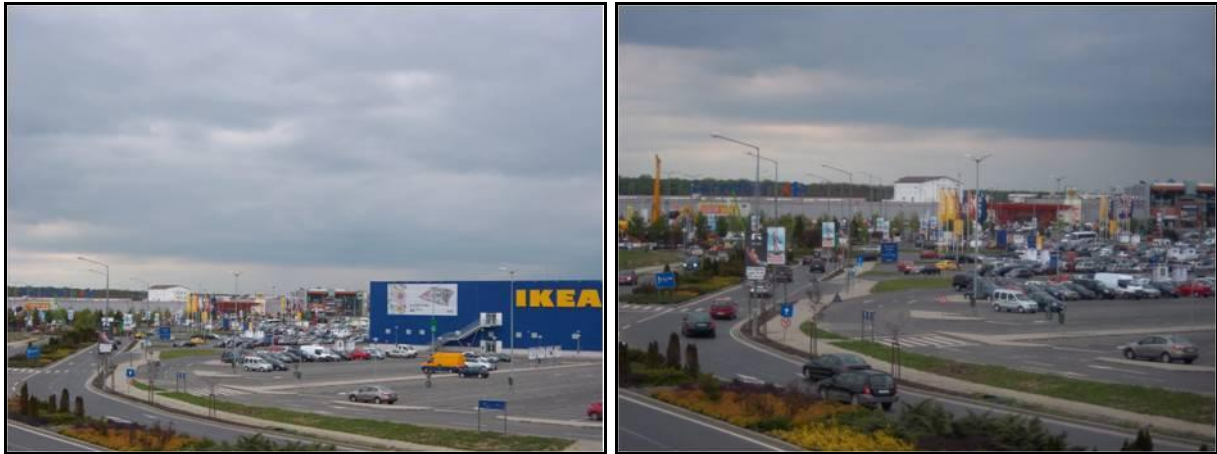
Photo n° 41 : Prise aérienne du projet Băneasa- stade de la réalisation



Source : GoogleEarth, juin 2012

Les photos n°42 et 43 montrent une vue globale de la zone commerciale. Sur la photo n°42 nous pouvons observer Ikea à droite, ainsi que Carrefour à gauche de la photo, pendant que la photo n°43 est plus orientée vers Carrefour. Il faut remarquer aussi le fait que le parking est souvent rempli de voitures (à n'importe quelle heure de la journée), fait qui démontre son succès.

Photo n° 42, Photo n° 43: Le centre commercial Băneasa



Réalisation : N. Ticană, avril 2012

Tout le territoire de Chiajna est devenu *intravilan* en 2004⁶⁹. A la sortie de Bucarest, on va retrouver sur son territoire une zone commerciale avec quelques grandes enseignes : Carrefour avec une galerie commerciale, Norauto, Bricostore et Mobexpert. Sur le plan de Bucarest de 2012 (réalisé par AGC Busman) ne sont marqués que trois d'entre eux : Carrefour (alimentation en principal + galerie commerciale), Bricostore (bricolage) et Mobexpert (meuble), les deux premiers magasins sont français et le troisième dépend d'un groupe roumain. Les autorisations de construction ont été données en 2002-2003. Carrefour et Bricostore ont été inaugurés en 2002 et Mobexpert en 2003. Il ne s'agit pas dans ce cas d'un grand promoteur qui a construit et loué ses constructions, les trois marques se sont occupées de l'achat des terrains, du projet de construction, de l'autorisation et de la construction proprement dite. Il n'a pas été nécessaire de réaliser un PUZ puisque cet espace était déjà classé comme zone à destination industrielle dans le PUG de la commune et les espaces sur lesquels on a construit étaient des terrains privés agricoles qui appartenaient aux habitants de la commune. Les promoteurs ont dû acheter parcelle par parcelle aux habitants pour avoir ces grands lots sur lesquels ils ont construit ultérieurement ces centres commerciaux. Les routes et les parkings sont privés, ils appartiennent aux promoteurs et pour ce qui est des réseaux d'infrastructures, les promoteurs ont dû se raccorder à ceux de Bucarest et cela à leur propres frais, la municipalité n'assurant pas la viabilisation des terrains. Carrefour et la galerie commerciale ont été construits sur 12 000 m², Bricostore sur 10 000 m² et Mobexpert sur 10 000 m² également (www.incomemagazine.ro).

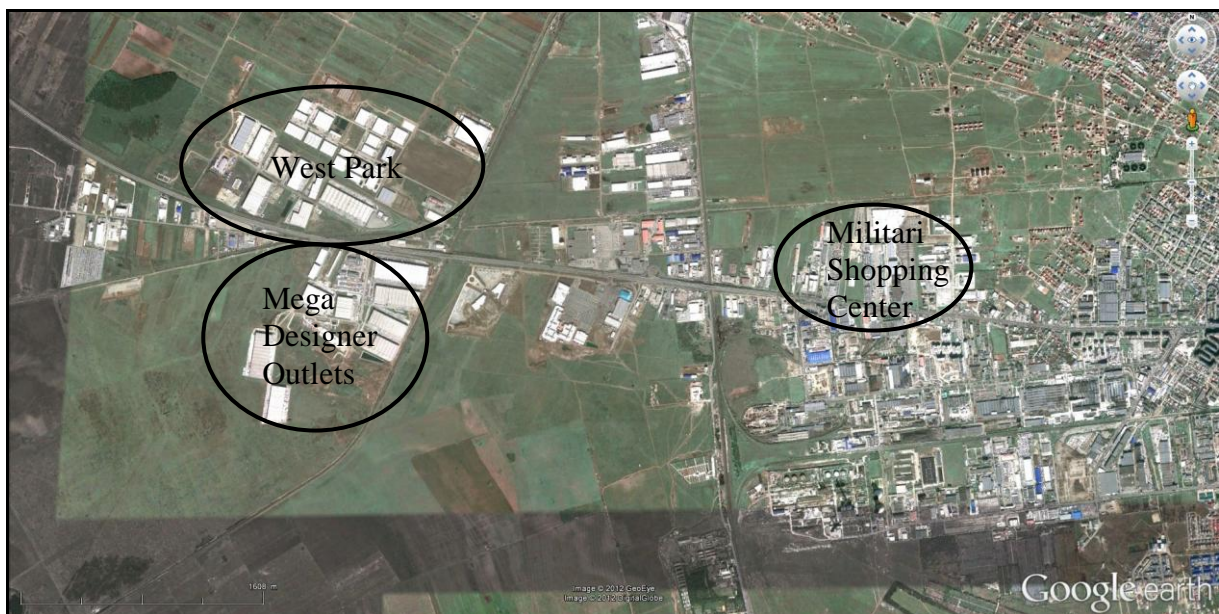
A Domnești on va retrouver, en face de la zone commerciale de Chiajna, de l'autre côté de l'autoroute, les complexes commerciaux Hornbach (matériaux de construction) et Kika (meubles et décorations). Tout comme à Chiajna il s'agit des anciens terrains agricoles, privés

⁶⁹ Cela n'apparaît pas sur la carte d'extension de l'espace constructible des communes de l'espace périurbain de Bucarest, sans doute parce que pour la réalisation de la carte des *intravilans* des communes on a utilisé des données plus anciennes.

qui appartenait aux habitants de la commune. On n'a pas réalisé de PUZ puisque cet espace était classé comme zone à destination industrielle dans le PUG. Les deux complexes commerciaux ont eu l'autorisation de construction en 2007 et l'inauguration s'est réalisée en 2008. Les routes et les parkings sont privés et appartiennent à Hornbach. On a également réalisé un raccordement aux réseaux d'infrastructures de Bucarest. D'autres enseignes font partie de cette zone commerciale : Fashion House, Technomarket, Proges (accessoires pour la maison). Kika a été construit sur 29 000 m², Fashion House (galerie commerciale – vêtements et chaussures homme, femme, enfants, sport, accessoires, décorations etc.) sur 18 300 m², Hornbach sur 23 000 m² et Technomarket (électronique) sur 6000 m² (www.incomemagazine.ro).

La photo aérienne suivante affiche ces trois grandes zones commerciales de l'ouest de part et d'autre de l'autoroute A1 et à l'intérieur de Bucarest, pendant que les photos 45 et 46, prises au sol, présentent la galerie commerciale Outlet Center et le parking de cette zone commerciale qui est vide. Il faut également remarquer le fait que la photo a été prise en semaine vers 15h, tout comme les photos de Băneasa, ce qui démontre un succès moins important. L'inexistence d'une enseigne alimentaire pourrait peut être expliquer cette situation.

Photo n° 44 : Prise aérienne de la zone à caractère fonctionnel de l'ouest de Bucarest



Source : GoogleEarth, juin 2012

Photo n° 45, Photo n° 46 : La galerie commerciale Outlet Center et le parking de la zone commerciale Militari



Réalisation : N. Ticană, avril 2012

Militari Shopping est la zone commerciale à l'intérieur de Bucarest où on va retrouver Praktiker, Domo (électronique et électroménager), Décathlon (sport), C&A (habillement), Auchan (alimentation principalement) et Kiabi (habillement). Il s'agit des terrains achetés aux habitants par Land Développement SRL. Ce promoteur a d'abord acquis les terrains et construit les bâtiments où on va trouver Praktiker et Domo après les années 2000, Praktiker et Domo ont d'ailleurs ouvert en 2003. Décathlon, C&A, Auchan avec sa galerie commerciale et Kiabi ont ouvert leurs portes en 2009. Militari Shopping s'étend aujourd'hui sur 200 000 m² et comprend 2500 places de parking avec une superficie louable de 51 400 m². Land Développement appartient au groupe Atrium European Real Estate⁷⁰, qui est un important promoteur et opérateur de centres commerciaux en Europe Centrale et de l'Est. En 2008 il détenait plus de 150 propriétés immobilières (www.militari-shopping.ro). Auchan est construit sur 20 000 m², Décathlon sur 7 000 m², la galerie commerciale avec plus de 110 boutiques occupe 20 000 m².

Les deux photos suivantes montrent la réalité fonctionnelle des espaces ouest-bucarestois, la première photo montre la présence de l'enseigne Carrefour, prise de l'autre côté de l'autoroute et Militari Shopping avec Décathlon, Domo et Praktiker comme enseignes principales, Auchan se trouvant à droite de Décathlon.

⁷⁰ Il s'agit d'une compagnie fondée en Jersey dans les Iles Anglo-Normandes. Il détient des propriétés dans onze pays d'Europe Centrale et Orientale (2012).

Photo n° 47, Photo n° 48 : Carrefour Militari et Militari Shopping

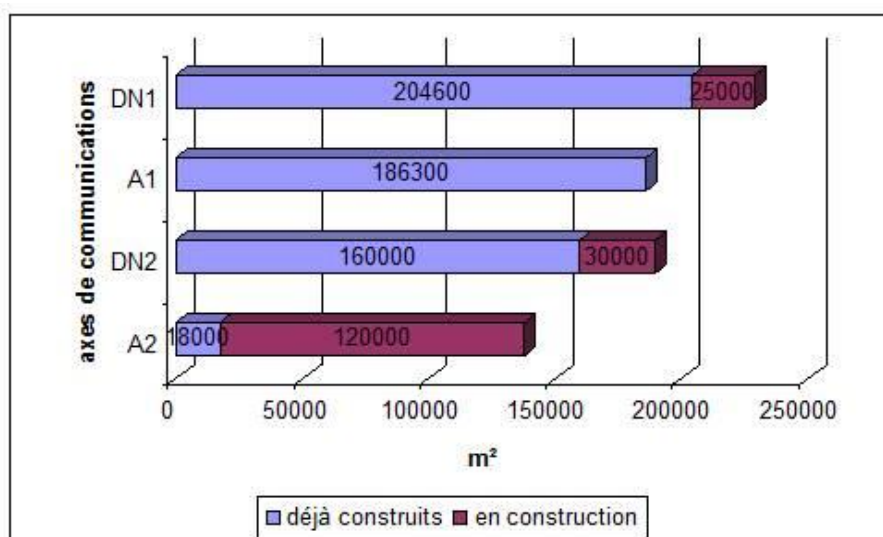


Réalisation : N. Ticană, avril 2012

Le modèle commercial Militari a connu un grand succès et il sera « copié » par d'autres promoteurs sur l'A2, l'autoroute du Soleil qui va vers Constantța, vers l'est du pays. Le groupe Avrig35 en association avec Cascade va construire sur l'emplacement de l'ancienne fabrique Sicomed (médicaments) le projet Pallady Shopping Center avec comme principales enseignes : Auchan et Décathlon (www.incomemagazine.ro).

Actuellement les espaces commerciaux qui dépassent les 6 000 m² totalisent sur la A1 plus de 186 000 m², sur la DN1 (vers le nord de Bucarest) environ 205 000 m², sur la DN2 (vers l'est) 160 000 m² et sur la A2 18 000 m² (Figure n°110). Actuellement c'est la sortie vers l'est de Bucarest qui est recherchée par les promoteurs commerciaux, puisque environ 120 000 m² d'espaces commerciaux sont en construction en bordure de l'A2.

Figure n° 109 : La superficie totale des espaces commerciaux aux entrées de Bucarest



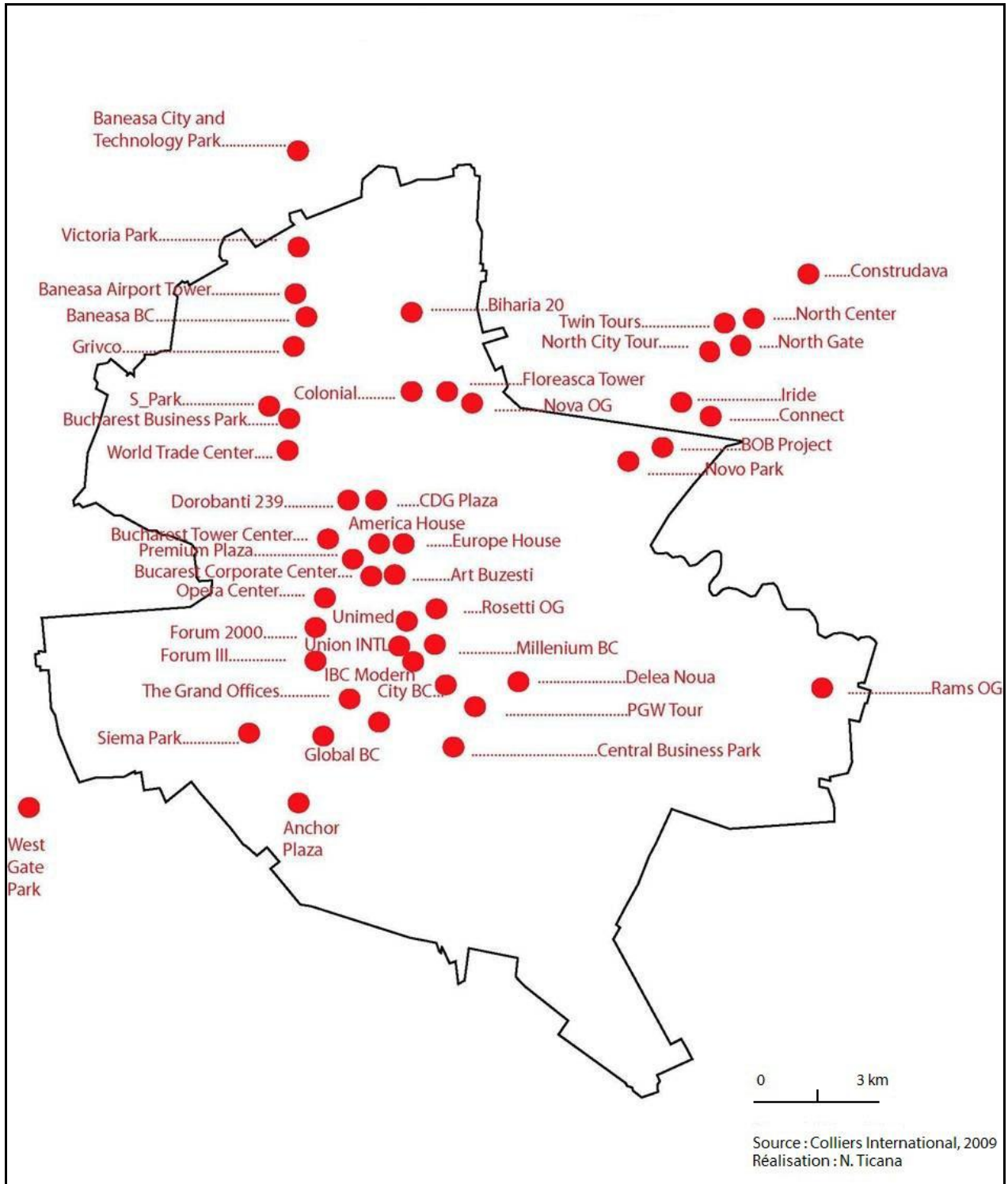
Source : www.incomemagazine.ro, le 04 mai 2010, Réalisation : N. Ticană

2. Apparition des zones de bureaux vers le Nord

Depuis que la Roumanie connaît la transition vers l'économie de marché, Bucarest constitue un pôle attractif pour les promoteurs professionnels internationaux. En 2000 113 500 m² d'espaces de bureaux ont été livrés à Bucarest. Le centre et le nord de Bucarest sont les plus recherchés pour ce type d'implantation, tout comme la commune de Voluntari. En 2007 la superficie totale des espaces de bureaux modernes à Bucarest était de 608 200 m². Elle a donc plus que doublé entre 2007 et 2011 et plus de 12 fois pendant toute la décennie. En 2011 la superficie totale d'espace de bureaux était de 1 474 000 m². En 2007 la superficie d'espaces de bureaux/100 personnes était de 28 m² à Bucarest, loin derrière Paris (428 m²/100 personnes) ou Madrid (322 m²/100 personnes). Varsovie, Budapest et Sofia affichent elles aussi des ratios plus élevés que la capitale roumaine : 156, 107 et 53 m²/100 personnes. Pourtant, la crise économique a été ressentie dans ce domaine également, puisque 16.5% de cette superficie restent inoccupés en 2011 à Bucarest, malgré un loyer moyen de 15€/m²/mois. Aujourd'hui ce sont l'Est bucarestoise et le quartier de Pipera dans la commune de Voluntari qui affichent les taux d'inoccupation les plus élevés (39% et 46% respectivement).

La carte suivante met en évidence le stock des espaces de bureaux dans Bucarest et en dehors de la capitale à la fin de l'année 2008 et comme on l'a déjà observé, ces implantations s'orientent vers le centre et le nord de Bucarest.

Figure n° 110 : Les espaces de bureaux dans et en dehors de Bucarest en 2009



Mais l'espace périurbain est attractif aussi pour les espaces de stockage et de logistique qui s'implantent autour de Bucarest tout au long des axes importants de communication et notamment des autoroutes et du périphérique.

3. Les entreprises de logistique et de stockage – attrait du périphérique et des liaisons autoroutières

Le marché industriel connaît un essor antérieur à celui du résidentiel, tout comme les espaces commerciaux ou de bureaux. Le projet de zone périurbaine de Bucarest réalisé par UrbanProiect en 1996 tenait compte de l'extension tout au long des axes de communications des centres commerciaux et des zones industrielles. L'ouest de Bucarest est la zone préférée des grands promoteurs dans ce domaine (parcs logistiques et de dépôt), puisque c'est ici qu'on retrouvera l'autoroute A1 (construite dans les années 1960) qui va vers l'ouest du pays. L'ancien périphérique de Bucarest, tout comme l'autoroute A2, Bucarest-Constanța (inaugurée en 2004 pour 106 km sur 197) sont également pris en compte.

En décembre 2006 seulement 260 100 m² d'espaces fonctionnels existaient à Bucarest. A la fin de l'année 2011 la superficie de ces espaces a beaucoup augmenté en atteignant les 922 000 m² pour un loyer moyen de 4,2 €/m²/mois. La demande est en baisse et tout comme pour les espaces de bureaux ou résidentiels, le taux d'inoccupation de ces espaces était de 15% en 2011.

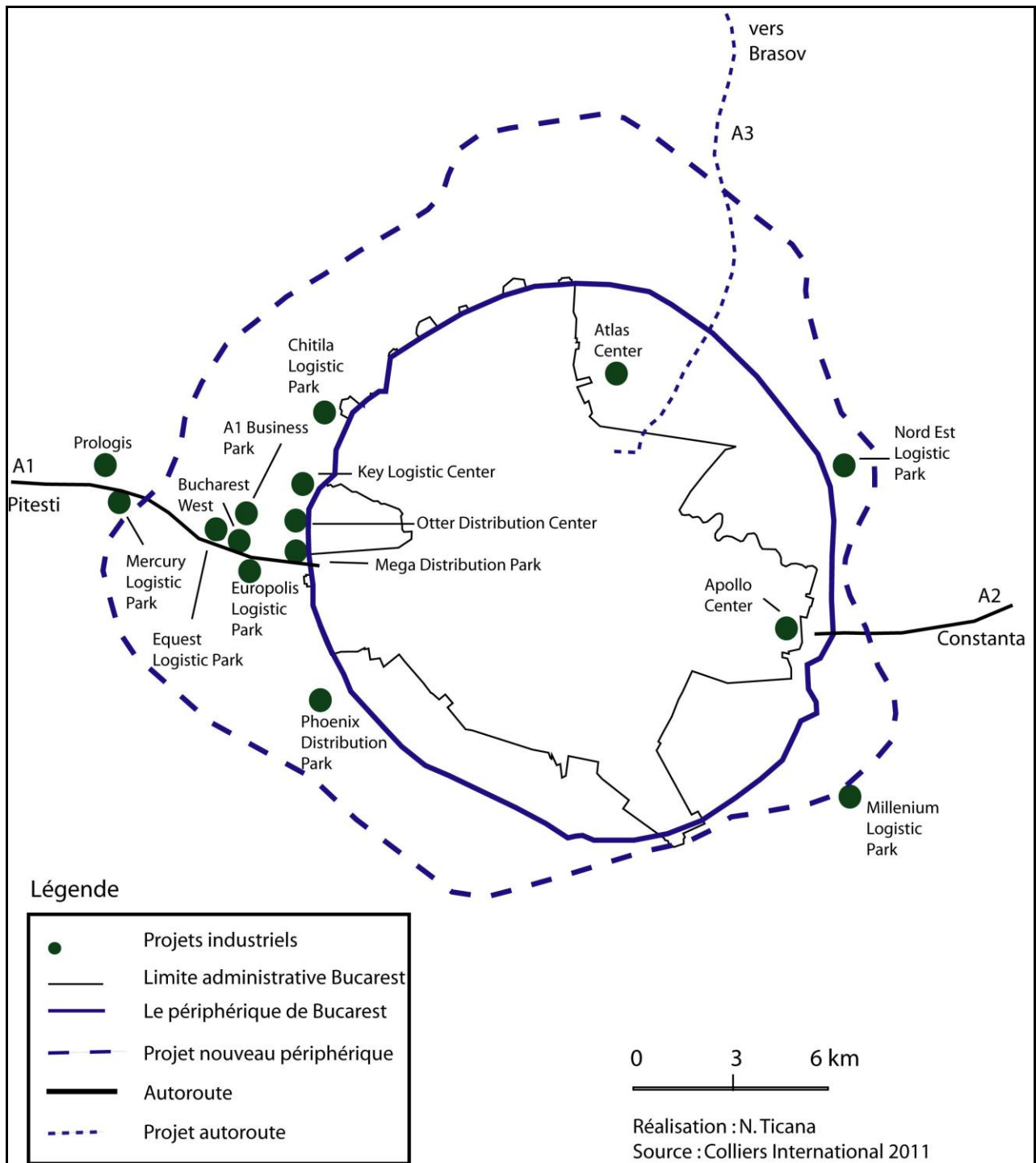
Le tableau suivant met en évidence les projets de logistique délivrés en 2007 autour de la capitale pendant que la figure n°111 localise tous les projets industriels existants en 2011 autour de Bucarest.

Tableau n° 11 : Les projets logistiques dans la zone périurbaine de Bucarest délivrés en 2007

Projet	Localisation	Superficie (m²)
Europolis Logistics Park	km 14 A1	75 000
ProLogis Park Bucharest A1	km 23 A1	56 000
A1 Business Park	km 14 A1	45 000
Bucharest West	km 14 A1	42 000
Mercury Logistic Park	km 23 A1	10 000
Appolo Center	Est	10 000
Chitila Logistics Park	Périphérique	3 500

Source : rapport Colliers 2008, Réalisation : N. Ticană

Figure n° 111 : Les principales zones de logistique présentes à Bucarest en 2011



Bucharest West (Photo n°49) un des plus importants projets de logistique implanté dans l'espace périurbain de Bucarest, est localisé au niveau du km 14 de l'autoroute Bucarest-Pitești, distance de Bucarest. Le projet était annoncé pour 2006, pourtant la première phase (42 000 m²) a été délivrée en début d'année en 2007, 55 000 m² étant projetés pour la fin de la même année.

Photo n° 49 : Bucharest West – « design » du promoteur



Source : Colliers International, 2007

D'autres axes sont pris en compte pour d'autres projets de plus petite taille. Nous nous sommes intéressées à l'axe Bucarest-Brănești. Il s'agit de la DN 3 (route départementale n°3). Le secteur que nous présentons par la suite se trouve sur la commune de Pantelimon à l'est de Bucarest. La photo n°50 affiche une vue aérienne de cet espace, qui se trouve à l'est des zones résidentielles de la commune urbaine de Pantelimon, les différentes implantations à caractère fonctionnel se trouvant tout au long de la liaison routière nationale vers l'est du pays.

Photo n° 50 : L'axe Bucarest-Brănești



Source : GoogleEarth, juin 2012

Les deux schémas suivants mettent en évidence toutes les implantations à caractère fonctionnel rencontrées sur le terrain. Il s'agit d'une réalisation personnelle, à la suite d'une

enquête de terrain. Nous avons localisé sur les deux schémas les établissements qui étaient visibles et qui avaient une ouverture directe sur la DN3. Nous avons repéré aussi les friches industrielles, les garages et les restaurants, tout comme les espaces de production (exemple : la brasserie Tuborg ou la cimenterie Carpat Beton) ou les espaces de stockage (exemple : Electrolux – produits électriques et électroniques).

Figure n° 112, Figure n° 113 : Schémas des implantations à caractère fonctionnel sur la DN3 en 2012



Réalisation : N. Ticană, juin 2012

A travers les différents exemples de centres commerciaux ou espaces de logistique nous avons vu comment le paysage rural et agricole a changé autour de Bucarest. Mais les bourgs - centres subissent eux-aussi des changements. Le secteur tertiaire est présent dans ce cas à travers le commerce local ainsi que les services et équipements de toute sorte.

Nous présentons par la suite le secteur tertiaire dans les différents bourgs-centres des communes de l'espace périurbain bucarestois. Entre les différentes communes, et plus particulièrement entre communes urbaines et rurales, le degré d'implantation n'est pas le même.

III. Les services et les équipements sont peu développés dans le milieu rural

Les communes de l'espace périurbain bucarestois connaissent un haut niveau de développement socio-économique grâce aux investissements qu'on a déjà réalisé ou qui sont en cours de réalisation, par des promoteurs roumains ou étrangers, mais aussi grâce aux constructions des maisons par les nouveaux habitants. Ce développement continu a conduit à l'apparition de gros problèmes en ce qui concerne l'amélioration ou même la réalisation des réseaux d'infrastructure, comme nous l'avons constaté dans le chapitre précédent, tout comme dans l'amélioration des services publics pour la population.

Les services publics (santé, enseignement, culture) sont faiblement représentés dans l'espace périurbain bucarestois et les habitants du périurbain sont contraints d'aller à Bucarest pour y recourir. Même l'existence de tels services privés fait défaut. Les équipements socioculturels et administratifs sont représentés par la mairie, la police, le bureau de poste, le foyer culturel, les églises, les écoles, les cabinets médicaux, les pharmacies, les terrains de sport.

1. Une faible représentation des équipements d'intérêt public dans le département d'Ilfov

Les services liés à l'enseignement dans le département d'Ilfov sont représentés par 97 unités scolaires en 2009, en baisse continue depuis 1996, quand ce nombre s'élevait à 264. Parmi ces équipements scolaires c'est le nombre d'écoles maternelles qui a beaucoup baissé, tout comme les écoles primaires et les collèges. Le nombre d'écoles maternelles est passé de 116 en 1996 à 16 en 2009 et le nombre d'écoles primaires et de collèges⁷¹ de 126 en 1996 à 66 en 2009. Un équipement scolaire qui est en augmentation c'est le terrain de sport. Une augmentation peut être observée entre 2007 et 2009 en passant de 51 à 63 terrains de sport dans le milieu périurbain du département d'Ilfov.

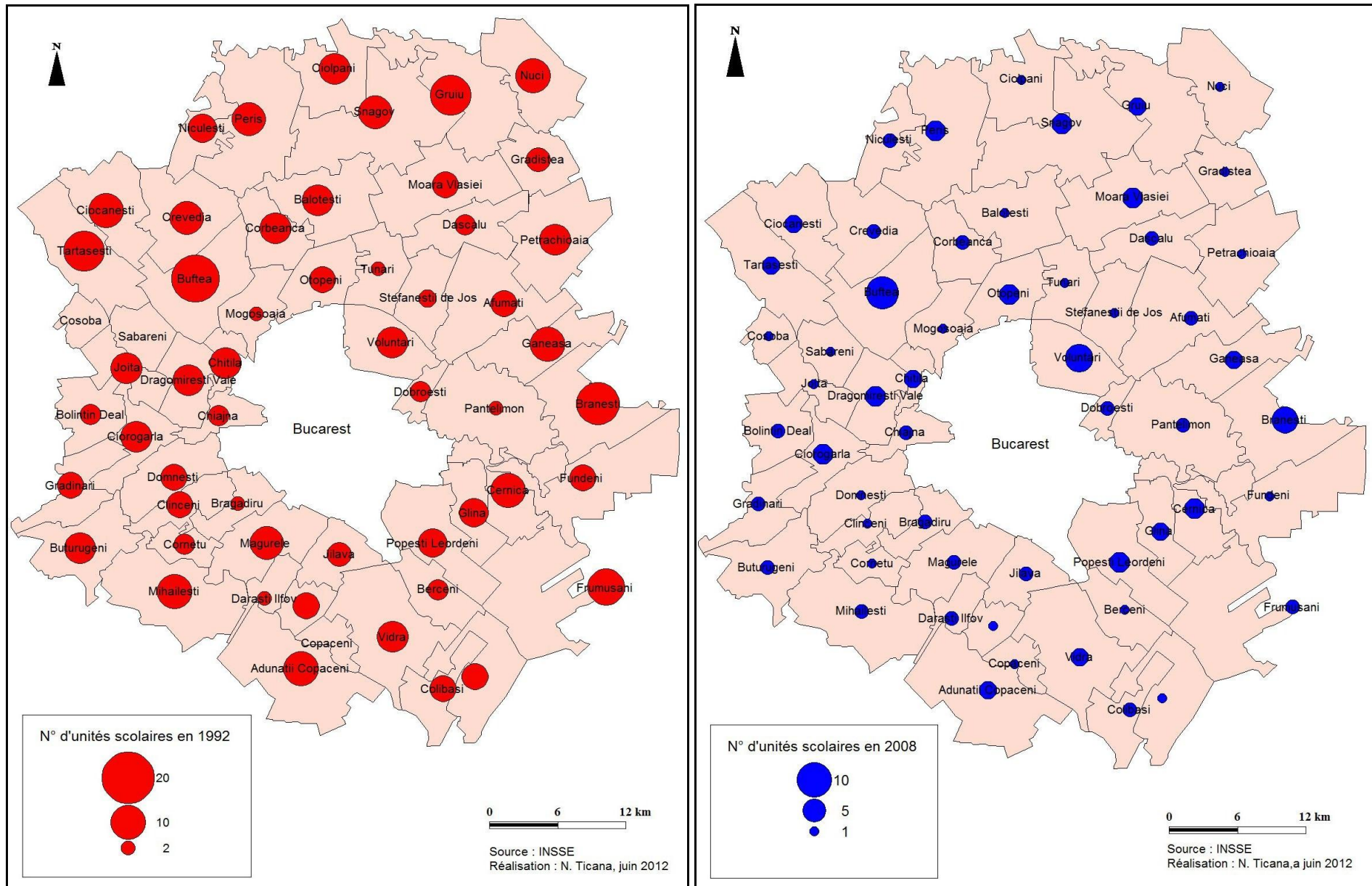
Les deux figures suivantes mettent en évidence le nombre d'unités scolaires en 1992 et en 2008. Toutes les communes du périurbain ont réduit le plus souvent les écoles de moitié (exemple Buftea qui est passé de 17 écoles en 1992 à 9 écoles en 2008), d'autres encore plus (exemple Domnești qui est passé de 6 à 1 seule école en 2008). Cela est dû aux départs massifs des populations jeunes vers Bucarest pendant la première décennie après la chute du

⁷¹ Il faut savoir qu'en Roumanie les écoles primaires et les collèges partagent les mêmes bâtiments/lieux et sont considérés comme un ensemble.

communisme. Les habitants du périurbain se retrouvaient avec un nombre réduit d'enfants et une population vieillissante. Cette situation a entraîné la fermeture de plusieurs écoles. Mais aujourd'hui, avec l'augmentation croissante du nombre d'habitants dans le périurbain et surtout avec la hausse de population féminine jeune, le nombre d'enfants est en augmentation et il y a une réelle nécessité dans certaines communes plus dynamiques de construire et d'ouvrir de nouvelles écoles pour répondre à cette demande. Pour subvenir à ce besoin des navettes scolaires ont été mises en place pour transporter les enfants entre les différentes communes, mais surtout pour transporter les enfants des villages plus isolés de certaines communes vers le bourg centre de la même commune qui a souvent gardé au moins une unité scolaire. Certaines communes se sont également lancées dans la création de nouvelles écoles comme c'est le cas par exemple de la commune de Mihăilești, du sud de Bucarest qui en septembre 2010 inaugurait une école primaire et un collège. Il faut rappeler le fait que souvent en Roumanie les écoles primaires et les collèges partagent un même bâtiment.

Nous pouvons également noter le fait que les communes urbaines ont souvent plus d'unités scolaires que les communes rurales. En 1992 seulement Buftea (1968) et Mihăilești (1987) détenaient ce statut, ce qui fait que dans beaucoup d'autres communes rurales on retrouvait un nombre important d'écoles (Figure n°114).

Figure n° 114, Figure n° 115 : Le nombre d'unités scolaires en 1992 et en 2008 dans l'espace périurbain de Bucarest



En 2008, avec l'augmentation du nombre de communes urbaines dans le périurbain (Otopeni, Voluntari, Pantelimon, Popești-Leordeni, Măgurele, Chitila), ce sont davantage celles-ci qui ont un nombre plus important d'unités scolaires (Figure n°115), mais cela n'est pas une règle. Par exemple la commune rurale de Brănești à l'est de Bucarest, détient aujourd'hui six unités scolaires, dont quatre lycées (un lycée général, un autre de profil sylvicole, un troisième de profil théologique et un quatrième de profil agricole). Sa position, à côté d'une forêt, assez écarté de la grande ville et dans un environnement assez calme pourrait expliquer la présence d'un si grand nombre de lycées sur le territoire d'une commune rurale. Les trois lycées à caractère agricole, sylvicole et théologique attirent les élèves qui viennent de loin, de l'est ou du nord de la Roumanie, ces lycées proposant également des internats pour les loger.

Les services de santé sont représentés par des cabinets médicaux, cabinets dentaires, pharmacies, hôpitaux ainsi que par des laboratoires d'analyses médicales. Il y a une nette différence entre le secteur public et le privé. Ces équipements sont souvent en baisse dans le secteur public et en augmentation dans le secteur privé. Par exemple on compte en 2009 six pharmacies dans le secteur public dans le département d'Ilfov et 89 dans le secteur privé. En 2000 on comptait deux pharmacies dans le secteur public et 31 dans le privé.

D'autres types d'équipements sont également présents dans l'espace périurbain avec de nettes différences entre les communes rurales et les communes urbaines, comme nous avons pu l'observer pour les équipements scolaires. Il s'agit des équipements administratifs ou socioculturels : mairie, bureau de poste, police, gendarmerie, foyer culturel ou église. Toute commune présente ce type d'équipements, le plus souvent implantés dans les bourgs-centres, ce qui fait que certains villages plus éloignés, mais qui appartiennent à la même commune, se retrouvent loin de tout service ou équipement.

Il ne faut pas oublier les services à la personne : coiffeur, centre de beauté, aide-soignant, restaurants, laveries auto ou garages qui sont de plus en plus présents dans le périurbain.

2. Communes rurales *versus* communes urbaines : exemples de Domnești et d'Otopeni

Comme déjà dit il y a une nette différence en termes d'équipements et de services entre les communes rurales et celles urbaines. Prenons les exemples des équipements de santé et socioculturels à Domnești, commune rurale du sud-ouest bucarestois et à Otopeni, commune urbaine du nord périurbain.

Pour ce qui est des équipements sanitaires en 2008 à Domnești on retrouve une unité médico-sociale publique, quatre cabinets médicaux, dont un privé, trois cabinets de soins dentaires, dont un privé, deux pharmacies privées et un dépôt pharmaceutique privé. A Otopeni on peut énumérer huit cabinets médicaux, dont deux privés, cinq pharmacies, dont quatre privés,

huit cabinets de soins dentaires, dont un seul public, sept cabinets médicaux spécialisés privés, deux laboratoires médicaux, dont un privé, un laboratoire de technique dentaire privé et quatre dépôts pharmaceutiques privés.

En ce qui concerne le développement socioculturel il y a en 2008 à Domnești un foyer culturel, une salle de gymnastique, un terrain de sport et une bibliothèque et à Otopeni on relève deux salles de gymnastique, trois terrains de sport, un centre culturel « Ion Manu » et trois bibliothèques.

Les services à la personne sont également présents, avec des différences en termes de localisation entre les communes rurales et les communes urbaines. A Otopeni par exemple ce type de service se localisera plutôt au rez-de-chaussée des immeubles, dans des appartements transformés (Photo n°52), pendant qu'à Domnești nous allons retrouver ce type d'implantation dans des maisons (Photo n°53 et 54). La présence de ces services est trahie par les panneaux publicitaires aux entrées.

Photo n° 51, Photo n° 52 : Présence d'une banque et d'un salon de coiffure à Otopeni



Réalisation : N. Ticană, mars 2009, mai 2011

Les deux photos montrent la présence des services bancaires (Alpha Bank) sur la photo de gauche et des services à la personne (salon de coiffure) sur la photo de droite. Ces types de services apparaissent le plus souvent au rez-de-chaussée des immeubles dans les communes urbaines, et même dans les communes rurales, qui étaient vouées à une urbanisation forcée pendant le régime communiste et qui présentent des immeubles d'habitat collectif. Cette antenne bancaire se trouve au rez-de-chaussée d'un immeuble du centre-ville d'Otopeni qui donne sur la route nationale DN1.

Photo n° 53, Photo n° 54 : Services liés à la personne : coiffeur et cabinet dentaire à Domnești, commune du sud-ouest bucarestois



Réalisation : N. Ticană, mars 2009

Ces deux photos montrent la présence des services à la personne et des équipements sanitaires à Domnești : un coiffeur et un cabinet dentaire, des services intégrés dans l'habitation. Une partie de leur maison a été aménagée dans ce but moyennant l'obtention d'une autorisation. En se promenant à côté on ne saurait pas que ces maisons « cachent » des services. Les petits panneaux traduisent leur existence.

L'agriculture en Roumanie, mais plus particulièrement autour de grandes villes, et en l'occurrence autour de Bucarest, est en net recul. Les paysages périurbains bucarestois sont en plein changement, mais les degrés de modification dans l'occupation du sol ne sont pas les mêmes partout. Le nord et l'ouest de Bucarest sont les parties les plus prisées et cela seulement dans la première couronne de communes le plus souvent. Certains espaces urbains vers l'est et le sud-est de Bucarest présentent eux aussi des changements importants ces dernières années (communes de Pantelimon et Popești-Leordeni). L'espace périurbain accueille donc de plus en plus d'espaces résidentiels et fonctionnels, pourtant les services et les équipements dans certains espaces ruraux périurbains sont moyennement représentés et il y a un réel besoin dans ce sens. Le système public devrait s'impliquer davantage à travers des aides gouvernementales, puisque localement les mairies manquent de ressources financières. Mais avant de régler ce manque en termes de services et d'équipements, un autre domaine déficient apparaît, celui des transports et d'infrastructures de transport et notamment le transport en commun, tant désiré par les périurbains.

CHAPITRE IX : LES RETARDS DES TRANSPORTS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES ET DE POLITIQUES

La densité et la complexité des infrastructures de transport est un facteur important pour l'accessibilité et la mobilité quotidienne ainsi que pour la diversité des emplois. L'infrastructure a un rôle important dans la productivité d'un espace, mais en même temps elle est influencée par le développement économique de cet espace.

Bucarest s'est développé grâce à sa position géographique d'intersection des voies de communication. On a réalisé au fil du temps des infrastructures de transport routier, autoroutier et ferroviaire d'un côté pour faciliter le trafic et d'un autre côté pour développer le rôle économique de cet espace. Bien que le réseau des axes routiers soit aujourd'hui développé et complexe, il y a pourtant des dysfonctionnements réels liés à la capacité actuelle des axes de communication, à l'exploitation et à la gestion de l'infrastructure de transport.

Le transport à Bucarest représente un grand problème pour les habitants de la ville et des communes de l'espace périurbain bucarestois. Le transport en général est un grand défi pour les Roumains. Les routes du pays ne sont pas adaptées au développement actuel (économique, social, immobilier), aux mobilités des populations et à la hausse du nombre des véhicules. Bien que certains axes majeurs aient été modernisés et élargis, cela ne suffit pas au développement urbain de plus en plus croissant. En même temps, des projets liés aux transports sont annoncés depuis quelques années, pourtant ils avancent très lentement. Parmi les projets annoncés, les plus importants concernent le nouveau périphérique ou l'autoroute Bucarest – Braşov, ainsi que la nouvelle ligne de métro qui doit relier Bucarest et la commune d'Otopeni.

Pour un développement cohérent de l'espace périurbain bucarestois la question des transports et infrastructures de transport nécessite une attention particulière. Quel est l'état actuel des routes dans l'espace périurbain de Bucarest ? Comment les acteurs gèrent-ils les dysfonctionnements ? Quels moyens de transport, les habitants ont-ils à leur disposition ? Quels sont les projets envisagés pour un développement urbain rationnel de l'espace pour optimiser l'évolution future d'un espace métropolitain de Bucarest ? Les réponses à toutes ces questions constitueront les différents sous-chapitres de cette analyse des transports périurbains.

En termes de méthodologie nous avons utilisé les documents officiels disponibles, le Plan d'Aménagement du Territoire National (PATN) – réseaux de transports, disponible sur le site du Ministère de Développement Régional et du Tourisme et le Plan d'Aménagement du Territoire Départemental (PATJ) Ilfov – réseaux de transports, document disponible sur le site du Conseil Départemental d'Ilfov. Les sites des transports, la Régie Autonome des Transports de Bucarest (RATB), la Société Commerciale de Transport avec le Métro de Bucarest (Metrorex) et les

Chemins de Fer Roumains (CFR) ont également été utiles tout comme les données INSSE, les différents rapports sur la région Bucarest-Ilfov ou des rapports sur les transports en Roumanie. Nous avons utilisé dans ce sens le plan de développement régional Bucarest-Ilfov 2007-2013. Nos propres enquêtes de terrain nous ont permis de constater certains dysfonctionnements. Nous avons également testé les différents types de transport dans Bucarest et dans son espace périurbain et nous nous sommes rendu compte que pour un transport plus rapide et plus efficace la voiture personnelle est indispensable.

I. Un état et une gestion des infrastructures de transport qui demandent des changements

Bucarest représente le plus important nœud routier et autoroutier de la Roumanie, différents axes internationaux y passent, dont deux corridors Paneuropéens multimodaux. Différentes routes nationales partent également de Bucarest vers les autres régions du pays, ainsi que deux autoroutes. Le système des axes départementaux est également bien représenté, tout comme le réseau communal. Mais ce n'est pas la densité des axes de communications qui est déficiente, mais le gabarit de ces routes, tout comme le degré de modernisation, bien que des efforts de la part des autorités peuvent être constatés dans ce domaine.

Malgré ce manque en termes de réseaux routiers, les constructions dans le périurbain augmentent tout comme le nombre d'habitants. On connaît les conditions d'accès aux nouvelles résidences, pourtant un nombre important de personnes y emménagent. Ces nouveaux habitants détiennent des voitures personnelles pour pouvoir se déplacer, pendant que les habitants anciennement implantés, qui appartiennent souvent à une classe sociale inférieure utilisent le transport en commun. Des mécontentements existent de la part des deux types d'habitants, les nouveaux habitants se plaignent à cause des embouteillages, les autres déplorent les déficiences des transports en commun public, ainsi que les prix des transports en commun privés. Quelles sont les solutions de la part des acteurs locaux, régionaux, voire nationaux pour répondre à ces demandes ?

1. Etat des lieux des infrastructures de transport

Une classification des routes, en fonction de leur destination ou du point de vue fonctionnel et administratif-territorial est indispensable avant de faire un état de lieu des routes présentes dans l'espace périurbain de Bucarest. Les routes en Roumanie peuvent donc être publiques ou privées. De point de vue administratif-territorial les routes publiques se divisent en routes d'intérêt national, départemental ou local.

Les routes nationales appartiennent à l'État et comprennent celles qui assurent le lien avec la capitale du pays, avec les chefs-lieux de départements, avec les objectifs d'intérêt stratégique national ainsi qu'avec les pays voisins. Les routes nationales peuvent être classées en : autoroutes, routes express, routes nationales européennes, routes nationales principales ou secondaires. C'est le Ministère des Transports qui classe les routes dans ces catégories. Les routes d'intérêt départemental sont propriété du département et comprennent les routes départementales qui font le lien entre les chefs-lieux de départements et les *municipes*, les villes, les villages chefs-lieux de communes, les points touristiques et balnéaires, les ports et aéroports, les objectifs stratégiques et historiques importants. Ces routes relient également les villes et les *municipes* ainsi que les différents villages chefs-lieux de communes. Les routes d'intérêt local appartiennent à l'unité administrative-territoriale sur le territoire de laquelle se trouvent. Elles assurent la liaison entre le chef-lieu de commune et d'autres villages (qui appartiennent à la commune ou non) ainsi entre la ville et les différents villages qui lui appartiennent⁷². Les rues sont des routes publiques qui appartiennent à une localité. A l'intérieur des localités les routes nationales, départementales et communales gardent leur catégorie fonctionnelle et servent également de rues.

En termes de gestion, l'administration des routes nationales est réalisée par le Ministère des Transports. Seuls les secteurs de routes nationales situées à l'intérieur des *intravilans* des chefs-lieux des départements et des *municipes* sont administrés par les conseils locaux. Les routes départementales sont à la charge des conseils départementaux et les routes communales à la charge des conseils locaux. Les secteurs de routes départementales situés dans l'*intravilan* des localités urbaines sont administrés par les conseils locaux. L'administration des routes privées est assurée par leurs propriétaires.

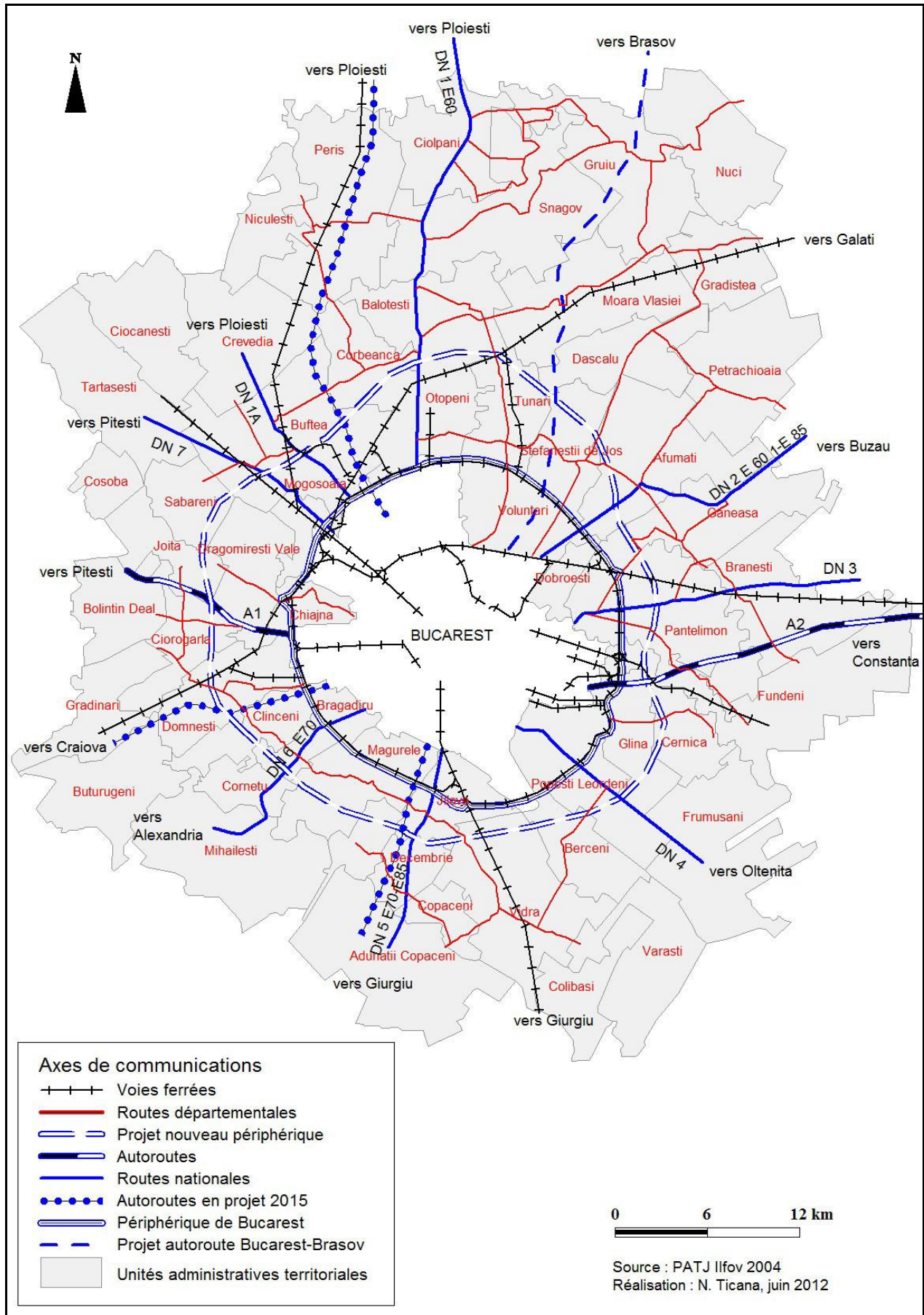
La région Bucarest-Ilfov représente donc le plus important noyau de transport routier, ferroviaire et aérien, national et international du pays, qui est caractérisé par un haut degré d'accessibilité. Bucarest est située à la confluence de principaux couloirs multimodaux de transport européen. Il s'agit dans ce sens des corridors Paneuropéens IV et IX qui relient Berlin et Istanbul, respectivement Helsinki et Alexandroupolis. La région Bucarest-Ilfov représente donc un nœud important entre l'Asie et l'Europe sur la direction est-ouest et entre l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud sur la direction nord-sud.

⁷² Plusieurs villages peuvent former une commune rurale, tout comme plusieurs quartiers forment une commune urbaine. Autour de Bucarest certaines « villes », qui gardent des traits très ruraux ont gardé leurs anciens villages qui devaient être appelés aujourd'hui quartiers. Vu le degré de développement de ces « nouveaux quartiers » - anciens villages et les discontinuités du bâti on parle toujours des villages même dans le cas des communes urbaines. Cela est le cas même dans les documents officiels bien qu'il y a une forte contradiction entre village qui est par définition rural et quartier qui est par définition urbain.

Les principaux axes routiers internationaux qui facilitent l'accès de et vers Bucarest au niveau national et international sont : la E70-Bucarest-Pitești-Craiova-Timișoara qui va vers l'ouest du pays, la E60-Constanța-Bucarest-Ploiești-Brașov-Oradea qui va vers le nord-ouest, la E85-Giurgiu-Bucarest-Bacău-Suceava vers le nord-est et la E81-Bucarest-Pitești-Sibiu-Cluj Napoca-Satu Mare vers le nord-ouest de la Roumanie. Sept routes nationales partent de Bucarest en réseau radial : DN1, DN2, DN3, DN4, DN5, DN6, DN7 et traversent donc un bon nombre de communes du périurbain (Figure n° 116).

Des axes autoroutiers sont également présents : l'A1 vers l'ouest du pays et l'A2 vers l'est de la Roumanie. L'A1 fait partie du corridor européen IV de transport et est toujours en construction, trois bouts d'autoroute étant fonctionnels aujourd'hui : un segment de 128 km entre Bucarest et Pitești, chef-lieu du département d'Argeș, situé à l'ouest d'Ilfov, un segment de 17 km qui contourne la ville de Sibiu, au centre du pays et un dernier tronçon entre Timișoara et Arad de 45 km, à l'ouest du pays. L'A1 est la première autoroute construite en Roumanie entre 1968 et 1973 et réhabilitée en 2000 avec de nouveaux tronçons ajoutés en 2007, 2010 et 2011. A la fin des travaux cette autoroute fera le lien avec l'autoroute M43 en Hongrie. L'A2, appelée aussi l'autoroute du Soleil, comprendra 197 km. Aujourd'hui seulement 166 sont fonctionnels, dont 152 entre Bucarest et Cernavodă, et 14 km entre Murfatlar et Constanța au bord de la Mer Noire. Les travaux de cette autoroute ont commencé pendant l'époque communiste, les premiers 18 km fonctionnels ont pu être utilisés en 1987. C'est en automne 2011 que les 166 km d'autoroute étaient complètement opérationnels. L'A3 vers Brașov est en construction. Le secteur Bucarest-Ploiești (62 km) a été achevée en juillet 2012.

Figure n° 116 : Les principaux axes de transport dans l'espace périurbain de Bucarest



Nous devons mentionner le fait que pour réaliser la figure n°116 nous avons utilisé comme support le plan d'aménagement du territoire départemental d'Ilfov. Ceci explique pourquoi certaines routes s'arrêtent en plein milieu des communes périurbaines des départements entourant Ilfov. Nous pouvons constater qu'à part les axes routiers, autoroutiers et ferrés, un nombre important de routes départementales sont présentes sur cet espace. Nous avons également représenté sur la figure n°116 les projets d'autoroutes et du nouveau périphérique de Bucarest, point que nous allons traiter dans la quatrième sous-partie de ce chapitre.

En termes de réseau ferré, en 2003, la région Bucarest-Ilfov comportait 343 km de voies ferrées, dont 161 km à l'intérieur de la municipalité de Bucarest et 182 km dans le département d'Ilfov. Cette infrastructure ferroviaire était insuffisante et elle l'est toujours, à cause des inconvénients géographiques mais surtout à cause du faible niveau de modernisation. Par exemple le trajet Bucarest-Braşov fait 166 km et nécessite 2h30, voire plus. En ce qui concerne l'accès des communes périurbaines vers Bucarest par le train, toutes ne bénéficient pas de gares et celle qui en ont sont très peu utilisées. En 2003 les parties les mieux desservies en gares CFR étaient le nord et l'ouest du périurbain bucarestois. Il s'agit des communes : Snagov, Buftea, Chitila, Mogoşoaia, Periş et Grădiştea. Le sud et l'est étaient plus isolés, très peu de gares CFR étant présentes. Seules les communes de Brăneşti, Vidra et Jilava, dans ces parties est et sud, étaient connectées à Bucarest par des voies ferrées. Aujourd'hui plusieurs autres communes ont aussi accès à la capitale par le train. Vers le nord les communes de Buftea, Crevedia, Snagov et Periş ont des gares opérationnelles, vers le nord-est Baloteşti et Moara Vlăsiei, vers le nord-ouest : Chitila, Ciocăneşti et Săbăreni, vers l'ouest : Chiajna, Domneşti et Grădinari, vers le sud : Jilava et Vidra, vers le sud-est : Cernica et Fundeni et vers l'est : Pantelimon et Brăneşti (Figure n°117).

Mais ce réseau ferré intra-régional n'est pas efficace en termes de temps, puisque de Bucarest il faut une heure pour arriver à Snagov, qui se trouve à 35 km de la capitale ou entre 29 et 35 minutes pour arriver à Brăneşti, situé à 20 km de Bucarest (Plan de Développement Régional Bucarest-Ilfov 2007-20013, 2006). Bien que des statistiques manquent très peu de personnes utilisent le train pour se déplacer vers Bucarest. C'est plutôt la voiture personnelle et les autres transports en commun privés ou publics qui sont empruntés.

le trafic routier. Les routes départementales et communales ont besoin de travaux permanents de modernisation et de réhabilitation. A Bucarest les rues atteignaient une longueur de 1921 km mais seulement 839 km (46%) étaient modernisés en 2003 (asphalte refait). Ce pourcentage était très bas pour une capitale européenne et le manque de modernisation n'assure pas les conditions nécessaires pour un trafic routier optimal. Cela a bien évolué depuis, puisqu'en 2010 100% des routes nationales dans le département d'Ilfov et 71% des routes départementales et communales étaient modernisées (INSSE). Mais cela ne veut pas dire qu'elles ont été élargies. Souvent le gabarit de ces routes est resté le même, avec une voie dans chaque sens, car on ne peut réaliser pourtant des « quatre voies ».

Dans les espaces résidentiels qui se créent autour de Bucarest, dans les communes limitrophes, les infrastructures sont rarement prises en compte. La présence des grands axes de communication est prise en compte seulement pour désigner l'emplacement des futures zones résidentielles. Les promoteurs n'ont pas prévu d'asphalter les routes pour beaucoup de lotissements de villas construites dans les zones périurbaines, comme ils n'ont pas prévu la réalisation des autres infrastructures urbaines (gaz, égouts).

Dans l'espace *intravilan* les routes sont publiques, ainsi que les routes intercommunales. Ce sont les autorités locales et départementales qui gèrent l'amélioration ou la construction de nouveaux axes de communication. C'est pour cela que beaucoup de promoteurs immobiliers cèdent à la mairie les routes à l'intérieur de leur parcellaire. Dans la législation roumaine l'ouverture des routes par l'initiative privée n'oblige pas l'initiateur à se charger des réseaux d'infrastructure nécessaires aux nouvelles constructions. L'effet immédiat est que ce sont les autorités locales qui doivent s'en charger. Mais à cause des budgets limités des autorités locales ces zones d'extension de l'espace *intravilan* ne bénéficient pas de ces réseaux publics. Comme on l'a déjà remarqué dans la deuxième partie les habitants ont d'autres alternatives aux réseaux d'infrastructures, comme les fosses septiques ou les puits.

Pour ce qui est des « communautés fermées », les routes sont privées. C'est le promoteur qui se charge de la construction des réseaux nécessaires, ces infrastructures étant en propriété privée, d'abord celle du promoteur, ensuite celle des nouveaux habitants. Souvent ces « *gated communities* » ont aussi leur propre réseau d'assainissement, réseau de gaz ou d'égouts.

D'autre part une autorisation de construction d'un pavillon ou d'un parc résidentiel dans des endroits où il n'y a pas des réseaux publics, n'oblige pas l'autorité locale à assurer tout de suite l'accès aux réseaux d'infrastructures. Le promoteur non plus n'est pas obligé de céder une partie de son terrain à la mairie ou de payer une taxe d'infrastructure au moment où le conseil local a autorisé la construction.

L'apparition des nouvelles zones industrielles, des espaces de commerce ou de bureaux, ainsi que l'augmentation du trafic conduisent à de nouveaux flux urbains. Ils utilisent en général les anciens axes de transport bucarestois. Les infrastructures de transport ne sont pas toujours adaptées aux nouveaux flux et cela conduit à de fortes crises à Bucarest. Les effets sont immédiats car les plus grands problèmes sont causés par le trafic (Photo n°55).

Photo n° 55, Photo n° 56 : L'état des routes et du trafic au niveau du périphérique de Bucarest vers Berceni, commune du sud bucarestois, et sur la DJ 401D entre 1 Decembrie et Dărăști-Ilfov



Réalisation : N. Ticană, juin 2010

Les deux images présentent l'état des infrastructures de transport dans la zone périurbaine de Bucarest, qui ne sont pas adaptées à une telle extension urbaine et à un tel trafic. La photo n°55 montre l'état du trafic au niveau du périphérique de Bucarest à la sortie de la ville vers Berceni, commune située au sud de la capitale. Ce périphérique est emprunté pas les poids lourds pour accéder aux entreprises de logistique et de stockage implantées tout au long de ce périphérique, qui ne présente d'ailleurs que deux voies, une par sens. Des travaux de modernisation d'élargissement s'opèrent actuellement dans la partie nord-est du périphérique entre Otopeni et Pantelimon. Nous pouvons également remarquer la présence de la voie ferrée qui contourne Bucarest. Pour améliorer le trafic il est également nécessaire d'édifier des ponts au dessus du périphérique aux sorties de Bucarest pour fluidifier la circulation.

La photo n°56 montre l'état de la route départementale 401D entre deux communes du sud de Bucarest : 1 Decembrie et Dărăști-Ilfov, qui n'est pas goudronnée et même pas entretenue et d'ailleurs rarement empruntée par les automobilistes.

En même temps le nombre de voitures s'est beaucoup accru en Roumanie. La voiture personnelle est vue comme une émancipation. Dans le processus de périurbanisation, elle devient une contrainte, puisqu'on en a besoin pour se déplacer.

II. Grande dynamique de la voiture individuelle qui entraîne des difficultés de transport

La voiture personnelle est devenue aujourd'hui un outil primordial dans le déplacement des périurbains. Tous les nouveaux habitants du périurbain bucarestois sont motorisés, contrairement aux anciens habitants qui utilisent plus les transports en commun, faute de moyens financiers. Le nombre de voitures en Roumanie connaît une hausse importante. Le nombre de propriétaires de voitures dans le pays a augmenté lui aussi de 174% entre 1990 et 2002 quand on est passé de 55,7 voitures/1000 hab. à 152,4 voitures/1000 hab. Aujourd'hui le rapport est d'une voiture pour 4,4 personnes en Roumanie (Gubandru, 2012). Le pays comptait 4 322 951 voitures en 2011, contre 3 220 682 voitures en 2006 d'après les statistiques de la Direction des Permis et d'Immatriculation des Véhicules (DRPCIV- Direcția Regim Permisi de Conducere și Înmatriculare a Autovehiculelor). Cette dynamique se reflète également dans l'espace périurbain de Bucarest.

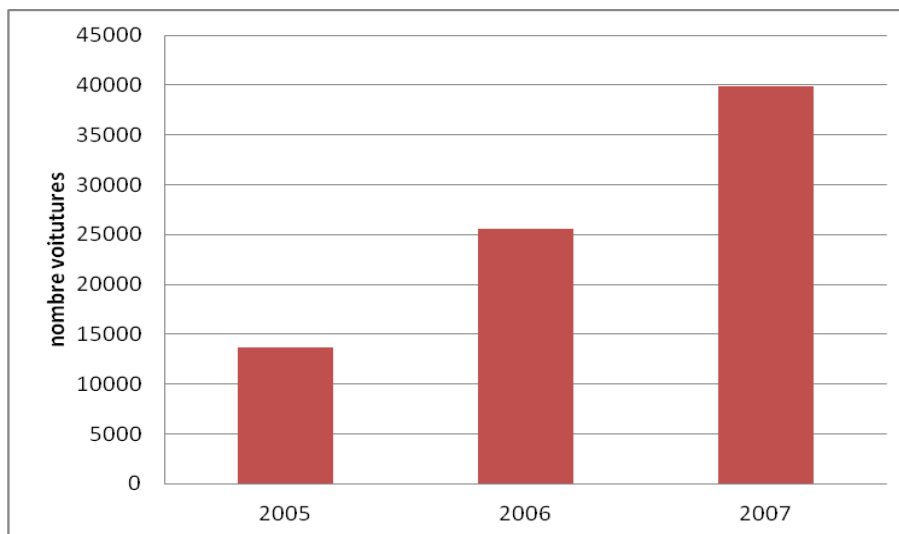
1. Hausse spectaculaire du nombre de voitures

La motorisation individuelle est un des facteurs principaux de l'étalement urbain. En Roumanie l'automobile particulière est pourtant moins répandue qu'en Europe occidentale. Le retard de l'étalement urbain en Roumanie en est une cause. C'est à partir des années 1990, avec la fin du régime communiste et la libération du marché que les Roumains ont commencé à se déplacer davantage. L'idéologie du régime communiste qui était plus favorable à l'habitat collectif qu'à l'habitat individuel contribue aujourd'hui à des dysfonctionnements. Une hausse du nombre de voitures n'a pas été prise en compte à l'époque lors de la construction des grands quartiers d'habitat collectif. Aujourd'hui un réel manque de places de parkings peut être observé dans ces quartiers d'habitat collectif.

Le niveau de vie, aussi, est différent en Roumanie par rapport à l'Europe occidentale : les vacances individuelles et la mobilité générale sont moins développées, ainsi que les résidences secondaires, bien que chaque année cela arrive de plus en plus chez les Roumains. Le nombre de véhicules est en hausse dans le pays tout comme à Bucarest. Les données statistiques du département d'Ilfov montrent une hausse spectaculaire entre 2005 et 2007, quand on passe d'un total d'environ 13 000 autos en 2005 à presque 40 000 voitures en 2007 (Figure n°118) et leur nombre serait encore plus important, car beaucoup de périurbains gardent leur adresse de domicile à Bucarest et leur voitures restent également immatriculées dans la capitale. Les données concernant le nombre de voitures pour le département d'Ilfov sont disponibles à partir de 2005. Nous avons utilisé les données mises à disposition par la direction départementale de

statistiques d'Ilfov en 2009, lors de nos recherches de terrain. Au niveau communal nous n'avons pas trouvé de données statistiques disponibles.

Figure n° 118 : La hausse spectaculaire du nombre de voitures dans le département d'Ilfov entre 2005 et 2007

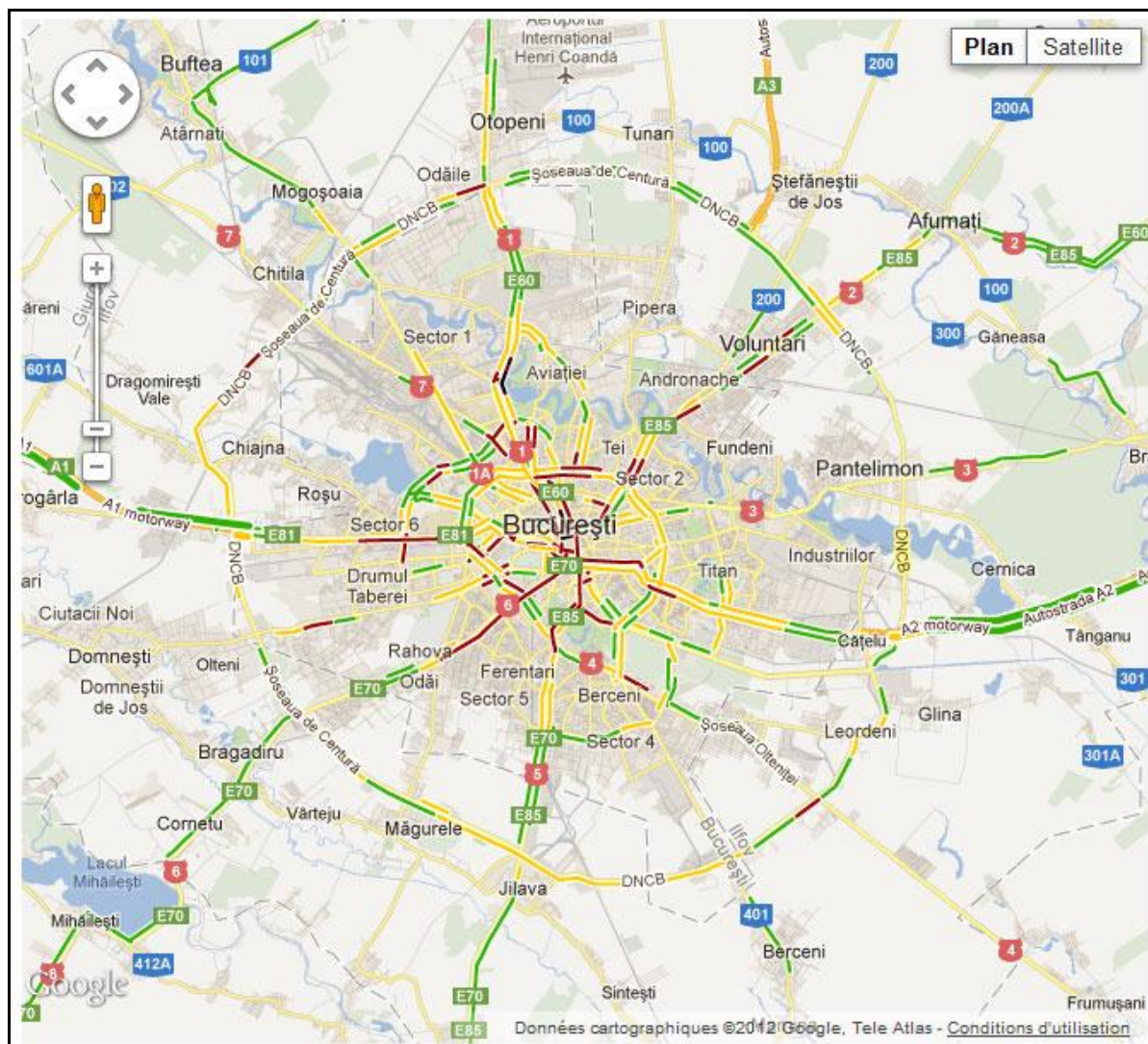


Source : INS Ilfov, 2009, Réalisation : N. Ticană, septembre 2012

Avec l'« invasion » de la voiture individuelle on se retrouve devant un gros problème, celui du manque de parkings. Un autre grand souci est lié aux embouteillages causés par la hausse du nombre de véhicules, mais aussi par l'inadaptation des routes aux dynamiques de la motorisation. Cette hausse du nombre des voitures personnelles peut être expliquée par l'augmentation des migrations résidentielles ou alternantes, par la hausse du niveau de vie d'une partie de la population, mais aussi par le développement économique du pays.

Curieusement les Roumains utilisent peu les deux-roues : vélos, motos ou cyclomoteurs. Le phénomène est très peu répandu. Concernant les statistiques sur le trafic routier, quelques sites proposent des statistiques en temps réel avec un trafic aggloméré au centre de Bucarest et sur certains secteurs du périphérique. Pour 9h du matin en semaine on peut circuler avec même 5km/h au centre de la capitale. La figure suivante montre un trafic dense sur certaines artères routières du centre de la capitale ainsi que la sortie vers Voluntari en rouge et du trafic fluide pour les périphéries de Bucarest pour les grandes axes au nord, sud, est et ouest.

Figure n° 119 : Le trafic routier à Bucarest le 04 septembre 2012 à 9h du matin



Source : <http://www.strazibucuresti.ro/harta-live-traffic-bucuresti.html>

2. Problèmes liés à l'augmentation du nombre des voitures personnelles : embouteillages et manque de parkings

Les plus grands problèmes liés à cette invasion des voitures personnelles sont causés par le trafic. Les axes principaux et secondaires sont trop étroits. L'augmentation du nombre des voitures n'a pas été accompagnée par la construction des parkings ou par le développement d'autres axes de circulation. Les embouteillages sont visibles pendant les heures de pointe et pas seulement. Nous avons emprunté plusieurs fois le périphérique de Bucarest lors de nos déplacements dans le périurbain bucarestois. Même en dehors des heures de pointe, cet axe est saturé, puisque la partie sud qui comporte toujours une voie par sens, est empruntée par la plupart des poids lourds. C'est au niveau des intersections, entre le périphérique et les différentes routes – sorties de ville, que les bouchons apparaissent.

Avec les nouveaux rapports domicile-travail, de fortes transformations, liées à l'orientation du trafic et à la capacité des axes de transport, sont apparues. La revalorisation du centre-ville de Bucarest par la localisation d'importants centres tertiaires a mené à une utilisation de plus en plus intense des rues et des parkings centraux. La localisation de la plupart des entreprises de services et des espaces de bureaux dans la partie nord oriente d'importants flux de population vers cet espace.

Le développement résidentiel est lui aussi fortement lié aux infrastructures urbaines. L'accès rapide au centre, au périphérique ou à un axe important de circulation est un élément très important dans la localisation résidentielle. La proximité des artères de circulation assure aux habitants la rapidité de l'accès au trafic et la diminution du temps domicile-travail.

Dans la partie nord de Bucarest, dans les nouveaux parcs résidentiels, les problèmes sont causés aussi par les dimensions étroites des rues et des axes principaux de ces zones de pavillons. Cela est une conséquence du fait que ces quartiers ont été construits sans avoir suivi des règles d'urbanisme. Entre les voitures des habitants de ces zones résidentielles et les voitures des habitants de Bucarest qui travaillent dans cet espace ainsi que les voitures appartenant aux entreprises localisées dans le périurbain, le problème des embouteillages est loin d'être résolu.

Parmi les solutions envisagées figurent l'élargissement des routes et l'amélioration de leur qualité, la construction d'autres axes de communication pour fluidifier le trafic des artères déjà saturés et bien sûr la réalisation de nouveaux parkings pour accompagner cette hausse importante du nombre des voitures. Les parkings seront souterrains ou superposés, puisque dans Bucarest et surtout dans les quartiers d'habitat collectif l'espace disponible manque. D'autres solutions seraient la création des parkings à l'entrée de Bucarest et la connexion avec des transports en commun rapides dans la capitale, tout comme la création des transports en commun départementaux pour faciliter les déplacements et pour que les périurbains utilisent moins leur voiture personnelle en attendant les élargissements et les créations des routes nouvelles qui pourraient donc répondre aux nouveaux flux urbains. Les choses vont dans le bon sens puisque des projets d'infrastructures de transports sont envisagés et d'autres sont en cours. Ce qui pose problème pour certains périurbains est le manque de transports en commun publics pour répondre aux besoins de tous.

III. Les transports en commun comme contrainte pour les déplacements des populations périurbaines

Bucarest et l'espace périurbain sont caractérisés, depuis plus de vingt ans, par d'importants déplacements quotidiens. Les personnes se déplacent pour des raisons de travail, pour des motifs administratifs ou commerciaux. Il y a une grande demande en transports qui ne

peut être satisfaite d'une manière rationnelle avec des voitures personnelles et l'implication du transport en commun est inévitable.

Le transport public dans l'espace périurbain de Bucarest est insatisfaisant et il n'est pas adapté aux transformations urbaines des derniers vingt ans. Il n'y a pas beaucoup de liaisons de transport entre la ville-centre et les communes de l'espace périurbain. En même temps les liaisons entre les différentes communes sont pratiquement inexistantes en transport en commun public. Des opérateurs de *maxi-taxi* privés circulent entre Bucarest et les communes du périurbain, mais d'après les habitants ils sont assez chers et les conditions de transports ne sont pas les meilleures. Il n'y a pas un vrai système de transport public périurbain utile et attractif, intégré à celui de la ville et capable de résoudre les besoins de mobilité.

Le transport en commun à Bucarest et dans sa zone périurbaine est représenté par quatre opérateurs qui essaient de desservir la ville et les communes périurbaines. Pourtant, les nouveaux espaces du développement urbain sont caractérisés par une desserte inadaptée en transports publics. Le transport public ne s'est pas développé en accompagnant l'étalement urbain.

Le développement résidentiel et économique périurbain n'a pas été accompagné par la prolongation des trajets existants. Parfois même des réseaux de transport en commun vers des communes de l'espace périurbain ont été supprimés. Bucarest et l'espace périurbain se développent, pourtant le transport en commun conserve encore les trajets anciens. Dans ces conditions l'installation des nouveaux habitants dans les zones résidentielles périurbaines nécessite la possession au minimum d'une voiture. La ville évolue et le transport en commun devrait accompagner cette évolution. Cela pourrait peut être commencer avec des changements dans la législation du domaine.

1. Un cadre législatif et institutionnel inapproprié

Dans un cadre institutionnel et législatif inapproprié, des contraintes administratives, législatives et financières s'ajoutent à la situation insatisfaisante au niveau de l'infrastructure de transport. En termes de transport la ville de Bucarest n'a pas le droit d'investir en dehors de son territoire, les communautés voisines n'ont pas les ressources et la coordination nécessaires pour participer aux grands projets. Ceci ajouté au manque de communication entre les opérateurs, empêche une action cohérente. D'après la loi 97/2007 concernant le transport public local les conseils départementaux sont obligés d'assurer le transport en commun dans les différentes communes appartenant aux départements. Pourtant Ilfov n'a toujours pas créé d'autorité capable d'organiser un service de transport public. La cause principale de ce manque réside dans les ressources, assez faibles, du département, qui avait d'ailleurs des dettes importantes envers la municipalité de Bucarest. Ces dettes concernaient la prestation des transports en commun dans

les communes du département d'Ilfov. La municipalité de Bucarest avait signé un protocole avec le conseil départemental d'Ilfov en novembre 2008 par lequel le conseil départemental d'Ilfov et la municipalité de Bucarest s'engageaient à payer la différence entre le coût réel et le prix d'un billet payé par le voyageur. Cela s'élevait à hauteur de 76% pour Ilfov et 24% pour Bucarest. Jusqu'en juin 2010 les lignes périurbaines de bus étaient assurées par Bucarest et les opérateurs privés. Depuis, la RATB a retiré les bus qui circulaient en Ilfov et aujourd'hui ce sont les opérateurs privés qui détiennent le monopole dans le périurbain, malgré les mécontentements des voyageurs, qui souvent doivent payer deux fois plus que ce qu'auparavant. En plus, ces opérateurs n'appliquent pas de réductions pour les enfants, les étudiants ou les retraités. Le cadre législatif devrait assurer le partage des investissements entre l'État, les autorités locales et les contributions privées, mais aussi la coordination de ces investissements et de l'exploitation des réseaux.

Bucarest et sa zone périurbaine ont besoin d'une structure syndicale capable d'assurer la cohérence de cette activité, une structure qui coordonne le transport public urbain et régional. Dans un système où chaque opérateur regarde plus vers son autorité organisatrice que vers le marché, en ignorant la demande de transport et les moyens les plus appropriés de la satisfaire, où les autorités locales sont ignorées par les opérateurs qui dépendent de l'administration centrale, les facilités tarifaires pour les voyageurs sont considérées comme des détails sans importance (B. Suditu, 2006).

Une autorité régionale de transport public devrait réunir les opérateurs pour assurer un système de transport public dans l'espace périurbain de Bucarest intégré avec celui de la ville et qui s'adapte aux transformations urbaines des dernières années. Certaines communes plus fortunées ont organisé leur propre système de transport en commun vers Bucarest, d'autres ont établi des contrats directement avec la RATB pour que cette compagnie assure le transport en commun. Les mairies ont donc la possibilité de bénéficier des services de transport en commun entre la capitale et leurs communes contre des compensations financières mentionnées dans le contrat établi entre ces deux autorités.

2. Les opérateurs du transport privé gagnent du terrain devant les opérateurs publics

Trois opérateurs publics agissent dans le cadre du transport en commun public à Bucarest. Ils sont représentés par la RATB, METROREX et les CFR. Des opérateurs privés qui utilisent des minibus existent depuis quelques temps à Bucarest. Parmi ces quatre opérateurs de transport, la RATB et les opérateurs privés sont les seuls qui assurent d'une manière systématique le transport en dehors de la ville, dans le département d'Ilfov.

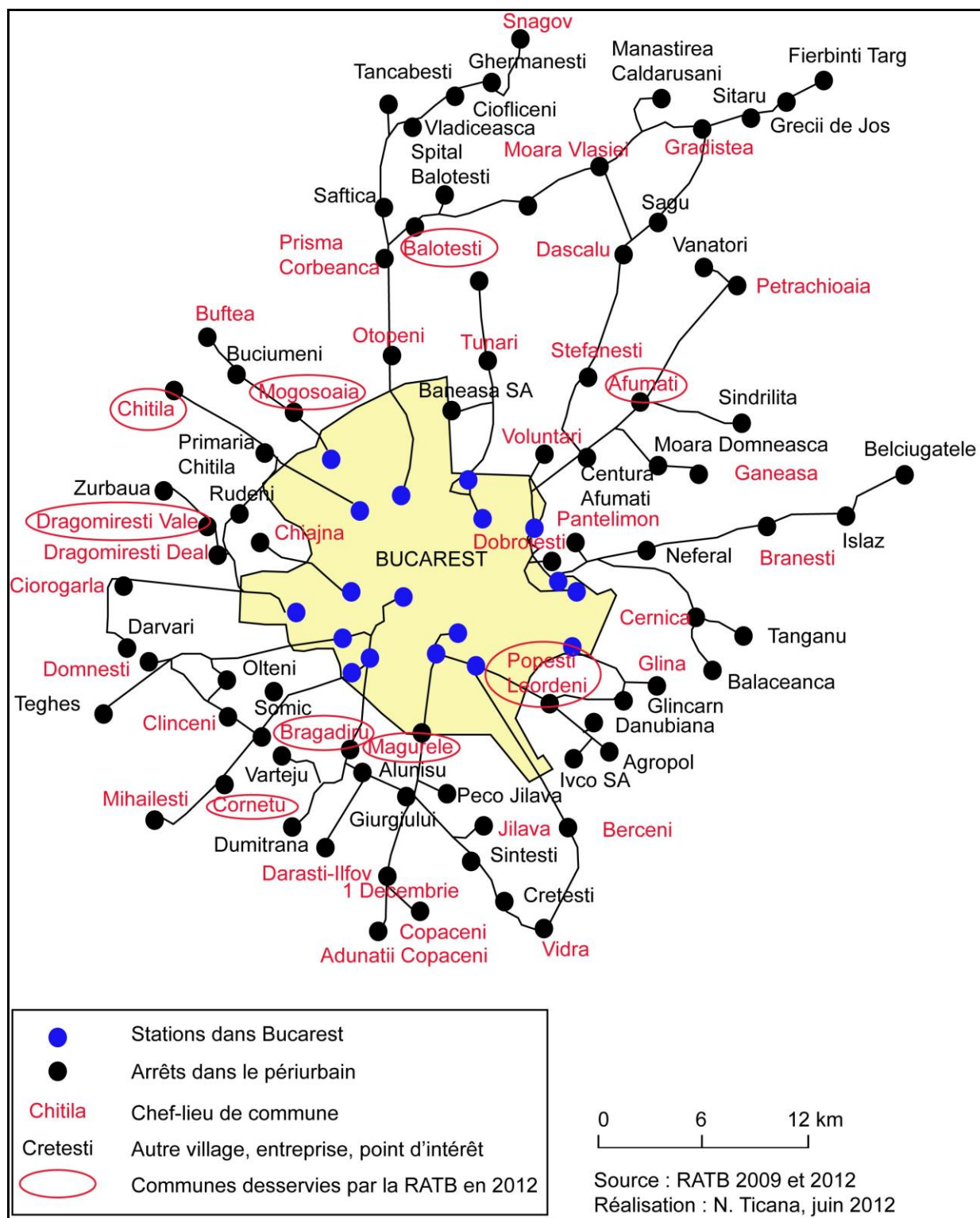
Plusieurs fois jusqu'à présent les lignes périurbaines de la RATB ont été retirées d'Ilfov. La première fois c'était en 2005, ensuite la RATB a repris ses trajets périurbains en 2006. Une deuxième fois c'était en 2008 pour que la RATB reprenne la circulation dans Ilfov en 2009. Cela a été possible grâce aux différentes ordonnances du gouvernement concernant le transport public local, qui modifiait la loi de 1997. En 2008 la RATB a repris certaines lignes périurbaines, une trentaine environ (Figure n°120), qui assuraient la desserte vers certains espaces périurbains. Mais à partir de juin 2010 la RATB a encore cessé de desservir les communes du département d'Ilfov. La cause principale était liée aux dettes que le Conseil Départemental d'Ilfov avait envers la mairie de Bucarest, à la suite du protocole de transport public entre Bucarest et Ilfov. A chaque fois la suppression des lignes de la RATB a entraîné des inconvénients pour les habitants du département d'Ilfov, qui ont été obligés de trouver des alternatives de transport. Ils n'avaient le choix que de faire appel aux opérateurs privés, malgré les coûts assez élevés. Certains se retrouvent toujours dans cette situation.

Aujourd'hui certaines communes ont établi des contrats avec la RATB pour qu'elle reprenne les anciennes lignes de bus. Onze lignes périurbaines circulent dans le département d'Ilfov. Ces lignes relient Bucarest des communes : Popești-Leordeni, Măgurele, Cornetu, Bragadiru, Dragomirești-Vale, Chitila, Mogoșoaia, Balotești et Afumați. D'autres communes ont créé leur propre système de transport en commun comme c'est le cas des communes de Voluntari et de Chiajna. Mais le transport se fait de et vers Bucarest, il n'y a pas de liaison par des transports en commun entre les différentes communes périurbaines.

La qualité des bus qui assurent les liaisons entre Bucarest et les communes du département d'Ilfov est moyenne. Pendant qu'à Bucarest on a remplacé presque entièrement les anciens bus par des nouveaux, plus confortables, les autobus qui desservent les communes périurbaines sont restés les mêmes. Ceci aussi contribue à la mauvaise qualité des transports publics vers Bucarest, avec l'insuffisance des lignes et les dysfonctionnements liés aux infrastructures.

Les minibus privés quand à eux ont seulement une quinzaine de places assises et il arrive souvent qu'une autre dizaine de personnes voyage debout. Malgré le fait qu'ils soient plus chers que la RATB il arrive souvent qu'on ne donne pas de ticket de transport, ce qui signifie qu'ils ne déclarent pas le nombre exact de voyageurs. Malgré ces conditions certains n'ont pas le choix que de faire appel à eux. Ces opérateurs assurent des liaisons entre Bucarest et toutes les communes du périurbain. Environ cinquante opérateurs privés assurent ces liaisons entre la capitale et le périurbain (www.autogari.ro)

Figure n° 120 : Les lignes de transport périurbaines en 2009

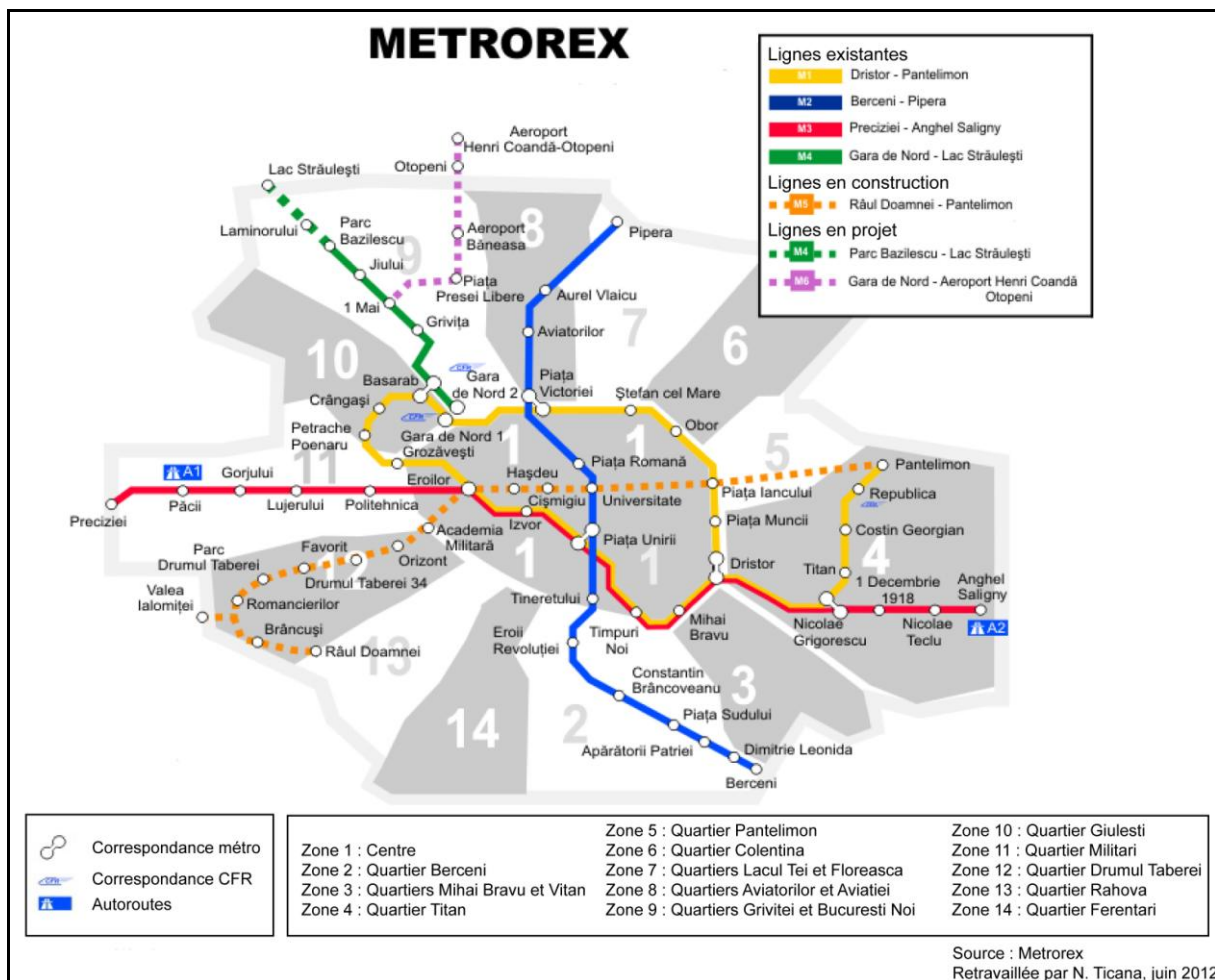


En ce qui concerne le réseau de métro il y a quatre grandes « magistrales » (M1, M2, M3 et M4 – Gara de Nord-Parc Bazilescu) qui assurent un transport rapide pour la commune de Bucarest. En même temps il y a des projets pour desservir d'autres parties de la capitale, encore privées de ce moyen de transport, mais aussi la commune d'Otopeni, avec le terminus à l'aéroport international Henry Coandă. Il s'agit de la M4 Parc Bazilescu-Lac Străulești, la M5

Râul Doamnei-Pantelimon, qui est maintenant en construction et la M6 qui conduira vers l'aéroport et qui est, elle aussi, en projet (Figure n°121).

Avec la création de la ligne 6 de métro qui va relier Bucarest et l'aéroport d'Otopeni un nouveau moyen de transport traversera et desservira les quartiers pavillonnaires du nord de la ville. C'est le premier projet qui essaie de rendre plus efficace la relation de transport entre les zones résidentielles périphériques et la commune-centre de Bucarest.

Figure n° 121 : Le réseau de métro à Bucarest



Les chemins de fer, quand à eux, apportent une faible contribution aux transports publics pour l'espace périurbain de Bucarest. La densité des voies ferrées est assez importante, mais les horaires, la fréquence ou les tarifs restent insatisfaisants. Par exemple Bucarest-Buftea par la voie ferrée (17 km) se fait entre 15 et 21 minutes. Il y a douze trains qui partent de la capitale vers cette commune urbaine d'Ilfov entre 5h10 du matin et jusqu'au 21h10 du soir (les autres horaires : 6h27, 9h50, 13h05, 14h06, 16h30, 16h45, 17h06, 17h45, 18h40, 20h15) et niveau tarif cela coute entre 7 et 11,7 RON (1.55 – 2,6 euros). En *maxi-taxi* cela coute 4 RON (0,88 euros). Le transport ferroviaire est utilisé d'une façon isolée pour les navettes. En même temps l'anneau

de ceinture ferroviaire représente une barrière difficile à traverser. La voie ferrée représente un élément de contrainte pour trafic routier dans certains secteurs. L'accès vers Bucarest ou vers les communes périurbaines se fait en traversant la voie ferrée, à cause du manque des passages. Souvent passages à niveau restent fermés pendant longtemps pour permettre le passage des trains de marchandises ou de voyageurs. Ces arrêts créent des files interminables de voitures, fait qui rend le trafic insupportable.

Pour résoudre ces problèmes d'infrastructures routières et des moyens de transport, les acteurs locaux, régionaux et internationaux montrent le désir de les améliorer. Des projets à toutes les échelles s'annoncent.

IV. Projets d'extension et de modernisation des infrastructures routières

Face à tous les dysfonctionnements qu'il y a au niveau des infrastructures à Bucarest et dans son espace périurbain, des projets émergent pour améliorer la situation. Au niveau national l'État agit sur plusieurs directions d'action. C'est la Compagnie Nationale d'Autoroutes et de Routes Nationales (CNADNR) qui s'en charge. Au niveau départemental c'est le Conseil Départemental d'Ilfov (CJI) qui est l'administrateur. Des modernisations sont en cours, d'autres sont en projet. Et au niveau communal ce sont les autorités locales qui agissent au niveau des infrastructures. En matière de réseaux de transports en commun des projets s'annoncent également.

1. Des projets à l'échelle nationale qui avancent en douceur

La longueur des routes en Roumanie atteint aujourd'hui 198 589 km, dont seulement 262,9 km d'autoroutes et 15 934 km de routes nationales (juillet 2012). C'est la CNADNR qui se charge donc de l'exploitation, de l'entretien, de la modernisation et du développement de ces axes routiers nationaux.

Parmi les projets en cours de la CNADNR, qui affectent Bucarest et son espace périurbain, rappelons l'élargissement à quatre voies de la DN 5 Bucarest-Giurgiu au sud de la capitale avec la construction d'une rocade entourant la commune d'Adunații-Copăceni (commune vouée à accueillir le nouvel aéroport sud de Bucarest). Les objectifs de ce projet vont dans le sens de la prévention des blocages routiers, l'amélioration du trafic ainsi que l'augmentation de la vitesse de déplacement. Un deuxième grand projet concerne la construction et la réhabilitation de certains secteurs de l'autoroute A2 Bucarest-Constanța. Un troisième projet concerne la réalisation d'une rocade pour Mihăilești, commune du département de Giurgiu au sud de Bucarest, le but étant d'augmenter la vitesse moyenne en passant de 24,3 km/h à 85

km/h (CNADNR). Des travaux de modernisation ont déjà été réalisés sur d'autres routes nationales (DN), ce qui fait que la circulation sur ce type d'axe majeur est convenable.

Mais le projet le plus important, concernant le transport routier et autoroutier lié à la commune de Bucarest, est la construction de l'autoroute A3 vers Braşov, qui traversera les montagnes et qui réduira le temps entre Bucarest et les points touristiques de cette zone montagneuse. L'autoroute Bucarest-Braşov (173 km) fait partie de l'autoroute Bucarest-Borş (nord-ouest du pays) (565 km). Cette autoroute a été divisée en deux projets indépendants par les autorités roumaines : Bucarest-Braşov et Braşov-Cluj-Borş. Le secteur Bucarest-Braşov traversera la ville de Ploieşti. D'ailleurs le tronçon Bucarest-Ploieşti a été achevé en juillet 2012. Un autre projet en cours concerne la réalisation des connexions entre les autoroutes A1 et A2. Il s'agit de l'élargissement du périphérique actuel de Bucarest, la partie nord jusqu'à la fin de l'année 2012 et la partie sud jusqu'en 2014. Il est important d'évoquer les échangeurs de ces autoroutes qui jouent un rôle de « diffuseurs » pour le trafic périurbain. Pour l'A3 dans le plan d'aménagement du département (PATJ) d'Ilfov trois échangeurs ont été prévus : un à l'intersection avec le périphérique de Bucarest pour faire le lien entre Ştefăneştii de Jos et Tunari, un deuxième échangeur au niveau de la route communale n° 184 qui fait le lien entre Moara Vlăsiei et Snagov et un troisième échangeur au niveau de la route départementale 101B qui fait le lien entre Gruiu et Nuci tout au nord du département d'Ilfov. Pour ce qui est du périphérique des échangeurs n'apparaissent pas sur le plan d'aménagement. Des intersections « points d'arrêt » (sans feu, et on traverse l'intersection à l'amiable) apparaissent au niveau de toutes les routes nationales, départementales ou autres qui partent de Bucarest et qui rejoignent le périphérique.

Un projet qui est apparu depuis longtemps mais qui ne semble pas se concrétiser est la création d'un nouveau périphérique de Bucarest. Depuis son apparition, le trajet ne cesse pas de changer, la cause étant le problème des expropriations. Certains acteurs locaux, n'en parlent même plus et ce projet semble parfois oublié, même si le trajet de cet axe est censé traverser le territoire de leur commune. Pour ce projet des nœuds routiers apparaîtront aux intersections avec les routes nationales et les autoroutes : dix échangeurs dont sept au niveau des routes nationales et trois au niveau des autoroutes A1, A2 et A3. D'autres projets qui apparaissent sur le PATJ d'Ilfov concernent la construction d'autres autoroutes après 2015 : une vers le sud, vers Giurgiu, une deuxième vers le sud-ouest, vers Craiova et une troisième vers le nord vers Ploieşti (Figure n°116). Cela peut surprendre, car l'autoroute A3 passe par Ploieşti ; on peut se demander si en 2004, quand le PATJ d'Ilfov a été élaboré, l'A3 n'avait pas un autre trajet.

Ces grands projets liés aux infrastructures de transport à Bucarest et dans l'espace périurbain vont contribuer à la fluidification des transports. Mais des projets de construction des

ponts au croisement de ces axes majeurs et du périphérique de Bucarest sont encore plus nécessaires pour rendre fluide la circulation à la sortie de la capitale. Tous ces projets d'envergure nationale, montrent le début du développement routier bucarestois qui accompagne son développement urbain.

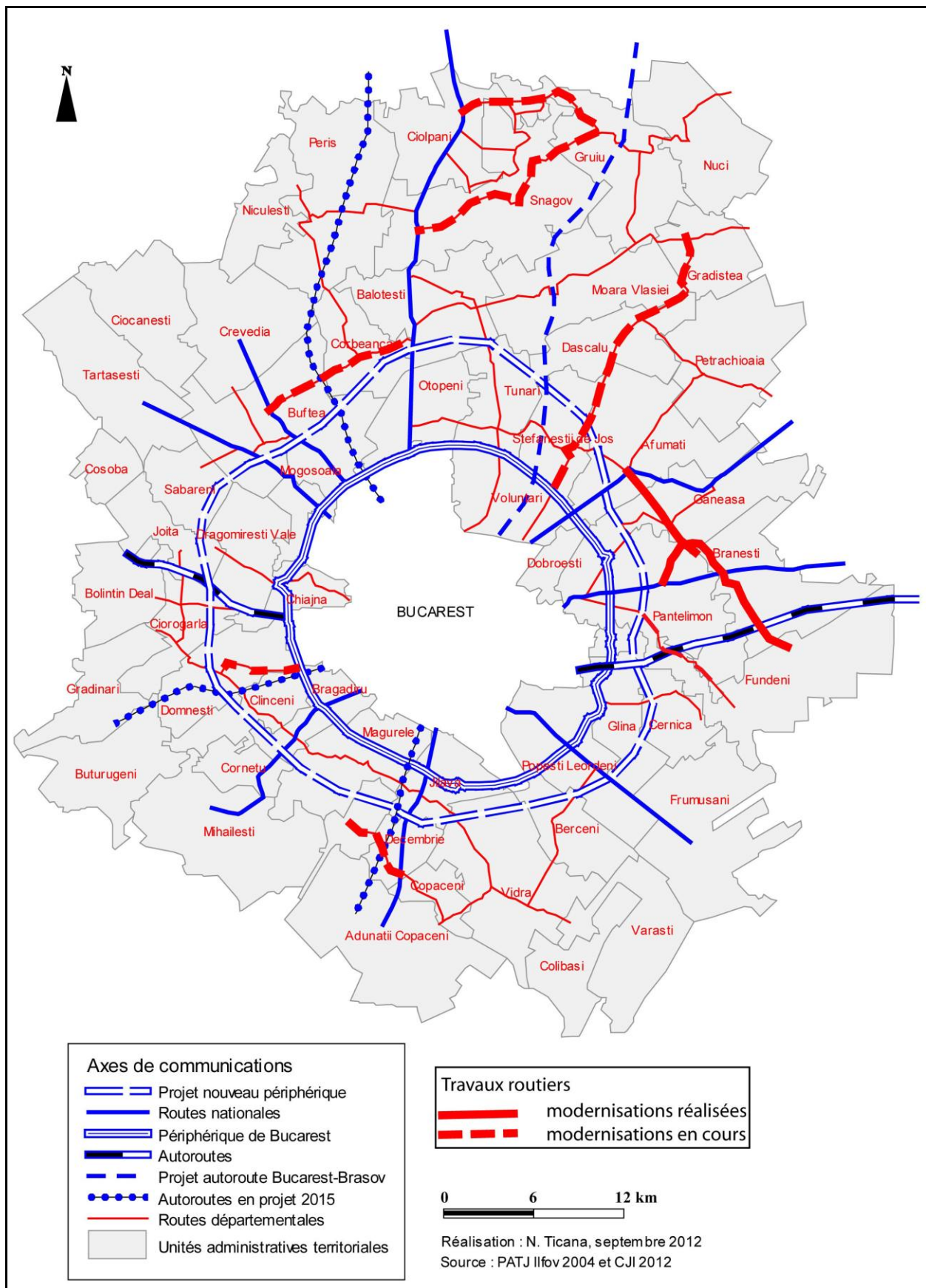
2. A l'échelle départementale les projets concernent plutôt les axes très circulés

Les routes départementales dans Ilfov représentent 50% des routes publiques et elles accueillent 80% du trafic. Pour une cohérence des ces axes de transport dans le périurbain de Bucarest, une attention particulière doit leur être accordée. Le conseil départemental d'Ilfov a pu moderniser jusqu'à présent certains tronçons qui étaient d'une importance primordiale, puisque le trafic s'était beaucoup intensifié par suite des installations des espaces commerciaux ou de stockage et de logistique. D'autres projets sont en cours de finalisation.

Des projets de modernisation ont été réalisés sur les routes départementales DJ 100 et DJ 301B. Cela concerne les secteurs Găneasa - Brănești, Brănești – la limite d'Ilfov avec le département de Călărași et Afumați - Găneasa, tout comme le secteur entre le Monastère Pasărea (commune de Brănești) - Cozieni (village appartenant à la commune de Găneasa).

Des projets de modernisation s'opèrent actuellement sur les routes départementales DJ 301 entre Pantelimon (DN3), Cernica et Tânganu (village appartenant à la commune Cernica), sur la DJ 101B entre DN1, Snagov et Gruiu, sur la DJ 101 entre DN1 et Buftea, sur la DJ 200 entre le Périphérique de Bucarest, Ștefănești, Dascalu et Grădiștea, sur la DJ 101 C, sur la DJ 401D entre Dărăști et 1 Decembrie et sur la DJ 602 entre le Périphérique de Bucarest et la commune de Domnești (Figure n°122).

Figure n° 122 : Les travaux routiers réalisés ou en cours dans la zone périurbaine de Bucarest entre 2007 et 2013



Tous ces projets ont été établis et financés presque intégralement par le Programme Opérationnel Régional (POR) 2007-2013 au niveau national. C'est un programme agréé avec l'Union Européenne et c'est un outil important pour les stratégies et les politiques de développement régional du pays. L'objectif général des POR est la promotion du développement local dans les régions roumaines de développement par l'amélioration des infrastructures tout d'abord, tout en réduisant les disparités de développement économique et social.

Ces modernisations au niveau départemental sont importantes, car certaines routes n'étaient même pas goudronnées, comme c'est le cas de la DJ 401D qui relie les communes de Dărăști-Ilfov et 1 Decembrie, et d'autres étaient en mauvais état. Ceci démontre l'intérêt des autorités à améliorer et moderniser les axes routiers et autoroutiers en vue d'un développement métropolitain.

3. À l'échelle communale des différences majeures apparaissent entre communes rurales et communes urbaines

A l'échelle communale, il y a des différences entre les communes rurales et les communes urbaines. Les communes urbaines affichent en général un degré plus important de routes modernisées, par rapport aux communes rurales où souvent ce sont seulement les secteurs routiers de la commune-centre qui sont asphaltés, tout comme les routes départementales qui y passent. Malheureusement nous n'avons pas de données chiffrées récentes dans ce sens, mais nos enquêtes de terrain réalisées aux cours des quatre dernières années nous permettent de l'affirmer. Pourtant, certaines communes rurales, vouées à une urbanisation prononcée ces dernières années, présentent elles aussi un taux de goudronnage important. Par exemple en 2000 dans la commune rurale de Clinceni (sud-ouest de Bucarest) 80% des rues étaient modernisées. Depuis quatre ans le système des routes et des rues dans cette commune a beaucoup changé, dans le sens où beaucoup d'entre elles ont été améliorées et aujourd'hui presque tout le système routier de la commune a été modernisé. Un nombre important de nouvelles rues est apparu dans les communes les plus touchées par la périurbanisation résidentielle. D'autres communes (exemple : Domnești) travaillent actuellement sur leur trame des rues puisqu'elles envisagent de transformer tout leur territoire en *intravilan* et donc tous les chemins agricoles deviendront des rues. Ceci va aussi dans le sens de la délimitation des parcelles pour une urbanisation future. Mais beaucoup de communes (urbaines et rurales) présentent encore des routes de campagnes non goudronnées, et dans le meilleur des cas empierrées même dans les nouveaux secteurs résidentiels (exemple : Pantelimon). Il s'agit souvent des communes les plus pauvres, où les taxes locales ne suffisent pas pour ces travaux. Peu à peu, avec les subventions de l'État et surtout avec les aides européennes, le système routier à toutes les échelles se met au niveau d'une capitale européenne.

Bucarest se développe et les communes limitrophes accompagnent ce développement. Pourtant, tous les éléments ne se coordonnent pas. A côté du développement résidentiel et économique, les infrastructures de transport et les transports en commun subissent toujours des dysfonctionnements. Le transport à Bucarest représente un grand enjeu à prendre en compte et à améliorer. Un bon nombre de routes, qu'elles soient nationales, départementales ou communales, ne sont toujours pas adaptées à l'évolution de l'espace périurbain bucarestois. Les routes ont besoin de travaux de modernisation avec des élargissements des axes de transport pour fluidifier le trafic, mais aussi de travaux de réhabilitation permanents. C'est un bon début, puisque des projets se profilent à tous les échelons s'annoncent pour le futur proche. Les transports en commun doivent également être pris en compte par les départements ; ceux-ci doivent organiser leur propre réseau pour contribuer à un développement cohérent des transports régionaux. Toutes les faiblesses en termes de transport sont dues à une absence de plans stratégiques de développement urbain, à des contraintes administratives, législatives et financières. Il faut d'abord améliorer ces aspects de gouvernance et de moyens pour pouvoir obtenir un bon fonctionnement et une coordination entre les divers éléments du développement urbain bucarestois.

CHAPITRE X : LES MOBILITÉS LIÉES AU TRAVAIL ET À LA RECHERCHE DES ÉQUIPEMENTS ET DES SERVICES, DES ACHATS ET DES LOISIRS

Entre Bucarest et sa zone d'influence entretient depuis toujours des relations diversifiées. Entre le travail et les loisirs, la recherche d'équipements et de services, de produits agricoles ou d'autres types de consommation, ces liens existent depuis longtemps. Avant la chute du communisme ce type de relations étaient plus orientées du périurbain vers Bucarest mais aujourd'hui les deux sens se superposent. Les Bucarestois cherchent plus un cadre de vie agréable, une maison plus grande ou des espaces d'agrément qu'ils ne trouvent pas forcément sur place ; les périurbains, à leur tour, sont à la recherche des équipements et des services auxquels ils n'ont pas accès sur place, faute de leur existence.

Nous allons traiter dans ce chapitre des différents types de mobilités présentes dans la zone périurbaine de Bucarest en commençant par les trajets résidentiels et les différents raisonnements de la population dans le choix de leur logement actuel. Dans un deuxième temps nous étudierons les mobilités pendulaires qui vont dans trois sens différents : entre Bucarest et l'espace périurbain, du périurbain vers Bucarest et entre les différentes communes périphériques de la capitale. Nous finirons ce chapitre par les mobilités liées à la recherche des services, des équipements et des centres commerciaux.

Ce chapitre repose sur une méthodologie qui ressemble à celle de plusieurs autres chapitres réalisés auparavant. Nous avons utilisé des données statistiques disponibles, nos enquêtes de terrain réalisées en août 2010 et juin 2011, ainsi que d'autres études, celle de Bogdan Suditu (2006) ou celle sur la zone métropolitaine de Bucarest, étude effectuée par le Centre de Sociologie Urbaine et Régionale de Roumanie (CSUR) en 2003, à la demande de Vasile Gherasim, ancien maire du premier arrondissement de la capitale.

I. Aspects sociaux de la mobilité : entre choix et contrainte

D'après la recherche sociologique du CSUR il y a une forte interrelation entre Bucarest et les communes de l'espace périurbain. Ces relations concernent plus les migrations alternantes et l'attraction résidentielle temporaire ou permanente des communes qui entourent la grande ville. Les communes périurbaines représentent des points d'attraction plus élevés que Bucarest en termes de résidences individuelles.

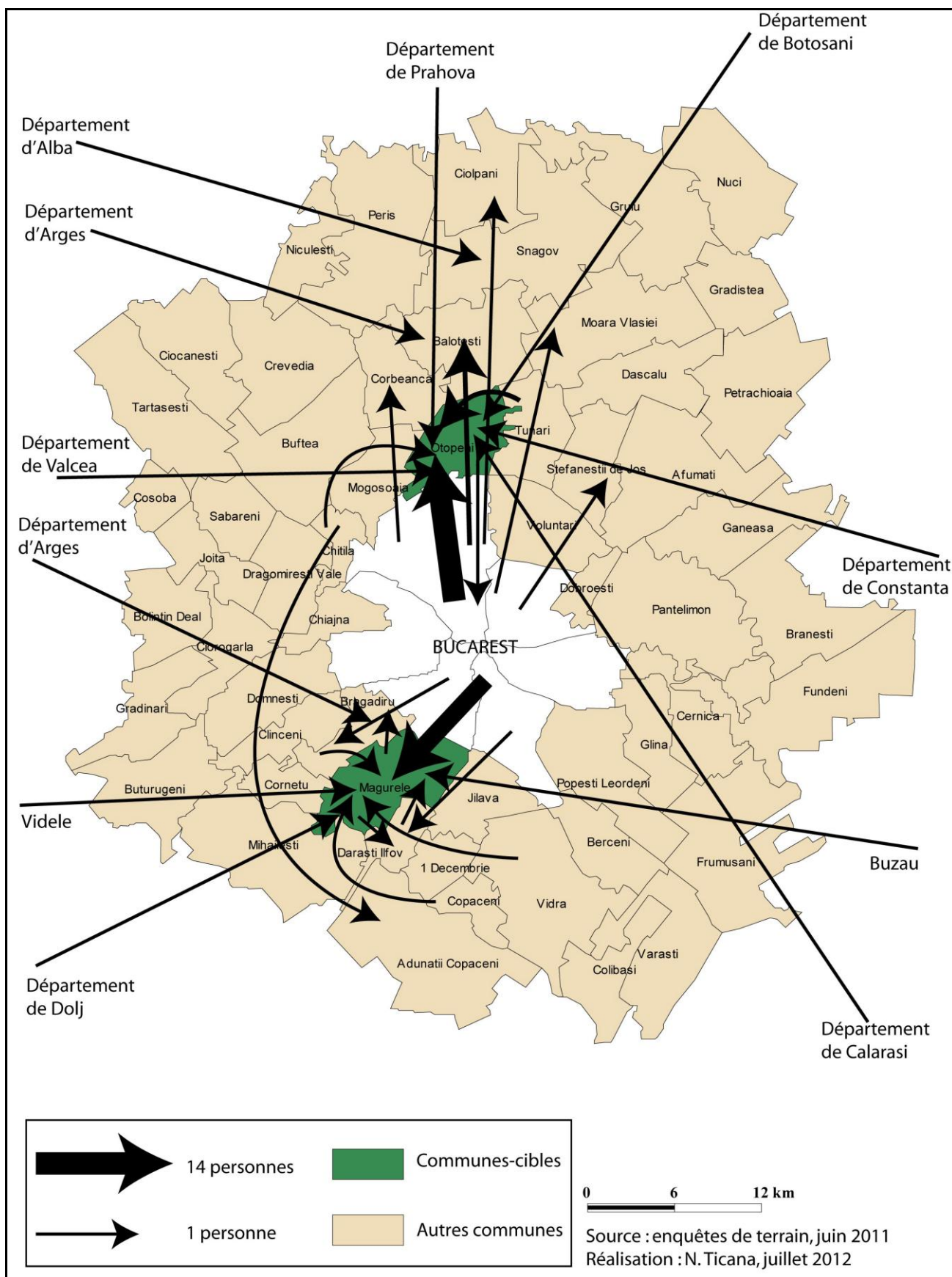
Certaines questions concernant l'ancien et l'actuel logement, des questionnaires que nous avons appliqués dans deux lycées des communes Otopeni et Măgurele, nous ont aidée à réaliser des trajets résidentiels des périurbains. Plusieurs phénomènes apparaissent. Si la plupart des

Bucarestois sont à la recherche d'un logement plus grand, d'après les résultats de la thèse de doctorat sur les mobilités résidentielles à Bucarest de B. Suditu, lors de nos enquêtes de terrains d'autres motifs sont ressortis, comme le déménagement à la suite d'un mariage ou au travail. Parmi les répondants, la plupart avaient déménagé sur leur commune actuelle de résidence depuis au moins dix ans.

1. Trajets résidentiels : attraction résidentielle forte vers le périurbain

Sur les 69 questionnaires appliqués dans la commune d'Otopeni, 32 répondants n'ont pas toujours habité dans leur commune actuelle de résidence. Sur les 74 questionnaires appliqués dans la commune de Măgurele un nombre de 27 personnes avaient déménagé. Nous rappelons le fait que les questionnaires ont été donnés aux élèves pour être complétés par un de leurs parents. Les parents de certains élèves qui n'habitaient sur aucune de nos communes-cibles (Otopeni ou Măgurele) ont répondu à nos questions en fonction de l'endroit où ils habitaient. Ceci nous a permis de nous rendre compte des migrations résidentielles entre Bucarest et d'autres communes du périurbain ou tout simplement entre les communes de notre espace d'étude. Deux phénomènes apparaissent. La plupart des répondants qui ont déménagé dans la commune sur laquelle ils habitent actuellement résidaient avant à Bucarest, quatorze pour Otopeni et onze pour Măgurele. Un autre phénomène qui apparaît est le fait que des personnes venant des localités et départements extérieurs à notre zone d'étude aient déménagé à proximité de Bucarest. Pour le nord de la capitale il s'agit de sept personnes, pour le sud de Bucarest un nombre de quatre personnes a été observé. Des trajets résidentiels entre les communes périurbaines ont également été remarqués (Figure n°123). Leurs raisons pour le déménagement sont diverses.

Figure n° 123 : Trajets résidentiels dans le périurbain bucarestois

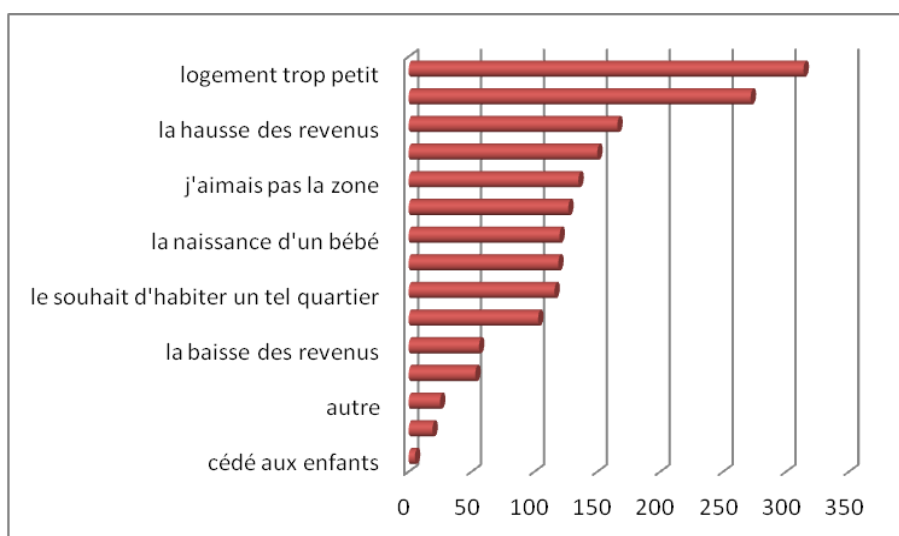


2. Raisonnement des Bucarestois dans le déménagement : la recherche d'un logement plus grand prime

Le parc du logement a évolué en Roumanie dans les deux dernières décennies surtout grâce à l'initiative privée, individuelle ou entrepreneuriale. Les investisseurs privés ont eu pour but l'amélioration et la diversification du parc de logements, surtout pour une catégorie de population bien placée du point de vue financier. La population aisée a le choix alors, entre un appartement dans une nouvelle résidence et un pavillon.

Les motifs du changement de logement des Bucarestois sont multiples. Bogdan Suditu dans sa thèse de doctorat (2006) a fait une enquête sur les motifs des Bucarestois pour changer de domicile. Même si l'enquête était destinée à des personnes changeant de domicile à l'intérieur des limites municipales de la capitale nous considérons que ses résultats peuvent être appliqués aussi pour le périurbains puisque lors de nos enquêtes de terrain certains de ces résultats sont ressortis également comme la recherche d'un logement plus grand. Ce fait est d'ailleurs avéré à travers les statistiques nationales sur la taille des logements construits dernièrement dans le pays. D'autres motifs que cet auteur évoque sont le confort, la hausse des revenus, le rapprochement ou le changement du lieu de travail etc. (Figure n°124). Ce qui pèse le plus dans l'acquisition d'un nouveau logement est la taille de l'ancien logement, qui était trop petit ainsi que l'inconfort. Par conséquent, les Bucarestois qui en ont les moyens sont à la recherche d'un logement plus spacieux et plus confortable.

Figure n° 124 : Motifs des Bucarestois dans le changement de leur domicile



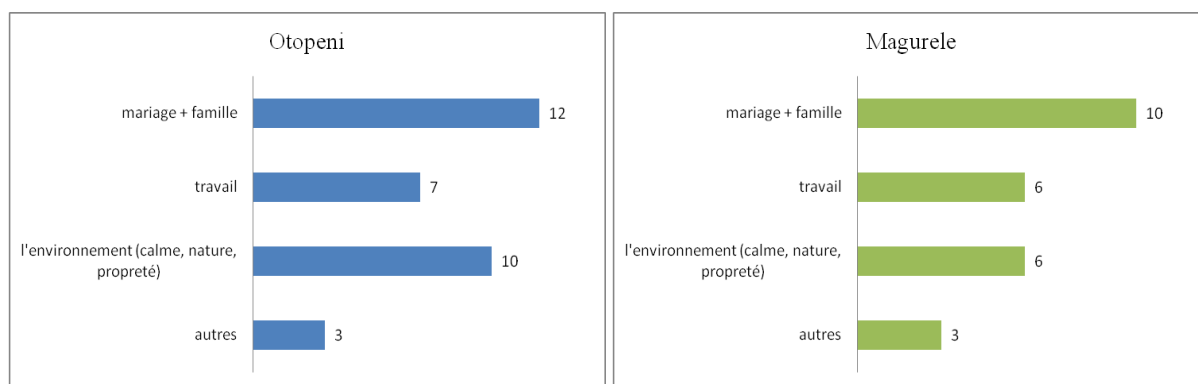
Source B. Buditu, 2007, Réalisation : N. Ticană

Lors de nos enquêtes de terrain, de juin 2011 dans les communes d'Otopeni et Măgurele nous avons constaté un autre phénomène. Beaucoup de personnes qui n'étaient pas originaires

des lieux (Măgurele et Otopeni, voire d'autres communes périurbaines) avaient rejoint la commune par mariage ou à cause du travail. Un nombre important de répondants évoquaient l'environnement, la nature, le calme ou la verdure. Toutes ces personnes ne font pas partie des nouveaux habitants périurbains des dix dernières années et non plus des habitants des « communautés fermées ».

Dans la commune d'Otopeni, au nord de Bucarest, sur 32 répondants ayant déménagé, la plupart ont choisi cette commune à la suite d'un mariage, ou parce qu'ils avaient de la famille sur place, en deuxième position se situant l'environnement et en troisième position le travail (Figure n°125). Il faut mentionner le fait qu'il s'agissait de questions avec des réponses ouvertes. Pour la commune de Măgurele, au sud de Bucarest, ce sont toujours les questions familiales qui ont le rôle le plus important dans les changements de domicile, le travail et l'environnement occupant la deuxième place à égalité (Figure n°126).

Figure n° 125, Figure n° 126 : Motifs du changement de logement



Source : Enquêtes de terrain, juin 2011, Réalisation : N. Ticană

II. Mobilités pendulaires dans l'espace périurbain bucarestois orientées davantage vers Bucarest

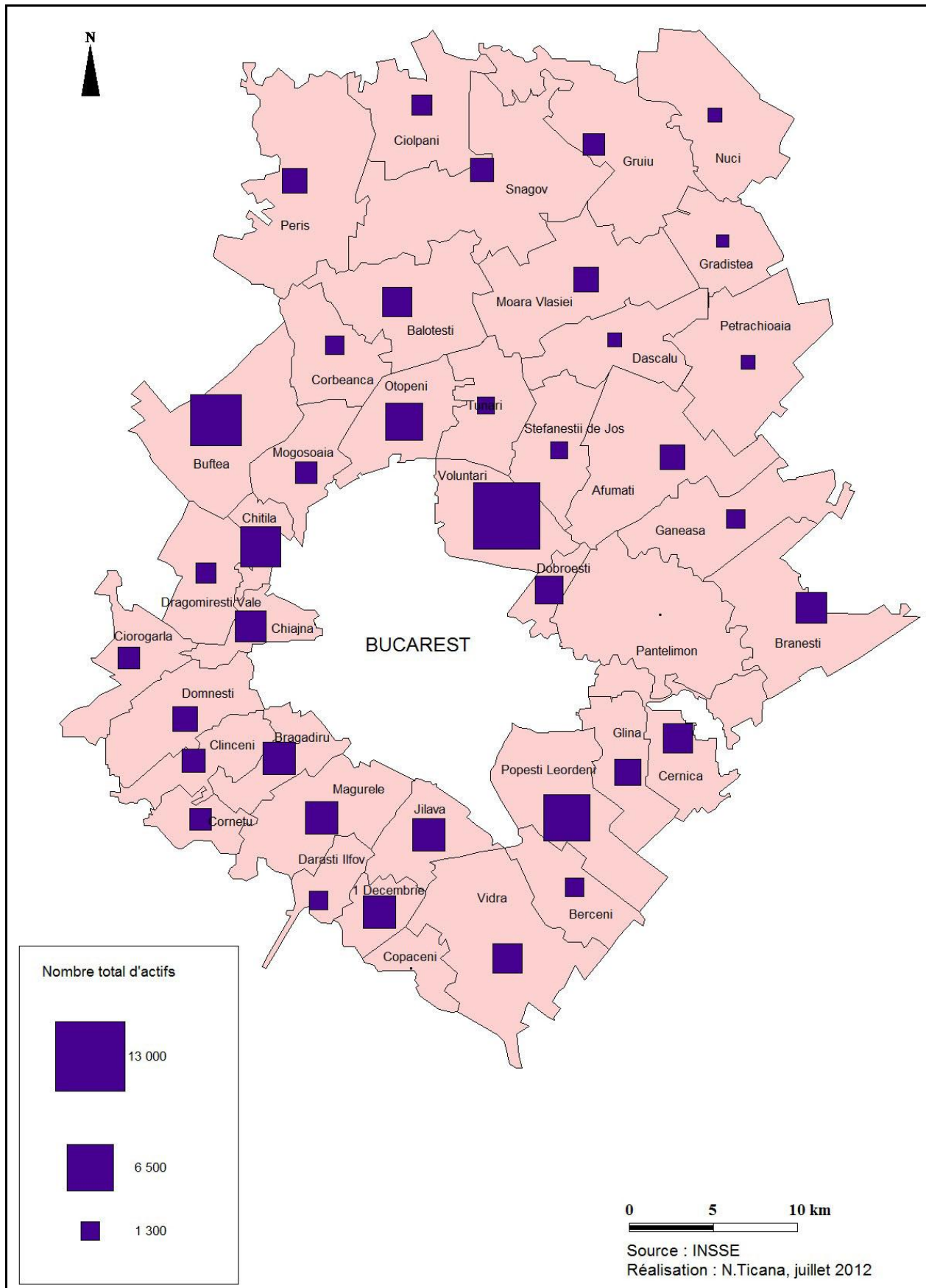
Des données statistiques concernant les mobilités pour le travail existent, par contre le lieu exact de travail n'est pas indiqué et ces données ne sont pas estimées tous les ans. Le département d'Ilfov nous a fourni ce type de données pour ses communes et les informations concernent le nombre de salariés travaillant sur place, dans une autre commune du département (mais on ne sait pas laquelle), dans un autre département (Bucarest est compris dans cette catégorie) ou à l'étranger. Puisque les résultats du recensement de la population et des logements de 2011 ne sont pas encore publics, nous utiliserons dans le cadre de cette étude sur les mobilités pendulaires, les données du dernier recensement qui date de 2002 et seulement pour le département d'Ilfov, puisque nous n'avons pas pu avoir les informations au niveau communal

pour les autres départements. Mais ces données suffisent largement pour démontrer notre propos pour le périurbain bucarestois.

A travers plusieurs cartes nous essayerons d'analyser les mobilités domicile-travail des habitants des communes du département d'Ilfov vers Bucarest ainsi que les mobilités alternantes entre les communes périurbaines. Pour ce qui est des mobilités de Bucarestois vers les communes du périurbain nous utiliserons les résultats du CSUR concernant l'étude de la Zone Métropolitaine de Bucarest de 2003 du site www.zmb.ro puisque nous n'avons pas pu avoir accès à ce type de données.

Cette analyse débutera avec une carte sur le nombre total d'actifs dans le département d'Ilfov en 2002. Les communes qui détiennent le plus grand nombre de personnes en capacité de travail sont les plus peuplées d'Ilfov. La première place est détenue par Voluntari avec un peu plus de 12 000 actifs sur une population totale de presque 30 000 habitants en 2002. Les deuxième et troisième places sont détenues par les communes urbaines de Buftea et Popești-Leordeni avec environ 7 300 et 6 300 actifs en 2002, pour des populations d'environ 20 000 habitants pour Buftea et 14 000 habitants pour Popești-Leordeni. Les dernières places sont occupées par les communes situées au nord de Bucarest, très peu peuplées et où le nombre d'actifs est très bas également (Figure n°127).

Figure n° 127 : Le nombre total d'actifs dans Ilfov en 2002



1. Mobilités domicile-travail importantes vers Bucarest

Les mobilités domicile-travail sont un phénomène important dans l'espace périurbain de Bucarest, elles existent d'ailleurs depuis longtemps. La carte suivante met en évidence les mobilités pour le travail entre la capitale et l'espace périurbain, en direction de Bucarest. Cette figure montre le taux et le nombre de salariés travaillant dans un autre département qu'Ilfov. Comme Bucarest est un municipe à part, ayant le rang d'un département, il est également concerné par ces salariés qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence. Bine qu'on n'ait pas de données sur les départements concernés, nous pensons que la plupart de ces salariés travaillent à Bucarest, puisque c'est la capitale qui offre le plus grand nombre d'emplois. Nous pouvons constater que les taux les plus importants touchent les communes de l'est et de l'ouest de Bucarest, avec des taux dépassant les 45% et allant jusqu'à presque 67% (Figure n°128). Ces communes offrent sans doute très peu d'emplois et ceci doit être la raison principale pour laquelle la population est contrainte d'aller chercher du travail ailleurs. La plus grande partie de la main d'œuvre pour Bucarest et d'autres départements vient des communes situées au nord-est et à l'est, suivies par les communes de l'ouest de la capitale. Pour les communes du nord du département d'Ilfov les taux et le nombre d'actifs allant travailler dans un autre département est très faible, les actifs salariés travaillant plus sur place ou dans d'autres communes d'Ilfov comme nous pourrions le constater sur les cartes n° 131 et 132.

Ce phénomène de déplacement élevé pour le travail vers Bucarest a été mis en évidence à une échelle locale également à travers nos enquêtes de terrain dans les deux communes Otopeni et Măgurele. Nous pouvons observer que, sur les 22 personnes répondantes pour Otopeni qui ne travaillent pas dans la commune où ils habitent, quinze vont travailler à Bucarest (douze habitants d'Otopeni et trois de Balotești). Les migrations pendulaires entre les différentes communes du périurbain sont également mises en évidence. Pour Măgurele sur les 27 personnes travaillant ailleurs que dans leur commune de domicile, vingt vont travailler à Bucarest, dont quinze de Măgurele. Des salariés d'autres communes vont venir travailler à Măgurele, tout comme des habitants de cette commune vont travailler dans un autre espace du périurbain (Figure n°129). Ceci démontre, que le plus grand pôle d'emploi est détenu par la capitale roumaine, mais aussi que le périurbain offre à son tour du travail pour ses habitants, et dans une moindre mesure même pour les Bucarestois.

Figure n° 128 : Les mobilités pendulaires des actifs habitant dans Ilfov vers d'autres départements en 2002

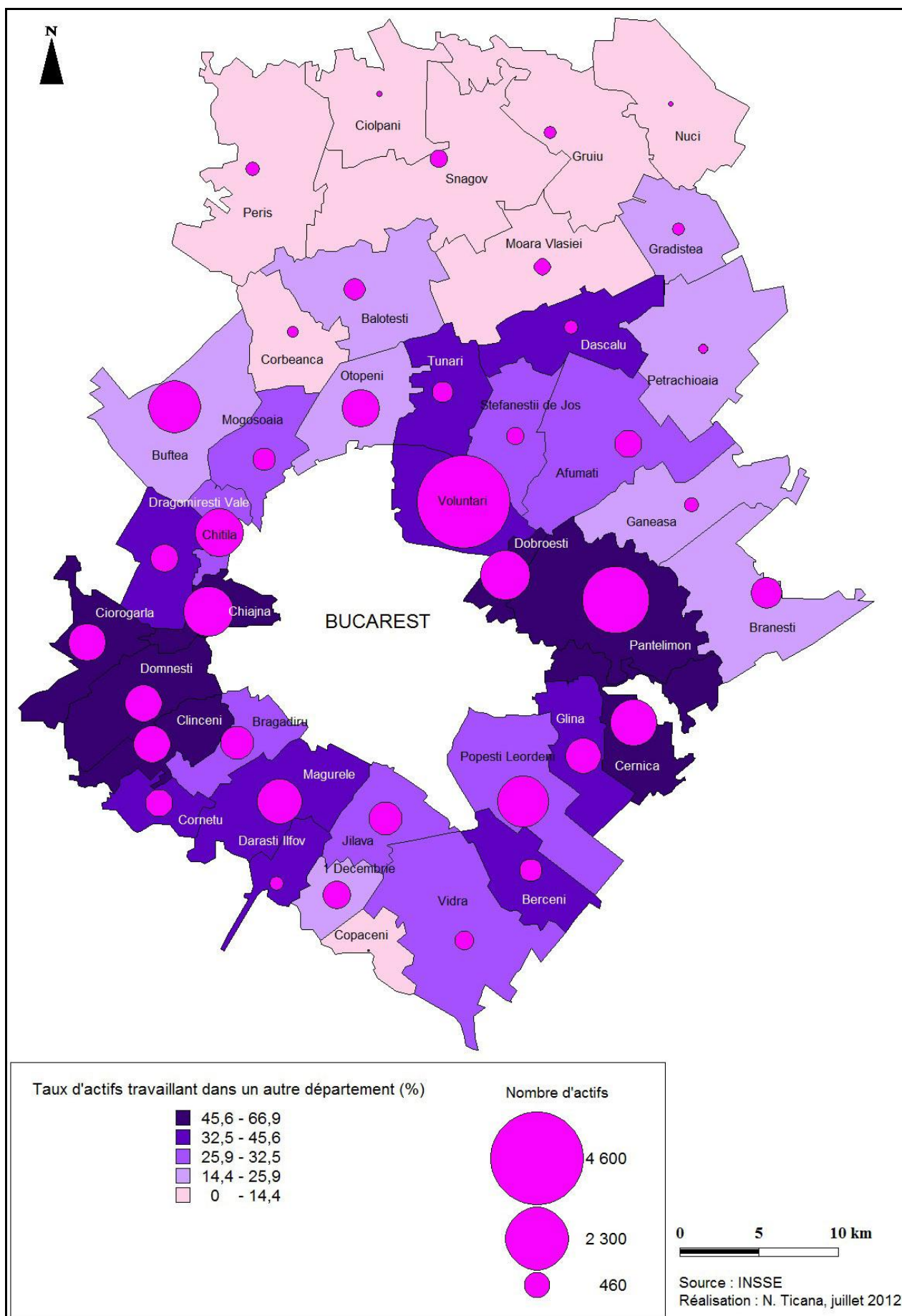
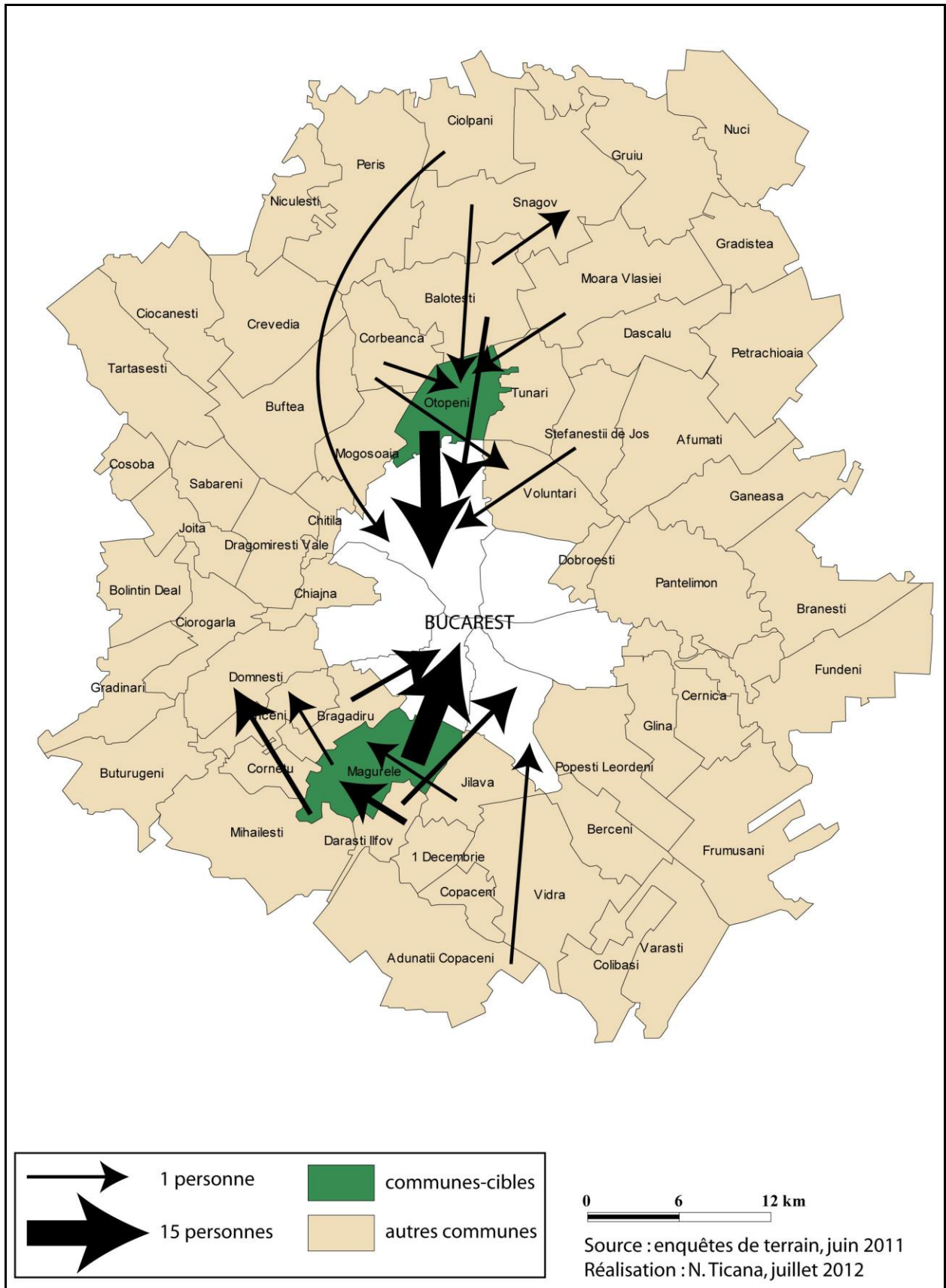


Figure n° 129 : Migrations domicile-travail dans l'espace périurbain de Bucarest

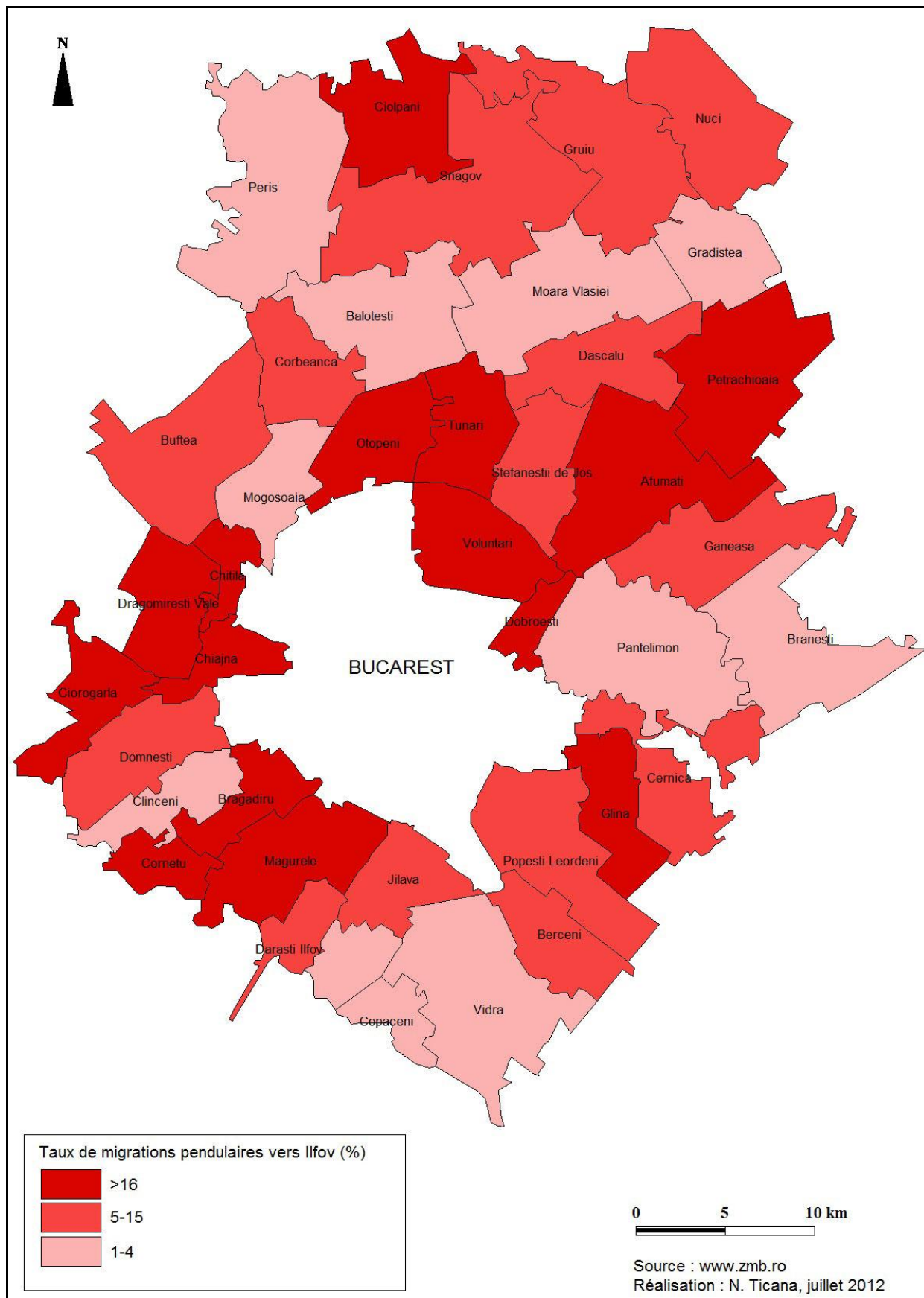


2. Mobilités alternantes peu importantes de Bucarest vers le périurbain

Des mobilités domicile-travail de Bucarest vers le périurbain existaient depuis 2002. Le CSUR a réalisé une enquête sociologique auprès des maires des différentes communes autour de Bucarest, pour l'étude concernant la zone métropolitaine de Bucarest en 2003. Il s'agit des appréciations des maires de l'époque concernant les mobilités domicile-travail de Bucarest vers leurs communes. Cet indicateur a été calculé comme le rapport entre le potentiel des personnes habitant à Bucarest et travaillant dans une commune du périurbain et le total d'actifs de la commune.

D'après ces résultats les taux de migrations pendulaires de Bucarest vers le périurbain sont assez faibles (en 2002). Ces taux sont moins importants vers l'est et le sud du département et plus importants vers le nord et l'ouest, bien qu'ils restent modestes. Nous pouvons citer quelques bassins d'emploi dans l'espace périurbain vers lesquels les Bucarestois peuvent s'orienter. Par exemple à Magurele nous retrouvons l'Institut National de Physique Atomique, les différentes entreprises de production de la commune urbaine de Buftea dans l'industrie alimentaire, des matières plastiques et des matériaux de constructions, l'aéroport International d'Otopeni, les différentes compagnies industrielles et de logistique présentes à l'ouest de Bucarest ou les espaces de bureaux présents aujourd'hui à Pipera, dans la commune de Voluntari. Quelques curiosités apparaissent, de notre point de vue, avec les communes de Ciolpani au nord du département d'Ilfov, commune très éloignée de Bucarest, ou Petrăchioaia et Afumați au nord-est où l'activité prédominante est l'agriculture. Ces communes n'offrent pas beaucoup d'emplois pourtant les maires de l'époque étaient très optimistes dans leur appréciation. D'après eux le taux des Bucarestois travaillant dans leur commune dépasse les 16% (Figure n°130). Nous pouvons également citer le personnel qualifié bucarestois qui va travailler dans le département d'Ilfov dans le secteur scolaire ou sanitaire, un peu partout, puisque chaque commune dispose d'au moins une école ou un dispensaire. Faute de données, nous ne pouvons pas analyser la situation actuelle. Une chose est certaine, il arrive que des Bucarestois se déplacent dans le périurbain pour le travail, moins par contre que les périurbains qui vont à Bucarest pour ce motif.

Figure n° 130 : Les mobilités alternantes de Bucarest vers les communes du département d’Ilfov en 2002

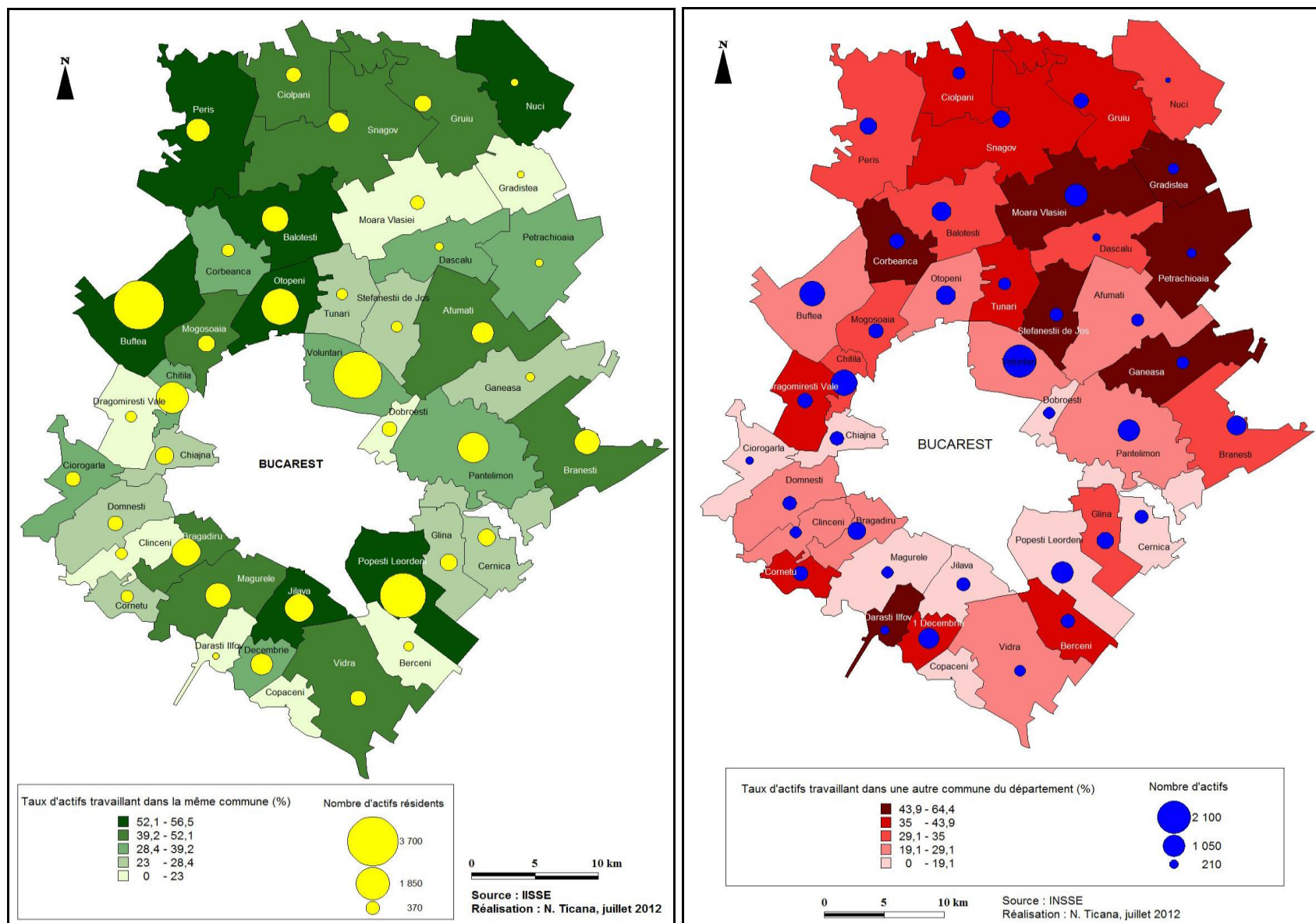


3. Déplacements pendulaires encore plus faibles entre les communes autour de Bucarest

Nous avons vu jusque là que les mobilités s'effectuaient en direction de Bucarest ou de la capitale vers les communes périurbaines. Nous voulons montrer également à travers deux cartes, que ces actifs travaillent également sur place ou dans une autre commune du département d'Ilfov. Nous rappelons le fait que les taux ont été calculés sur le nombre total de salariés et non pas sur le nombre total d'actifs. Le constat est que des taux importants de salariés travaillant dans leur commune de résidence (plus de 52%) s'enregistrent dans les communes du nord-ouest du département d'Ilfov, à Otopeni, à Buftea ou à Balotești. Deux communes du sud se remarquent également : Popești-Leordeni et Jilava (Figure n°131). Un nombre important de communes offraient à l'époque un bon nombre d'emplois dans des unités économiques et industrielles. Loreta Cepoiu donne quelques chiffres au niveau des années 2000, 2005 et 2007, dans sa thèse de doctorat (2008). Jilava, Popești-Leordeni, Otopeni et Buftea enregistrent plus de cinquante unités industrielles en 2005 et en 2007. A l'opposé Moara Vlăsiei, Grădiștea, ou Dărăști-Ilfov enregistrent moins de cinq unités industrielles pour ces deux dates. En termes d'unités économiques le nombre est croissant entre 2000 et 2005 partout dans le département, mais ces unités offrent un nombre moins important d'emplois. En termes de nombre d'actifs salariés, ce sont Buftea, Otopeni et Popești-Leordeni qui enregistrent les chiffres les plus significatifs, tout simplement parce qu'elles sont parmi les plus peuplées, comme nous l'avons déjà observé.

Pour ce qui est des personnes travaillant dans une autre commune du département d'Ilfov, on remarque des taux importants dans les communes du nord et nord-est ainsi que Dărăști-Ilfov au sud, communes plus pauvres en termes d'emplois (Figure n°132). Nous observons des complémentarités entre ces deux cartes, ainsi qu'avec celle concernant les actifs travaillant dans d'autres départements dans le sens où les communes avec un faible pourcentage et nombre d'actifs travaillant sur place affichent des taux et des nombres importants de salariés travaillant ailleurs. Le nombre d'actifs salariés travaillant dans une autre commune d'Ilfov est moins important partout dans cette région, puisque la plupart travaillent sur place, pour les communes riches en activités industrielles ou économiques ou dans d'autres départements et en l'occurrence à Bucarest, qui à son tour offre beaucoup plus de postes dans des secteurs variés.

Figure n° 131, Figure n° 132 : Taux et nombre d'actifs travaillant dans la commune de résidence ou dans une autre commune dans le département d'Ilfov en 2002



III. D'autres types de mobilités

L'espace périurbain, à part la première couronne de communes autour de Bucarest, qui affiche une grande attractivité pour les investisseurs, manque de services ou d'équipements, ainsi que nous l'avons vu dans le huitième chapitre. Les anciens habitants se retrouvent souvent dans la situation d'aller les chercher ailleurs et le plus souvent à Bucarest. C'est le cas également des nouveaux périurbains, pour qui l'extérieur de Bucarest a été choisi comme lieu de résidence uniquement parce qu'il offrait la possibilité d'une grande maison avec jardin, loin du bruit et de l'agglomération. Ils gardent leur travail à Bucarest, tout comme leurs autres activités : culturelles, socio-économiques ou autres.

Nous exposerons par la suite l'exemple de la recherche d'unités scolaires pour lycéens puisque toutes les communes périurbaines n'en possèdent pas, ainsi que l'exemple des grandes surfaces qui offrent des produits de consommation divers et moins chers que dans les communes-centres. Pour la réalisation de ces différents cartes et graphiques nous nous sommes appuyés uniquement sur nos enquêtes de terrain.

1. La recherche des services et équipements de santé et scolaires : un point commun entre les anciens et les nouveaux habitants

Les services et équipements de santé et scolaires font défaut dans le périurbain. Les habitants, anciens ou nouveaux, sont donc obligés d'aller les chercher ailleurs. Ils réalisent donc des mobilités quotidiennes ou occasionnelles, pour rechercher ce type d'équipement. Le département d'Ilfov offre un nombre limité de lycées ou d'hôpitaux : quatorze lycées et huit hôpitaux (INSSE, 2009), contrairement à Bucarest, dont l'offre est de 112 lycées (INSSE, 2009) et 41 hôpitaux (www.spitalele.ro, 2011).

La carte suivante met en évidence les pôles scolaires pour lycéens, ainsi que les migrations scolaires vers les deux communes de nos enquêtes : Otopeni et Măgurele. On peut noter le fait que ces lycées polarisent des élèves des communes avoisinantes, voire des élèves bucarestois (Figure n°133). Les motifs d'attraction sont la proximité, le profil du lycée, voire le programme (matin ou après-midi). Cela n'empêche pas que Bucarest reste un important pôle d'attraction pour les lycéens de toutes les communes du périurbain.

2. La recherche des centres commerciaux : des questions pratiques et financières l'emportent

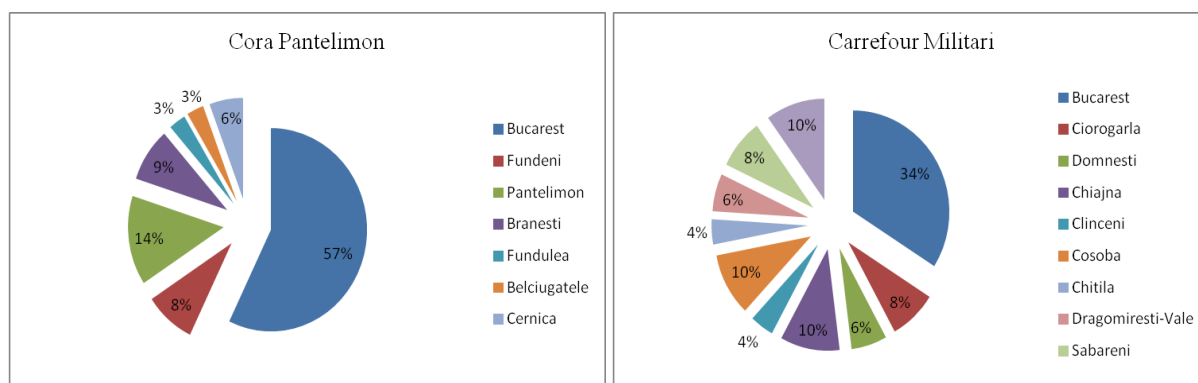
Depuis l'apparition des centres commerciaux, les habitants des communes autour de Bucarest, parmi ceux qui ont les moyens (une voiture personnelle ou un moyen de transport vers ces espaces) vont de plus en plus faire leurs courses ailleurs que dans leur commune. Plus spécifiquement, ils achètent moins dans les boutiques des bourgs, qui sont des fois plus chères et qui n'ont pas toujours tous les produits dont les habitants ont besoin.

Nous prenons les exemples de deux centres commerciaux, un situé à l'est, à l'intérieur des limites municipales de Bucarest – Cora Pantelimon, et l'autre situé l'ouest, à l'intérieur des limites de la commune de Chiajna (voir Figure n°108, chapitre VIII, p. 223). Cinquante personnes ont été questionnées à Carrefour Militari et 35 à Cora Pantelimon. Les questions concernaient la commune de résidence, la fréquentation des centres commerciaux et les motifs dans le choix de ces espaces de chalandise, ainsi que le moyen de transport utilisé. En fonction des réponses nous avons réalisé quelques figures pour illustrer le phénomène d'attraction de ces grades surfaces. Nous avons également réalisé une enquête sur le département de résidence en faisant un comptage des voitures qui sortaient du parking et en observant leur plaque d'immatriculation. Ce comptage a été réalisé le 25 août 2010 pour Carrefour entre 10h15 - 11h15 et 17h15 - 18h15 et le 27 août 2010 pour Cora entre 13h-13h30 et 18h-18h30. 328 voitures ont été comptées pour Carrefour et 236 voitures pour Cora.

En répondant à nos questions, parmi les 35 personnes interviewées à Cora Pantelimon 57% étaient des Bucarestois, tout simplement parce que ce centre commercial se trouve en périphérie du quartier Pantelimon de Bucarest et la plupart d'entre eux habitaient à proximité. Mais des habitants du périurbain se déplaçaient pour y faire leurs courses. Souvent, d'après les discussions, ces périurbains avaient des questions administratives ou autres à régler à Bucarest et ils en profitaient au retour pour faire quelques courses, puisque ce centre commercial se trouvaient sur leur route. La plupart d'entre eux venaient des communes situées à l'est de Bucarest comme Pantelimon ou Brănești dans Ilfov, ou Fundeni et Fundulea, qui se trouvent dans le département de Călărași, à l'est d'Ilfov (Fig. n°134).

Pour Carrefour Militari, bien que le nombre des Bucarestois reste important, les habitants du périurbain profitaient également de cet espace. Entre Chiajna ou Chitila dans le département d'Ilfov, Cosoba ou Săbăreni dans le département de Giurgiu (Figure n°135), l'attraction de cet espace est assez importante.

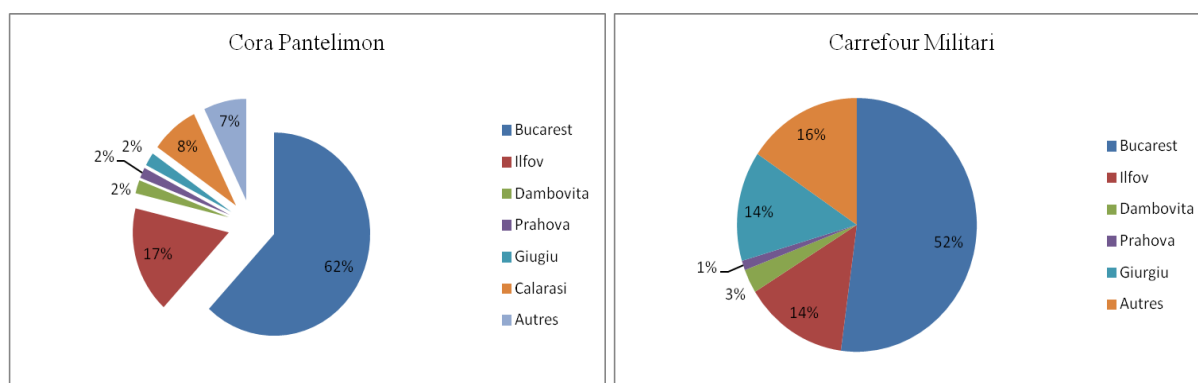
Figure n° 134, Figure n° 135 : Commune de résidence des personnes fréquentant Cora et Carrefour



Source : enquêtes de terrain, août 2010, Réalisation : N. Ticană

Le comptage des plaques d'immatriculation a révélé qu'un nombre important de Bucarestois fréquentaient ces centres commerciaux. Mais ce fait peut être trompeur puisque souvent les habitants d'Ilfov ont leur voiture immatriculée à Bucarest. Nous avons pu observer ce fait réellement dans presque toutes les communes d'Ilfov où nous nous sommes déplacés. Nous pouvons également remarquer le fait que les voitures comptées et immatriculées dans Ilfov présentent un pourcentage important (17% pour Cora et 14% pour Carrefour). Ces centres commerciaux attirent plutôt des habitants des départements qui se trouvent à leur proximité, Giurgiu pour Carrefour, Călărași pour Cora (Figures 136 et 137). Un autre phénomène apparaît aussi. Un nombre important de voitures immatriculées dans d'autres départements de la Roumanie assez éloignés de Bucarest, ainsi que des voitures immatriculées à l'étranger ont pu être comptées. Ceci est dû à l'autoroute A1 qui passe à côté de ce centre commercial et qui attire donc les véhicules qui vont ou qui rentrent de Bucarest.

Figure n° 136, Figure n° 137 : Lieu de résidence des personnes fréquentant les centres commerciaux Cora et Carrefour en fonction de la plaque d'immatriculation des voitures

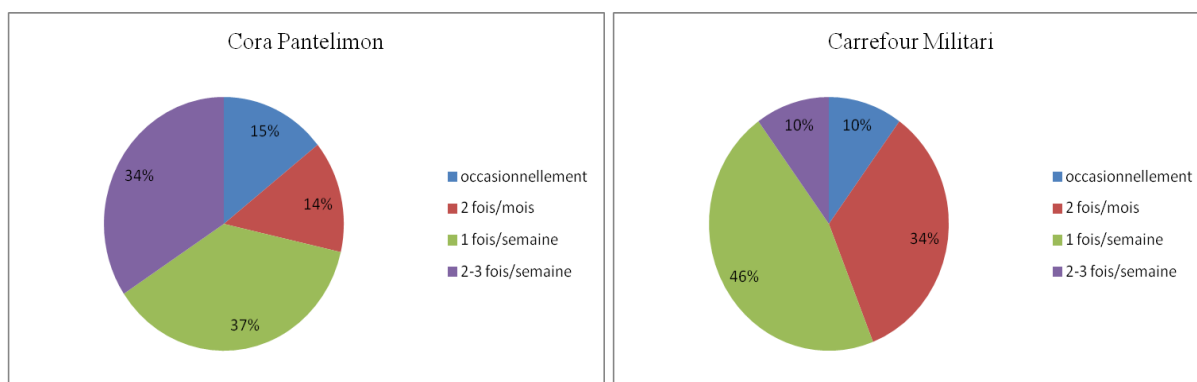


Source : enquêtes de terrain, août 2010, Réalisation : N. Ticană

Ces centres commerciaux sont fréquentés par la plupart des personnes questionnées une fois par semaine, en deuxième position se situant pour Cora Pantelimon la réponse « 2-3 fois par

semaine », puisqu'il se trouve dans le quartier bucarestois Pantelimon, donc plus facile d'accès pour les acheteurs potentiels. Pour Carrefour c'est la réponse « 2-3 fois par mois » qui l'emporte (Figures 138 et 139).

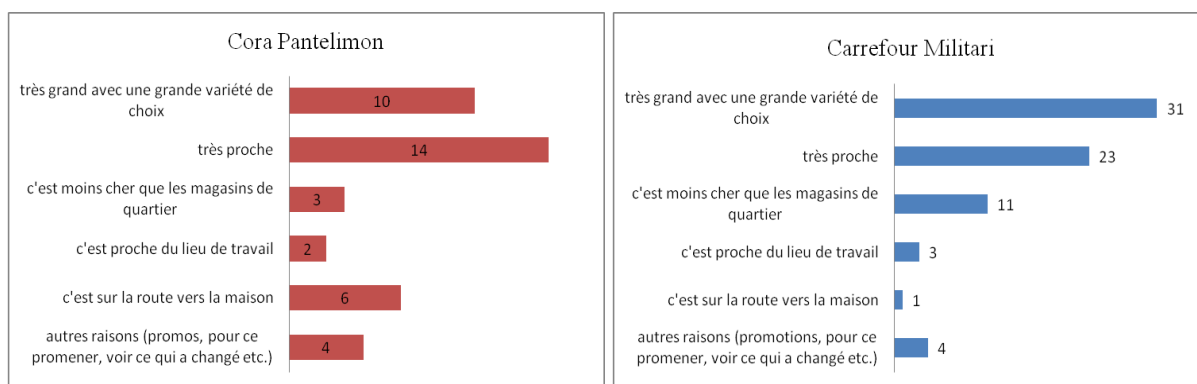
Figure n° 138, Figure n° 139 : La fréquentation des centres commerciaux Cora et Carrefour



Source : enquêtes de terrain, août 2010, Réalisation : N. Ticană

Parmi les raisons de fréquentation de ces centres commerciaux, le fait d'être localisé à côté de leur domicile ou parce qu'il y a une très grande variété de choix compte le plus pour les acheteurs. Quelques-uns évoquent le fait d'être moins cher, d'être proche du lieu de travail ou sur la route vers la maison. Une autre catégorie (retraités ou jeunes) se déplacent vers ces centres commerciaux pour les promotions, pour passer le temps ou pour voir ce qui a changé (Figures n° 140 et 141).

Figure n° 140, Figure n° 141 : Raisons pour fréquenter les centres commerciaux Cora et Carrefour

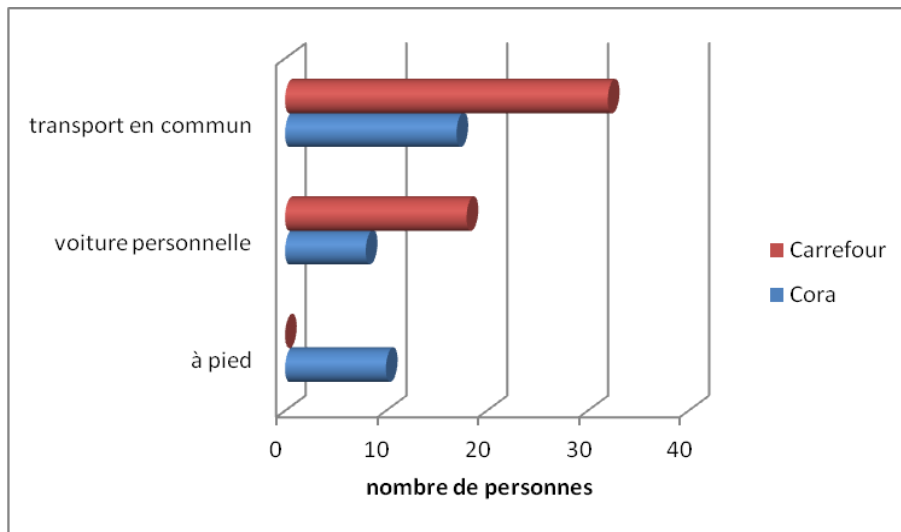


Source : enquêtes de terrain, août 2010, Réalisation : N. Ticană

Enfin, en ce qui concerne le moyen de transport utilisé, beaucoup d'acheteurs empruntent les transports en commun, puisque des bus y vont. Les centres commerciaux assurent eux aussi le déplacement de leurs clients vers Bucarest et des compagnies privées de maxi-taxi partent de ces centres commerciaux vers des communes périurbaines. La voiture personnelle est également

empruntée et un nombre important des clients du centre commercial Cora, des Bucarestois qui habitent à côté, se déplacent à pied (Figure n°142).

Figure n° 142 : Moyen de transport utilisé pour venir dans les centres Cora et Carrefour



Source : enquêtes de terrain, août 2010, Réalisation : N. Ticană

Les mobilités pendulaires ou autres se réalisent depuis longtemps entre Bucarest et son espace périurbain. Elles fonctionnent dans trois directions : Bucarest-espace périurbain, espace périurbain-Bucarest ou espace périurbain-espace périurbain. Ceci démontre la complexité des relations qu’entretiennent les communes du périurbain entre elles ou avec Bucarest et vice-versa. Dans ce contexte des projets privés ou publics pourraient se mettre en place dans le périurbain pour décongestionner la capitale ou pour améliorer l’offre de services, d’équipements ou autres dans le périurbain. Cette possibilité est-elle envisageable pour Bucarest et son périurbain ? La réponse à cette question viendra avec les chapitres suivants concernant la gouvernance et le polycentrisme dans l’espace périurbain bucarestois.

Conclusion partielle

La troisième partie de l’étude apporte des éléments sur les différentes activités présentes dans l’espace périurbain en partant du secteur agricole jusqu’au secteur tertiaire. L’extension de l’espace construit autour de Bucarest a entraîné naturellement une diminution des superficies agricoles. C’est plutôt le secteur nord bucarestois qui en souffre le plus puisque, dans cet espace où la pression foncière est très importante, l’agriculture a été délaissée depuis longtemps. Le sud bucarestois présente encore des traits très profondément agricoles, avec la présence d’une agriculture horticole, qui trouve ses débouchés dans le marché bucarestois et au-delà. Les activités commerciales, tout comme le stockage et la logistique, se sont développés avec

l'apparition de centres commerciaux périphériques et d'espaces de dépôt situés à proximité des échangeurs le long des axes routiers et autoroutiers présents sur notre espace. Des zones de bureaux se concentrent également vers le nord de Bucarest. Les services et les équipements ne sont pas suffisamment représentés dans le périurbain, et notamment dans les communes rurales.

Les infrastructures de transports sont encore insuffisantes et leur état présente des dysfonctionnements qui doivent être réglés au plus vite. Les transports en commun, quand ils existent, sont souvent des initiatives privées chères et ne répondent pas aux normes. Avec l'augmentation de la population périurbaine le nombre de voitures a également augmenté et le réseau routier existant n'est plus adapté à cette augmentation du trafic dans Bucarest et ses alentours, ce qui entraîne des embouteillages. Des projets d'extension et de modernisation des infrastructures routières existent mais leur avancement n'est pas à la hauteur de la hauteur du secteur de la construction.

Avec ces différents changements dans le paysage les mobilités augmentent. Bien que ce type de déplacement ait existé depuis toujours, il s'est amplifié avec le phénomène périurbain. Les mobilités sont tout d'abord pendulaires, du domicile au travail, le plus souvent vers Bucarest, mais elles vont également dans le sens de la recherche des centres commerciaux ou des équipements scolaires ou sanitaires.

L'espace périurbain a besoin de projets d'envergure qui puisse modifier tout d'abord l'infrastructure de transport et les réseaux d'infrastructures à plusieurs échelles, tout d'abord locale et ensuite régionale, nationale voir internationale pour pouvoir attirer les investisseurs. Avec les différents projets qui s'annoncent ou qui sont en cours, nous sommes confiants que les choses vont changer. Par contre on ne connaît pas le temps qu'il faudra. A ce niveau la Roumanie et l'Union Européenne pourront intervenir avec des règles strictes et une législation claire qui soit respectée. La présence sur le territoire national d'agents de l'UE qui puissent contrôler l'avancement des projets financés par les fonds européens est vivement souhaitée. Dans un pays où la corruption fait partie des modes de vie, la seule solution qui pourra fonctionner doit être orientée vers des contrôles financiers stricts sur l'avancement des projets de tout genre.

Nous verrons dans la partie suivante de l'étude quelle est la législation dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire en Roumanie ainsi que les modes de gouvernance. A travers les chapitres suivants on pourra envisager d'autres solutions possibles pour donner plus de cohérence au phénomène périurbain bucarestois.

QUATRIÈME PARTIE

LA GOUVERNANCE, LE POLYCENTRISME ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES PRATIQUES QUI ÉMERGENT

Introduction

L'espace périurbain bucarestois est la scène d'une multitude d'acteurs privés et publics. Ils ont le pouvoir de transformer l'espace en fonction de leurs intérêts. Les intérêts se montrent plutôt individuels, au profit des acteurs puissants grâce aux différents statuts : politique, social ou financier. Le réseau d'acteurs se révèle complexe entre élus, acteurs économiques, sociaux, promoteurs immobiliers et habitants, mais les interactions entre eux sont plus ou moins importantes en fonction de la direction vers laquelle ces acteurs se dirigent. Les acteurs publics ont des pouvoirs à différentes échelles en partant du national vers le local. Les outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme suivent la même hiérarchie, du global au local. Ces instruments définissent clairement les orientations stratégiques pour un développement cohérent du territoire, pourtant en réalité des différences majeures apparaissent entre la législation et la pratique. Les confusions et les manques dans la législation sont nombreux et les plans d'aménagement sont dépassés. Cette situation conduit vers un urbanisme chaotique à l'échelle locale et vers un aménagement du territoire qui manque lui-aussi de cohérence. Y-a-t-il la possibilité de redresser cette situation et de rétablir un équilibre nécessaire qui puisse conduire à la satisfaction des besoins de tous ? Les enjeux du jeu d'acteurs et des documents de gouvernance seront traités dans le premier chapitre de cette dernière partie de notre étude.

Depuis les années 2000 la notion de polycentrisme s'est imposée, en devenant une des lignes directrices de l'aménagement du territoire européen. A partir de ce moment tous les pays européens devaient intégrer cette notion dans leurs stratégies nationales. Ce fut le cas de la Roumanie qui a créé en 2007, lors de son entrée dans l'Union Européenne, huit régions de développement (dont Bucarest-Ilfov) et en 2008 sept pôles de croissance, un pour chaque région de développement. Ceci est le premier pas vers un système polycentrique au niveau national. Mais le pays se trouve toujours dans une situation de manque d'infrastructures, et notamment routières, ou d'équipements et de services divers. En plus Bucarest, la capitale, attire toujours beaucoup plus d'investissements que les autres agglomérations du pays, ce qui fait qu'on assiste plus à un caractère monocentrique, bien que des efforts soient faits pour changer cette situation. Localement, dans la zone périurbaine de Bucarest, des décalages forts existent entre la capitale et le département qui l'entoure, dans le sens où Bucarest est urbanisé à 100% et tous les éléments urbains sont présents, par rapport à Ilfov, qui reste encore un département assez rural et qui manque de beaucoup d'infrastructures, de services et d'équipements de base. Quelques pôles d'urbanisation accélérée se distinguent dans la première couronne de communes autour de Bucarest, mais ils ne sont pas encore capables de décongestionner la capitale et assurer un développement polycentrique, dont on a besoin pour une cohérence équilibrée dans le territoire. En même temps des documents d'aménagement à une échelle régionale métropolitaine devraient se mettre en place pour réussir ce défi. Bucarest a besoin d'un espace métropolitain, où la

coopération entre les unités administratives existe. C'est une première condition vers l'équilibre. Cette situation est-elle envisageable pour Bucarest et son espace périurbain ? Cette question liée au polycentrisme sera donc étudiée dans le deuxième chapitre de cette partie.

Enfin, la question du développement durable fait elle aussi son apparition. C'est un concept « très à la mode » en Roumanie et souvent associé à l'environnement et au biologique. Mais le cadre économique et social manque, en dépit d'une urbanisation galopante autour de la capitale. Le pays a même élaboré un Schéma national de développement durable qui offre le cadre conceptuel et méthodologique pour l'implantation des Agendas 21, outils du développement durable. Mais le rythme de consommation de l'espace dans la zone périurbaine de Bucarest marque la contradiction entre « développement » et « durable ». Les acteurs locaux ne semblent pas avoir compris la notion, puisqu'ils évoquent les espaces verts, l'ouverture d'une école ou l'extension de quelques km du réseau d'infrastructure de leur commune. Et en plus ils voient la construction neuve comme une chance de développement territorial de leur commune et ils sont marqués par une vision à court terme, toujours en contradiction avec le développement durable. Ce type de comportement peut-il être changé ? Quels seraient les moyens pour réussir la durabilité dans la zone périurbaine de Bucarest ?

Ces trois concepts et leur application est en lien étroit. Pour réussir le polycentrisme il y a besoin d'une « bonne gouvernance » et pour réussir le développement durable on a besoin d'un développement polycentrique et d'une gouvernance basé sur une législation claire.

La méthodologie appliquée pour ces trois derniers chapitres repose sur une étude des différents documents réglementaires, tout comme sur la législation dans le domaine. Une étude approfondie préalable théorique a été nécessaire pour comprendre les différents concepts. A partir de ce moment nous avons pu voir comment ils s'appliquaient à la Roumanie et plus particulièrement à notre espace d'étude. Mais la Roumanie et l'espace périurbain de Bucarest rencontrent encore beaucoup de difficultés, ce qui conduit vers un décalage important face aux autres pays européens. Les différents sites de l'INSSE, du Ministère de Développement Régional et du Tourisme ou Eurostat ont également fourni des informations précieuses. Nos enquêtes de terrain ont également été utiles. La vision des acteurs locaux concernant ces différents aspects de l'aménagement du territoire a permis de faire certaines affirmations liées à la dimension et à l'équité sociale.

CHAPITRE XI : L'ÉMERGENCE D'UN SYSTÈME MULTI-NIVEAUX EN TERMES DE GOUVERNANCE

Le développement territorial, « *processus de transformation de la géographie des espaces habités* » (www.mdrt.ro), est l'objectif des politiques publiques. Son but est la croissance économique, tout comme la durabilité. En Roumanie le principal acteur dans l'aménagement du territoire est le Ministère du Développement Régional et du Tourisme (MDRT) à travers la Direction Générale du Développement Territorial. Ses activités vont dans le sens du développement durable et équilibré du territorial national, de la cohésion économique, sociale et territoriale, du polycentrisme, de la protection et la promotion du patrimoine national ainsi que de l'amélioration de la qualité de l'habitat. Malgré ces orientations nationales, certaines d'entre elles sont loin d'être bien comprises par les autorités. Le développement durable et le polycentrisme en sont deux exemples.

L'aménagement du territoire est un ensemble d'activités complexes, son but étant l'organisation physique de l'espace. La localisation des activités industrielles ou des infrastructures territoriales, la dynamique démographique ou des migrations, la protection de l'environnement ou le développement urbain sont autant d'objectifs propres à l'aménagement. Les activités économiques, socioculturelles ou écologiques doivent se coordonner en vue d'une harmonie entre les cadres naturels et anthropique et satisfaire les besoins des communautés. Bien que le cadre institutionnel et légal soit différent d'un pays à l'autre, les principes et les moyens d'application se ressemblent. En Roumanie, le modèle de l'aménagement du territoire s'inspire du modèle français, où l'État joue un rôle important. Les institutions publiques responsables de l'activité de l'aménagement du territoire au niveau central et local sont le Parlement, les conseils départementaux (+le conseil général de Bucarest) et locaux.

Dans le domaine de la planification territoriale c'est la loi 350/2001, réactualisée en 2007, qui fixe les priorités nationales. Elle établit les attributions des administrations publiques centrales, départementales et locales dans ce domaine, ainsi que les documentations d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Des informations concernant le financement, l'avis et l'approbation de ces outils sont également précisées. Enfin un glossaire de termes utilisés dans la loi apparaît à la fin.

La gouvernance territoriale fait intervenir un ensemble d'acteurs et d'institutions dans le but d'une action collective. C'est « *un mode de régulation collectif* », « *une imbrication de divers types d'acteurs et de divers niveaux de coopération et de décision* » (Leloup et al., 2005). La gouvernance repose donc sur un système d'acteurs publics et privés, qui se coordonnent à travers des dispositifs multiples autour d'enjeux territoriaux. Leur but est la construction

collective d'objectifs et d'actions tout en participant aux reconfigurations et aux innovations au sein des territoires. Peut-on parler de gouvernance ou de gouvernement du territoire dans le cas de la Roumanie ?

En Roumanie la gouvernance repose sur un modèle multi-niveaux hiérarchique, en partant du niveau central, en passant par le régional (ce niveau devra être rendu plus fort, du fait de sa personnalité non-juridique), le départemental et l'administration locale et en arrivant au secteur privé et aux ONG (Chiriac, 2009). La décentralisation dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme a permis le transfert des attributions du niveau central vers les unités administratives locales.

Ce chapitre est destiné à exposer la législation concernant l'urbanisme et l'aménagement du territoire en Roumanie avec les acteurs et les outils actuels utilisés dans la planification territoriale. Malgré l'existence d'un nombre important de dispositifs législatifs et de documents censés coordonner un développement cohérent du territoire à plusieurs niveaux, en réalité il y a presque une contradiction avec les orientations de ces documents. Est-ce à cause des lois qui seraient plus permissives ? Ou est-ce à cause des acteurs, pour qui l'intérêt privé et la couleur politique primerait ?

Nous traiterons dans un premier temps du réseau d'acteurs et d'institutions publics qui sont censés coordonner la planification territoriale ainsi que des acteurs privés qui interviennent dans le territoire pour le façonner, souvent à leur propre goût. Dans un deuxième temps nous présenterons les outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme à toutes les échelles, en partant du niveau national vers le local en essayant de donner des explications aux incohérences urbanistiques observées dans la zone périurbaine de Bucarest.

En termes de méthodologie nous avons utilisé les articles de loi concernant le sujet, différents sites spécialisés dans le domaine et notamment celui du Ministère de Développement Régional et du Tourisme (MDRT), ainsi que le site de l'Institut National de la Recherche et du Développement (INCD). Différents articles de presse ou scientifiques nous ont également été utiles, grâce à leurs précieuses informations. Nous n'oublions pas nos enquêtes de terrain, avec les différents entretiens avec les élus et les techniciens travaillant dans les mairies qui nous ont délivré pas mal d'informations sur le sujet.

I. Le réseau d'acteurs et d'institutions à différents niveaux

Les acteurs sont multiples quand il s'agit d'intervenir sur un territoire. Leurs intérêts sont différents. Si pour les acteurs publics c'est l'organisation équilibrée du territoire qui prime, pour les acteurs privés c'est souvent l'intérêt personnel qui a plus d'importance. A différentes échelles et en fonction des différentes compétences les acteurs publics qui agissent dans l'aménagement

du territoire sont : le Gouvernement et le Parlement, le MDRT et des organismes centraux et territoriaux intéressés (différents autres ministères), les conseils départementaux et locaux des municipales, des villes et des communes. Les acteurs privés sont eux aussi nombreux : élus, habitants, promoteurs immobiliers ou économiques, voire les banques.

1. Le pouvoir des acteurs publics à différentes échelles : national, départemental, local

Les activités d'aménagement du territoire et d'urbanisme sont censées transposer dans l'espace du territoire national les stratégies, les politiques et les programmes de développement territorial. L'administration publique, à travers trois types d'acteurs, a des attributions différentes.

L'activité d'aménagement du territoire et d'urbanisme à l'échelle nationale est coordonnée par le Gouvernement qui établit, en rapport avec le contenu du Programme de Gouvernement, des programmes prioritaires, des lignes directrices et des politiques sectorielles.

L'organe spécialisé du Gouvernement dans ce domaine est le Ministère du Développement Régional et du Tourisme (MDRT), ancien Ministère des Transports, des Constructions et du Tourisme (MTCT) de 2007, lors de la réactualisation de la loi 350/2001. Ses attributions sont nombreuses, entre l'élaboration du concept stratégique de développement spatial de la Roumanie, l'élaboration du plan d'aménagement du territoire national (PATN), du plan d'aménagement du territoire régional (PATR) et du règlement général d'urbanisme (RGU) ou l'avis sur les projets concernant l'aménagement du territoire. Ce ministère va collaborer avec tous les autres ministères pour fixer les bases des projets stratégiques de développement et avec les conseils départementaux et locaux pour le développement régional. Il suit l'application des programmes gouvernementaux aux niveaux régionaux, départementaux et locaux. Enfin il va approuver les documentations d'aménagement du territoire et urbanisme.

A l'échelle départementale c'est le conseil départemental qui coordonne l'activité d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Il va établir les orientations dans le développement urbanistique des communes sur la base des plans d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Ainsi il va coordonner l'activité des conseils locaux. Il va s'assurer que les orientations nationales, régionales et zonales des documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme se retrouveront dans les documents locaux. C'est toujours cet appareil départemental qui élabore et approuve le plan d'aménagement du territoire départemental (PATJ) et les plans d'aménagement des territoires zonaux (PATZ) qui ont un intérêt pour le département.

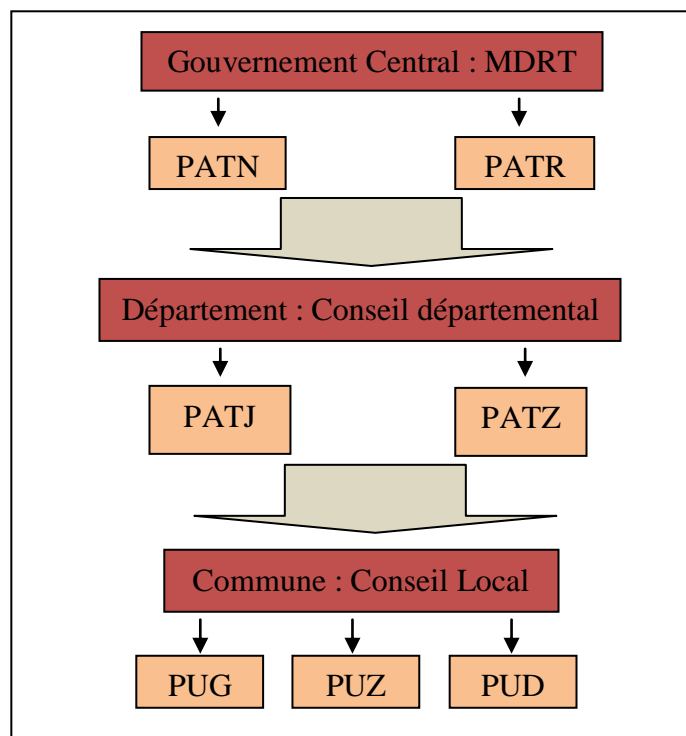
A l'échelle locale, le conseil local coordonne et est responsable de l'activité d'urbanisme. Il assure le respect des orientations des outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme approuvés dans la réalisation du programme de développement urbanistique des communes.

Dans ce sens il va coopérer avec des institutions, des agents économiques, des organismes et des organisations non-gouvernementales d'intérêt national, départemental ou local. Trois types d'outils d'urbanisme entrent dans leurs compétences : le plan d'urbanisme général (PUG), le plan d'urbanisme zonal (PUZ) et le plan d'urbanisme de détail (PUD). Ces documents devraient être élaborés par les collectivités locales, mais pour les deux derniers des personnes physiques ou juridiques intéressées dans le développement des communes peuvent élaborer elles-mêmes ces projets d'urbanisme.

L'application des documents d'urbanisme et d'aménagement du territoire est assurée par la délivrance d'un certificat d'urbanisme, qui est un acte d'information à caractère obligatoire. Il fournit des informations concernant le régime juridique, économique ou technique des constructions.

Le système des acteurs et des institutions dans l'aménagement du territoire et de l'urbanisme en Roumanie est donc hiérarchique. La figure suivante reprend les différentes échelles ainsi que les documents d'urbanisme et d'aménagement du territoire correspondants.

Figure n° 143 : La hiérarchisation dans la réalisation et l'élaboration des documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme



Source : MDRT, Réalisation : N. TICANĂ, juillet 2012

2. Les acteurs privés forts dans l'espace périurbain

Nous avons vu que les acteurs publics à partir de l'État jusqu'aux mairies ont un rôle très important dans l'aménagement du territoire, soit-il national, régional, départemental ou local. C'est à travers les documents d'urbanisme qu'ils exercent leur pouvoir.

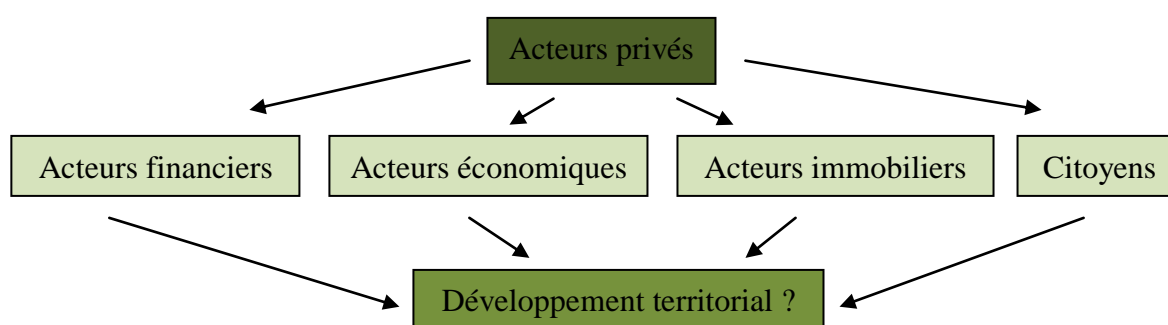
Les acteurs privés, ont eux aussi un rôle significatif dans le développement d'un espace. L'installation de nouvelles entreprises (niveau macro ou micro) sur un territoire crée des emplois et une certaine attractivité pour les habitants, mais aussi de nouveaux revenus pour la commune, en termes de taxes locales et impôts (sur le bâtiment, sur le terrain). Cela engendre un développement économique de la commune, mais aussi de l'espace environnant. Les entreprises immobilières par la construction de nouveaux logements plus spacieux attirent une nouvelle population qui elle aussi contribue à l'augmentation des revenus de la commune. Otopeni, commune du Nord bucarestois s'est beaucoup développée grâce à l'existence sur son territoire de l'aéroport international « Henri Coandă » et a ainsi attiré beaucoup d'entreprises. Les espaces commerciaux représentent à leur tour un autre élément d'attraction et de développement territorial.

Il ne faut pas oublier les banques qui ont un rôle décisif dans la croissance économique d'un territoire. C'est à travers les crédits qu'elles exercent leur pouvoir.

Les habitants sont à la fois acteurs et spectateurs des changements territoriaux. Ils sont des usagers dans l'espace périurbain. Dans l'espace périurbain bucarestois on voit une juxtaposition entre les anciens habitants du périurbain et les nouveaux habitants qui se traduit sur le plan visuel par une juxtaposition des maisons modestes et des maisons imposantes. Il n'y a pas de conflits d'usage, car l'arrivée des populations plus aisées crée du travail. Les anciens habitants voient l'arrivée de cette nouvelle population fortunée comme une chance pour le développement de leur commune.

La figure suivante met en évidence les différents acteurs privés qui contribuent au développement territorial.

Figure n° 144 : Les acteurs privés contribuant au développement territorial



Tous ces acteurs offrent des atouts au développement d'un territoire. Ils doivent y participer d'une manière efficace et dynamique pour un développement cohérent. Et pour cela les acteurs publics, via les différentes normes d'urbanisme et d'aménagement du territoire, devraient les encadrer. Mais le développement de Bucarest et de son espace périurbain est loin d'être cohérent, tout comme nous avons pu l'observer dans les chapitres précédents. Pourtant tous les acteurs publics et privés sont présents ainsi que les outils d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Qu'est ce qui empêche pourtant la cohérence dans le développement ?

II. Les dispositifs et les outils de gouvernance

L'instrument principal de l'aménagement du territoire est le plan. Il s'agit d'un document qui exprime une stratégie globale d'organisation du territoire. En Roumanie la réglementation de cette activité se fait à travers des lois à l'échelle nationale, mais aussi à travers des « normes » à plusieurs échelles : nationale, régionale/zonale, départementale ou locale.

Depuis 1990 et jusqu'en 2001 la Roumanie assiste à un « vide législatif ». Le pays se situe dans un contexte juridique et institutionnel en construction (Edulescu M, 2008). L'État a créé de nouveaux instruments de transition de la planification urbaine qui ont succédé aux plans de *systematisation* de l'époque communiste. Ces documents sont classés en deux types d'outils : des documents d'aménagement du territoire qui apportent les stratégies et les orientations à une plus petite échelle et des documents d'urbanisme pour les réglementations à une plus grande échelle (Tableau n°12). Nous détaillerons ces réglementations d'urbanisme par la suite.

Tableau n° 12: Les niveaux de planification spatiale en Roumanie et les documents d'urbanisme correspondants

	URBANISME (réglementations)	AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (orientations, stratégies)
Parcelle	PUD	
Zone	PUZ, PUD	
ville, commune	PUZ, PUG	PATZ, PUG
département		PATJ
Région		PATZ
territoire national		PATN

Réalisation, N. Ticană, février 2012, paru dans Projets de paysage, le 13/07/2012

Différents documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme ont été créés pour la cohérence des territoires aménagés. Pour la parcelle et la zone il y a des documents donnant les réglementations d'urbanisme concernant les constructions (hauteur, pourcentage d'occupation du sol, distance entre les maisons ou par rapport aux voies de circulation etc.).

Pour la ville et la commune les nouveaux documents visent des réglementations d'urbanisme et des orientations d'aménagement d'ensemble.

A une plus petite échelle (département, région, État) ces documents s'orientent vers des stratégies globales pour plus de cohérence.

Chaque document doit respecter les prévisions de celui se trouvant en amont.

1. Les documents d'aménagement du territoire à caractère directeur

Trois types de documents d'aménagement du territoire existent en Roumanie et qui sont énoncés dans la loi 350/2001 : le PATN, le PATR/PATZ et le PATJ. Ces trois types de plans ont des caractères directeurs.

Le PATN représente la synthèse de programmes stratégiques d'aménagement pour le territoire national à moyen et long terme et détermine les priorités de développement du pays en conformité avec les demandes européennes. Il est élaboré par sections spécialisées (transports, eau, zones protégées, réseau communal, zones de risques naturels et zones touristiques) et il est approuvé par le parlement de la Roumanie à travers la loi.

Le PATZ/PATR est un document qui s'élabore en vue de résoudre des problèmes spécifiques à certains territoires – régionaux, interdépartementaux, intercommunaux, périurbains, métropolitains ou frontaliers. Ce type de norme définit le cadre de développement en établissant le profil socioéconomique et le *zoning* de ces territoires tout en respectant les plans d'aménagement du territoire supérieurs. Il fait l'objet des avis de la part du MDRT ou des organismes centraux et territoriaux intéressés et il est approuvé par les conseils départementaux et locaux (Tableau n°13).

Le PATJ représente l'expression spatiale du programme de développement socioéconomique du département. Il doit respecter les orientations du PATN et du PATZ/PATR et représente une condition pour l'élaboration des PUG de toutes les unités administratives-territoriales (UAT) du département. Chaque département doit avoir son PATJ et il doit le réactualiser tous les 5-10 ans, en fonction des politiques et des programmes de développement du département. Bien que cela soit une obligation, il y a des départements qui ont des PATJ non-actualisés. 90% des départements roumains ont des PATJ approuvés en conformité avec la loi (www.mdrt.ro).

Tableau n° 13 : Les catégories d'outils d'aménagement du territoire et les compétences d'avis et d'approbation

	Avisé	Approuvé
National	Gouvernement	Parlement
Zonal	MDRT, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseils départementaux, conseils locaux, conseil général de Bucarest
Départemental	MDRT, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseil départemental, conseil général de Bucarest

Le département d'Ilfov a élaboré son PATJ en 2004 par sections spécialisés, tout comme le PATN. Une stratégie de développement et un programme de mesures font l'objet d'une partie écrite et cinq cartogrammes (agriculture-amélioration foncière et *zoning* de la production, gestion des déchets et tourisme) et neuf planches (environnement, réseau communal et population, les eaux, les réseaux de transports, les réseaux électriques et télécommunications, les réseaux énergétiques, la structure des activités et le *zoning* du territoire, le tourisme et le contexte supra-territorial) font l'objet d'une partie dessinée.

Le PATJ d'Ilfov sur la structure des activités et le *zoning* du territoire affiche les principaux corridors de transport, les axes de communications et le réseau communal, le *zoning* des activités et les espaces à vocation d'urbanisation accentuée au niveau de la première couronne de communes autour de Bucarest (Figure n°145).

2. Les outils d'urbanisme à caractère directeur et de réglementation

Trois types de documents d'urbanisme existent en Roumanie pour réglementer la construction à l'intérieur d'une UAT. Les plans d'urbanisme de détail (PUD), les plans d'urbanisme zonaux (PUZ) et les plans d'urbanisme généraux (PUG), ces derniers étant les équivalents des plans locaux d'urbanisme (PLU) en France, sont élaborés pour les parcelles, pour les zones à l'intérieur d'une municipalité ou pour tout le territoire administratif d'une commune. Chaque commune, urbaine ou rurale, devait se doter d'un PUG à partir de 2001, qui a aussi un rôle directeur, quand son élaboration est devenue obligatoire à travers la loi 350/2001. Les deux autres documents réglementaires sont élaborés en cas de changement de statut des terres pour le PUZ (agricole devenu constructible par exemple) ou en cas de changement de la réglementation d'urbanisme pour le PUD.

Nous expliciterons les réglementations de ces trois outils en donnant des exemples spécifiques à notre zone d'étude. Avant de clôturer ce chapitre nous exposerons les manques et les confusions dans la législation nationale de l'urbanisme pour pouvoir comprendre les incohérences urbanistiques qui apparaissent dans le paysage urbain et périurbain bucarestois.

2.1 Trois types d'outils qui façonnent le paysage communal : PUG, PUZ, PUD

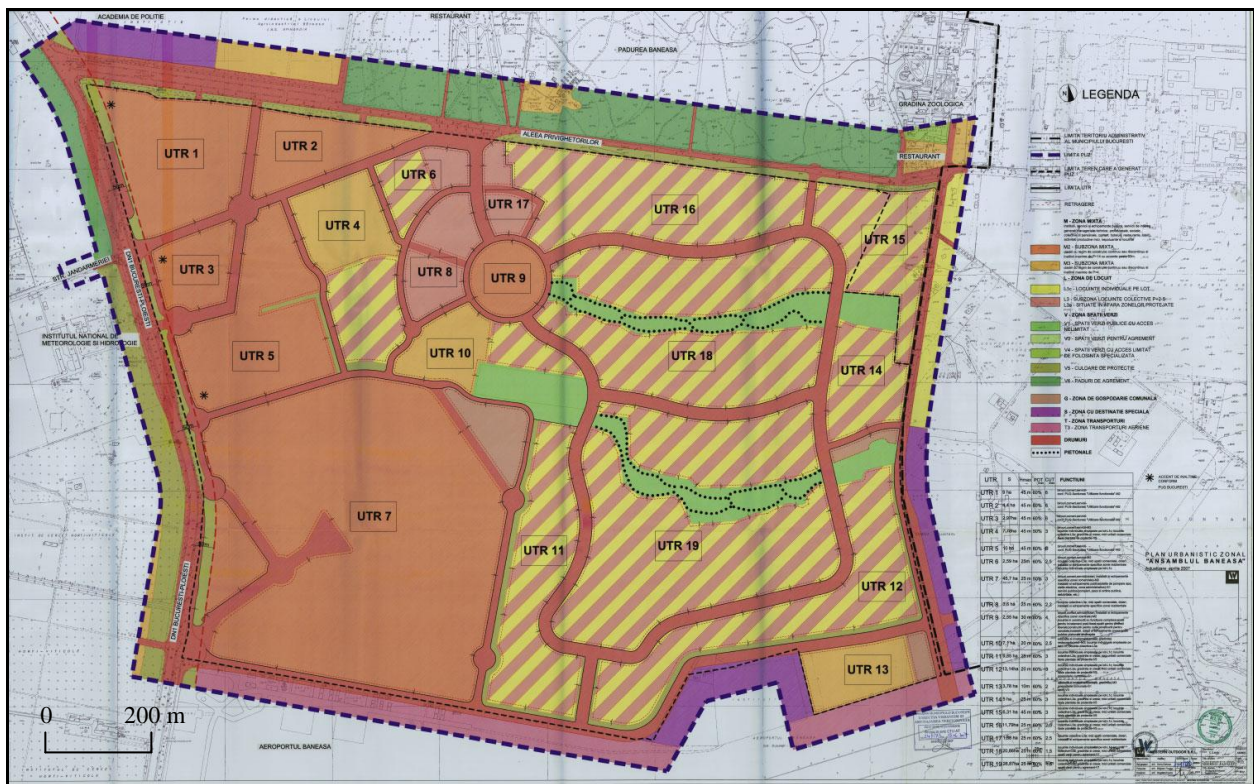
La cohérence urbaine est assurée par des plans d'urbanisme qui vont réglementer l'emplacement et la réalisation des constructions de toute sorte et des réseaux d'infrastructures. Ce sont les Plans d'Urbanisme Généraux (PUG) qui mettent en pratique les stratégies, les priorités et les réglementations d'urbanisme nationales et départementales. Le but est d'utiliser les terrains d'une façon optimale. Ces documents d'urbanisme nécessitent périodiquement des réactualisations (5-10 ans). Le PUG établit des normes générales, sur la base desquelles sont ensuite élaborés des documents d'urbanisme à une plus grande échelle : le PUZ et le PUD.

Le PUG comprend des réglementations à court terme concernant la valorisation du potentiel naturel, économique et anthropique, la délimitation du territoire *intravilan*, l'organisation et le développement des axes de communications, la modernisation et le développement des réseaux d'infrastructures, la délimitation des zones constructibles, des zones fonctionnelles, des zones à risque ou protégées.

La figure suivante présente le PUG de la commune de 1 Decembrie au sud de Bucarest. Il s'agit d'un document élaboré en 2006 et qui a été approuvé en 2010. A travers cette réactualisation presque tout le territoire communal est devenu *intravilan*, seulement une partie au nord-est est restée *extravilan* agricole, partie qui fait la limite administrative avec les communes de Jilava et de Vidra. L'*intravilan* correspondant à 1990 occupait une toute petite partie au sud de cette commune. Le principe du *zoning* est respecté avec des délimitations pour les zones

La figure suivante présente le PUZ réalisé pour la construction de l'ensemble Băneasa au nord de Bucarest, à l'intérieur des limites municipales de la capitale. C'est un document qui date de 2007. Le principe du *zoning* est respecté. Les différentes couleurs et unités territoriales de référence (UTR) sont détaillées. D'après ce document, toute la partie ouest de la zone est destinée aux zones commerciales et aux bureaux (UTR 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, et 9), pendant que la partie est de la zone est destinée à la construction de logements avec unités scolaires et petit commerce (UTR 4, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 et 19). Les routes sont également tracées et délimitent les différentes UTR. Nous avons déjà étudié ce projet dans le huitième chapitre de cette étude.

Figure n° 147 : Le PUZ réalisé pour la construction de l'ensemble Băneasa (commerces, bureaux, logements) en 2007 au nord de Bucarest à la sortie vers Otopeni

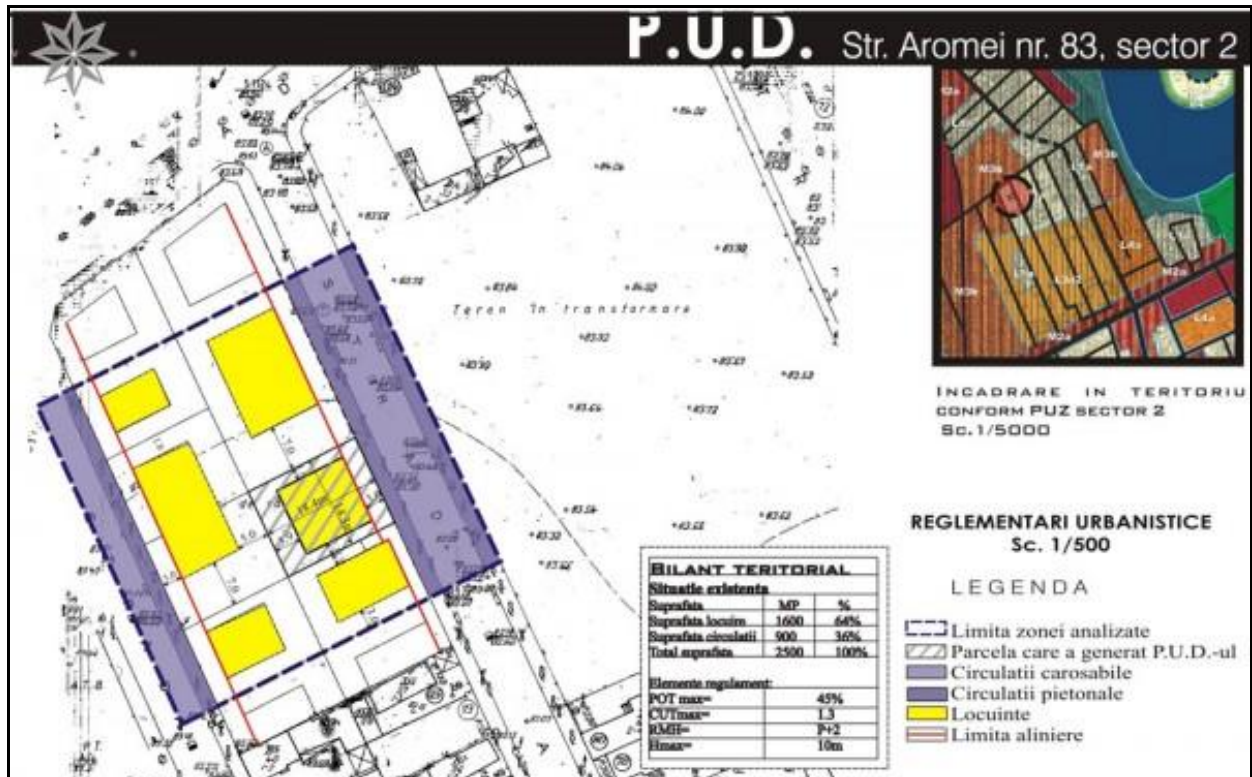


Source : Mairie Générale Bucarest

Le PUD est le document d'urbanisme qui établit des normes à l'échelle d'une rue ou d'une parcelle. C'est le support technique et légal des conditions de construction qu'on va retrouver dans le certificat d'urbanisme, ce dernier étant nécessaire pour obtenir l'autorisation de construction. Le PUD comprend des réglementations concernant l'accessibilité et le raccordement aux réseaux d'infrastructures, les autorisations et les contraintes dans la construction ou les relations fonctionnelles et esthétiques avec les autres espaces urbanisés.

La figure suivante montre un exemple de PUD à Bucarest, dans sa partie nord. Il établit les zones de construction (en jaune) et les zones de circulation piétonne ou carrossable (en bleu). Des réglementations d'urbanisme concernant le pourcentage d'occupation du sol ou la hauteur maximale sont également précisées dans le tableau situé en bas à gauche de la figure.

Figure n° 148 : Exemple d'un PUD dans l'arrondissement n°2 de Bucarest



Source : <http://www.dual-art.ro/arhitectura/detalii/plan-urbanistic-de-detalii-pud-ex-48>

Ces documents d'urbanisme reçoivent un avis de la part du MDRT, des conseils départementaux ou des organismes centraux et territoriaux intéressés (exemple : Ministère de l'Environnement) et ils sont approuvés par les conseils locaux (Tableau n°14).

Tableau n° 14 : Les catégories d'outils d'urbanisme et les compétences d'avis et d'approbation

	Avis	Approuvé
PUG et RLU correspondant		
Bucarest	MDRT, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseil général Bucarest
Municipe	MDRT, Conseil départemental, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseil local du municipe
Ville	Conseil départemental, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseil local de la ville
Commune rurale	Conseil départemental, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseil local de la commune
Municipes, villes et communes qui incluent stations balnéaires et touristiques déclarées	MDRT, Conseil départemental, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseils locaux des municipes, villes, communes rurales
PUZ et RLU correspondant		
Zone centrale Bucarest + autres zones fonctionnelle	MDRT, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseil général Bucarest
Zone centrale municipe + autres zones fonctionnelles	MDRT, Conseil départemental, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseils locaux des municipes
Zone centrale ville, village + autres zones fonctionnelles	Conseil départemental, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseils locaux des villes et des communes rurales
Zones protégées (+celles concernant Bucarest)	MDRT, Conseil départemental, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseils locaux (conseil général Bucarest)
PUD		
Bâtiments monuments historiques + ceux situés dans des zones protégés (+ ceux concernant Bucarest)	Conseil départemental, Ministère de la Culture, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseil locaux (conseil général Bucarest)
Autres types d'immeubles	Organismes centraux et territoriaux intéressés	Conseils locaux
Règlement d'urbanisme		
RGU	MDRT, Organismes centraux et territoriaux intéressés	Gouvernement

2.2 L'apparition des premiers PUG dans le nouvel aménagement du territoire

A partir de 1990 c'est l'Institut National pour la Recherche et le Développement UrbanProiect (l'actuel INCN URBAN-INCERC – Institut National pour la Recherche et le Développement dans la Construction, l'Urbanisme et le Développement Territorial Durable) qui s'est occupé des problèmes d'aménagement du territoire et d'urbanisme ; à partir de 1996 il fonctionne sous la coordination du Ministère des Travaux Publics et de l'Aménagement du territoire (MLPAT), l'actuel Ministère du Développement Régional et du Tourisme (MDRT). En ce qui concerne l'« histoire » de l'élaboration des premiers PUG, *« tout ce qu'on a réalisé après 1990 a eu comme « bible » l'ordre 91/1991, annexe de la loi 50/1991 de l'autorisation de construction. Les PUG élaborés ont été les premiers essais de réalisation des documents d'urbanisme, en concordance avec les exigences méthodologiques qui n'ont pas été exercées avant 1991 »*⁷³. C'est en 1995 qu'apparaissent la plupart des PUG (Figure n°149) pour les communes du département d'Ilfov, PUG réalisés par UrbanProiect, ayant comme précurseur le PUG de la commune de Voluntari réalisé en 1993. Beaucoup de ces documents d'urbanisme ont été réalisés par cet institut pendant la première décennie après la fin du communisme, dans le département d'Ilfov. Depuis, d'autres agences et structures privées se sont créées et spécialisées dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Aujourd'hui, pour la réactualisation des PUG ou pour la réalisation des PUZ ou des PUD, les communes ont le choix pour la prestation de ces services.

Pourtant c'est en 1999 que le contenu-cadre et la méthodologie des PUG ont été réalisés et approuvés, l'élaboration des PUG devenant obligatoire pour toutes les UAT. Le Règlement Général d'Urbanisme (RGU) a été réalisé et approuvé en 2000. Dans ces conditions on passe à une deuxième étape dans la réalisation des PUG. Lors de nos enquêtes de terrain et de nos entretiens avec les autorités locales nous leurs avons demandé l'année d'élaboration du premier PUG de leur commune. Ils nous ont tous répondu « entre 1999 et 2001 ». Cela explique la différence entre les données UrbanProiect et les réponses des acteurs. Aujourd'hui il y a encore des communes qui n'ont pas actualisé leur PUG depuis une dizaine d'années, comme nous pouvons l'observer sur la figure n° 150.

⁷³ Propos de D. Bubulete, 2011 ;

Figure n° 149 : Élaboration des premiers PUG par UrbanProiect entre 1993 et1997 dans la zone périurbaine de Bucarest

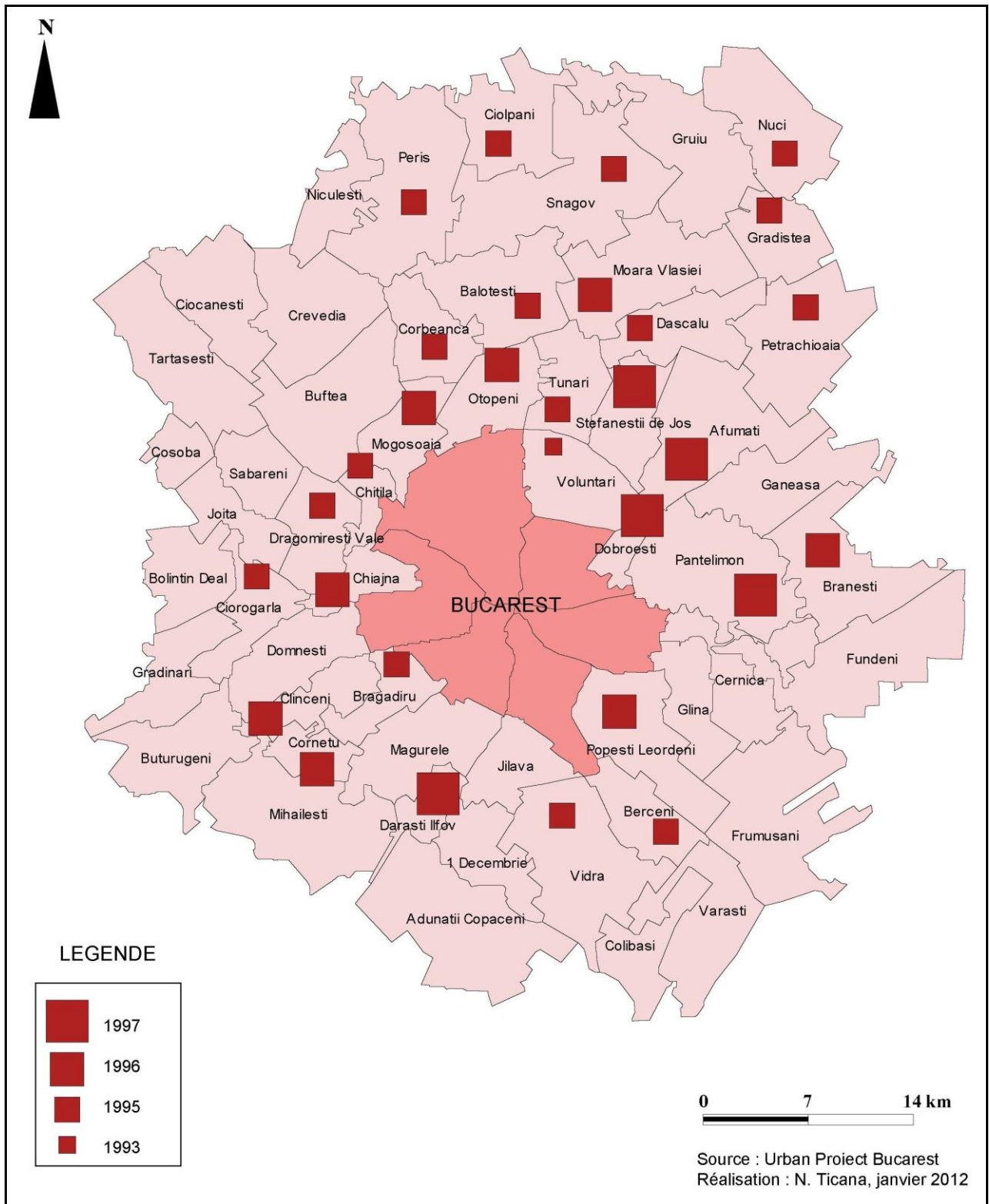
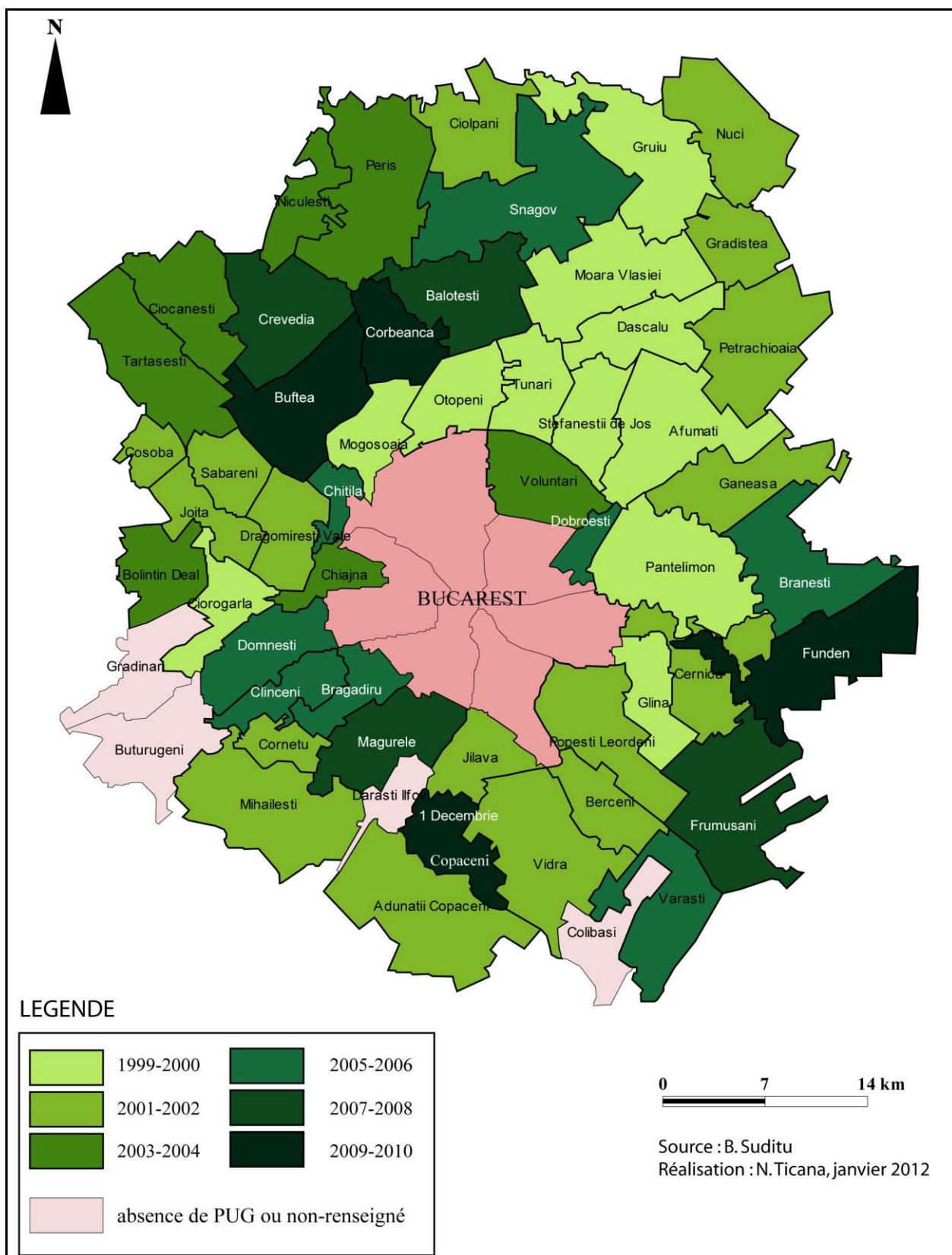


Figure n° 150 : L'année d'élaboration des PUG existants dans les communes de l'espace périurbain de Bucarest



3. Les confusions et les manques dans la législation nationale de l'urbanisme

Bien que la réactualisation des documents d'urbanisme soit obligatoire certaines communes ne l'ont pas fait, le motif étant le manque de ressources financières, puisqu'effectivement cela coûte cher. L'absence donc des plans actuels et cohérents d'urbanisme de développement local, l'ignorance des stratégies d'une planification adéquate, ainsi que l'abus des règles concernant l'urbanisme dérogatoire ont des conséquences graves sur le développement territorial. Les dérogations sont la principale cause du chaos urbanistique en Roumanie. La loi de l'urbanisme permet dans notre pays, que les PUZ soient élaborés à l'initiative privée (exemple : promoteur immobilier) et non seulement par l'autorité locale. Ceci fait que les communes approuvent des PUZ ou PUD qui modifient les PUG.

La mairie de Bucarest a réalisé en 2011 l'inventaire des PUZ et PUD approuvés pendant les dix dernières années. Il s'agit d'une étude concernant le développement urbain de la ville. Conformément à cet inventaire entre 2005 et 2011 (pour les autres années des données manquaient) le conseil général de Bucarest a approuvé 511 PUZ et les conseils locaux (des arrondissements) 2 383 PUD. Cela veut donc dire que le PUG a été modifié en six ans 3 000 fois environ (Ivanov, 2012). Ces documents ont été élaborés à la demande des investisseurs immobiliers pour changer la destination du terrain, pour augmenter la densité des constructions ou pour construire dans des endroits stratégiques, dans des zones destinées aux réseaux d'infrastructures et de circulation ou même des zones aux qualités écologiques élevées (zone de l'aéroport Băneasa qui est maintenant fermé, à proximité des lacs ou des forêts). Le principal coupable, d'après une étude sur le sujet⁷⁴, serait l'administration locale qui a approuvé ces plans d'urbanisme. En même temps la loi de l'urbanisme n'est pas claire et peut être interprétée. Les directions d'urbanisme, à leur tour, ont très peu de personnes en charge et des budgets assez faibles pour faire de la planification urbaine, ce qui laisse l'initiative privée prendre le relais. Cela arrive souvent dans les communes périurbaines autour de Bucarest, là où la pression foncière est la plus forte.

Dans ces conditions nous pouvons conclure que le droit privé est plus fort que le droit de l'urbanisme. Légalement tout propriétaire ou promoteur, qui souhaite d'autres règlements d'urbanisme que ceux prévus dans le PUG a le droit d'élaborer un PUZ, document qui soutiendra ses propres intérêts et non pas ceux du territoire.

⁷⁴ Etude réalisée par l'Association pour la Transition Urbaine (Asociația pentru Tranziția Urbană - ATU) type ONG créée par de jeunes urbanistes dans le but de promouvoir le développement urbain intégré et durable et Quattro Design SRL, une structure spécialisée dans la projection urbaine.

CHAPITRE XII : LE POLYCENTRISME EN EUROPE. QUELLE APPLICATION POUR LA ROUMANIE ET LA ZONE PÉRIURBAINE DE BUCAREST ?

Le polycentrisme, principe d'organisation du territoire autour de plusieurs centres, renvoie l'idée d'un développement équilibré du territoire à toutes les échelles. Il suppose « *l'existence de plusieurs centres complémentaires et concurrents à tous les niveaux d'organisation spatiale* » (Gaubert, 2004). Mais quels sont les éléments qui confèrent aux villes le statut de centre ? Selon Erik Gloersen (2005), une ville atteint la centralité au moment où ses acteurs conçoivent et mettent en œuvre des stratégies propres. Cela veut donc dire qu'il faut promouvoir un esprit d'initiative et une capacité d'entreprendre à tous les niveaux du système urbain. Aménager un espace, c'est créer de la centralité (Fache, 2009, p. 229).

Le terme « polycentrisme » est apparu en Allemagne au début des années 1990 dans un ouvrage sur les villes européennes à l'image d'un « grappe de raisins » (Kunzmann, Wegener, 1991, cités par Baudelle, 2005). Cette métaphore est utilisée pour représenter le réseau des villes dans une Europe polycentrique et elle renvoie à l'idée « *d'une collection d'unités interdépendantes et articulées les unes aux autres* » (Carrière, 2008, p. 25). Le système des villes européennes a été également étudié par N. Cattan, D. Pumain, C. Rozenblat et T. Saint-Julien qui envisagent pour demain des régions urbaines plus complexes où le caractère polycentrique devient la règle. C'est un concept d'analyse spatiale (Pumain D., Saint-Julien T., 2010) issu des sciences économiques et il s'est imposé par la suite comme une des lignes directrices dans l'aménagement du territoire de l'Union Européenne à travers le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) élaboré en 1999. A l'échelle nationale, la décentralisation a permis à de nombreuses collectivités territoriales d'intégrer le concept dans leur stratégie de développement. Mais selon les pays, nous n'allons pas retrouver la même tradition urbaine, puisque dans certains pays des critères bien précis ont été mis en place pour qualifier de ville un espace urbanisé, tandis que dans d'autres, cela correspond à une simple décision gouvernementale. Les contextes économiques et sociaux sont également différents. Les enjeux et les défis ne sont pas les mêmes. La construction du polycentrisme passe par la mise en réseau des villes, J.P. Carrière (2008) introduisant l'idée de développement des villes intermédiaires. Il s'agit dans ce cas des villes disposant d'un rayonnement à une échelle au moins régionale. Ces villes intermédiaires sont censées polariser leurs territoires par le biais des fonctions administratives, culturelles, de santé, d'enseignement, de recherche et développement. Elles se doivent d'être compétitives et dynamiques et être le siège des lieux de décision. Quelles sont les dynamiques présentes en Roumanie et quelles sont les perspectives de développement polycentrique ? Cela est-il possible dans le cas de la zone périurbaine de Bucarest ?

En étroit lien avec le polycentrisme se trouve la notion de multipolarité. Les deux termes reposent sur l'existence de plusieurs centres, mais ce qui les différencie est la fonction décisionnelle. Le polycentrisme met l'accent sur une distribution politique du pouvoir, tandis que la multipolarité repose sur l'attraction que certains espaces de plus grande densité urbaine exercent sur leurs voisins. Dans ces conditions, serait plus la notion de multipolarité qui serait prise en compte dans le cas de la zone périurbaine de Bucarest ?

Pour pouvoir traiter cette question liée au polycentrisme nous avons utilisé plusieurs documents et rapports d'importance majeure. Il s'agit du SDEC, des travaux de l'Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire en Europe (ORATE - ESPON⁷⁵ en anglais), du Plan National de Développement (PND) et du Programme Opérationnel Régional (POR) 2007-2013 pour la Roumanie, ainsi que du plan de développement régional Bucarest-Ilfov 2007-2013. Le projet ORATE 1.1.1 : *Les potentiels de développement polycentrique en Europe* donne une série de réflexions sur une organisation territoriale plus équilibrée et polycentrique de l'Europe.

Nous essayerons de présenter la question à différentes échelles en partant de l'international (Europe) et en arrivant au local (zone périurbaine de Bucarest), tout en passant par l'échelle nationale (Roumanie). La nomenclature des unités administratives-territoriales statistiques doit être présentée tout comme le système urbain en Roumanie. Ceci aboutira sur un éventuel développement polycentrique (ou multipolaire) dans l'espace périurbain de Bucarest. Les différents projets de la ZMB seront aussi présentés.

I. Le concept de développement polycentrique : transformations des relations ville-centre/périphérie

L'opposition centre-périphérie est mise de côté dans un modèle d'organisation spatiale polycentrique. Le polycentrisme présente deux aspects complémentaires. Il s'agit de la répartition et des relations entre différentes zones urbaines sur un territoire donné. Il existe deux types de polycentrismes. A l'échelle continentale ou nationale, le polycentrisme se caractérise par différentes villes de différents niveaux ; il n'est donc pas dominé par une seule ville. Les politiques polycentriques à ce niveau favorisent la croissance des centres et des régions autres que les villes-capitales. A l'échelle régionale ou locale le polycentrisme signifie complémentarité des fonctions de deux ou plusieurs villes, tout comme la coopération entre elles. A ce stade les politiques encouragent la division fonctionnelle du travail et les flux entre villes. Quelques indicateurs sont pris en compte pour pouvoir qualifier un territoire de polycentrique. Le phénomène périurbain marque un changement des relations entre les villes-centres et leurs

⁷⁵ European Spatial Planning Observation Network

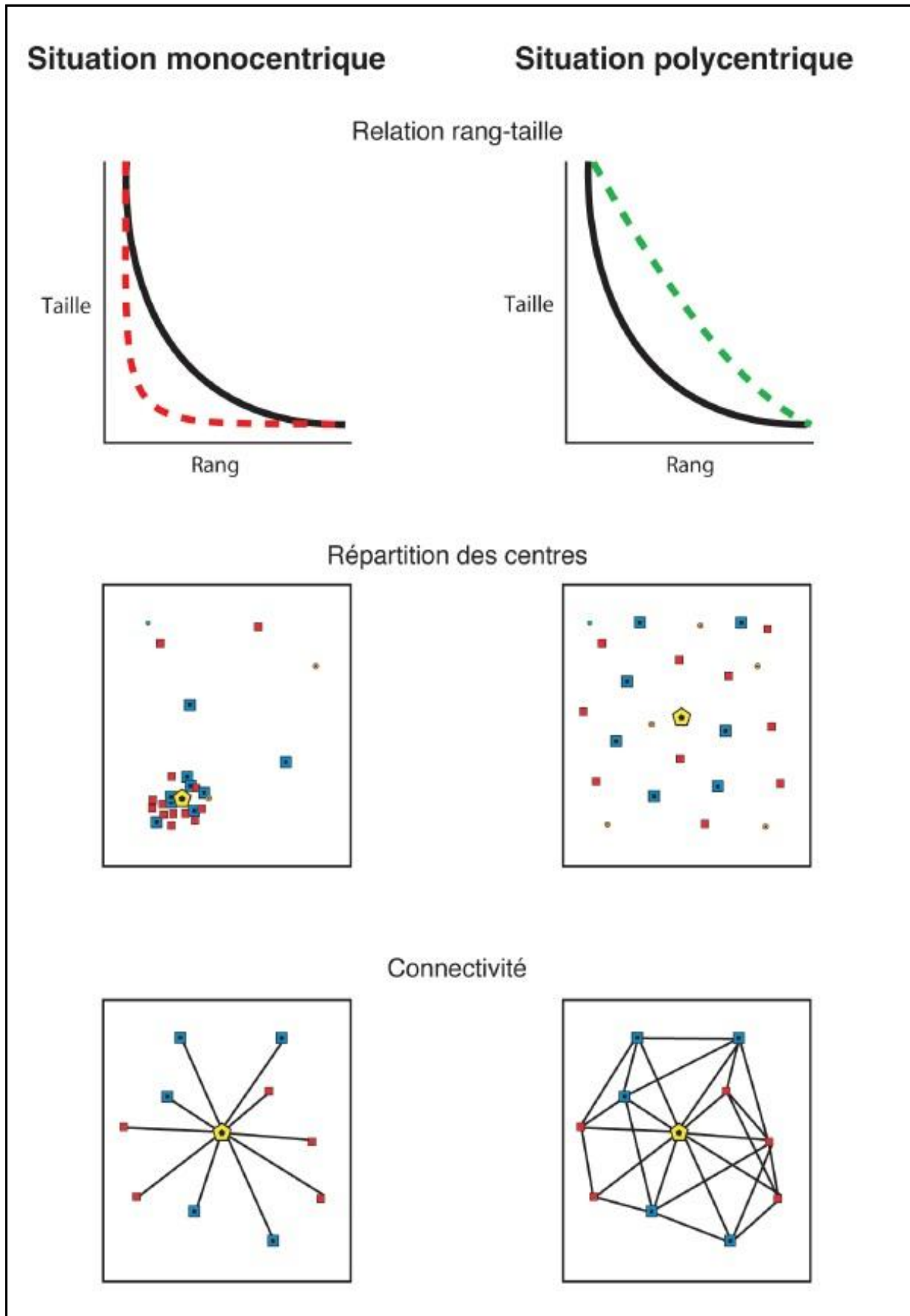
banlieues. Désormais il ne s'agit plus d'une dépendance fonctionnelle et spatiale vis-à-vis des espaces centraux. Est-ce pourtant partout le cas ?

Une analyse du polycentrisme suppose la détermination de certains indicateurs. Les critères démographiques sont nécessaires, mais insuffisants. Il faut alors prendre en compte des critères fonctionnels. J.-P. Carrière dans sa définition de la ville intermédiaire, considérée comme centralité dans le processus polycentrique, parle de son accessibilité pour générer et capter des flux, tout comme du fait d'être connectée à des réseaux variés de transports et informationnels.

Trois dimensions de la polycentricité sont prises en compte à l'échelle de l'Union Européenne : la taille des villes, leur localisation et la connectivité entre elles. Dans un système urbain polycentrique il faut qu'il y ait un faible écart entre les populations des villes principales. Cela veut donc dire que le système va disposer d'au moins deux villes principales de taille comparable. A l'opposé un système urbain monocentrique est dominé par une seule grande ville. La répartition des centres sur un territoire implique une distribution uniforme des villes, contrairement à une situation monocentrique où on remarque une polarisation des villes principales sur une partie du territoire. Enfin, en termes de connectivité, un système urbain polycentrique se caractérise par une bonne accessibilité entre les villes. Dans une situation monocentrique, au contraire, les flux et les réseaux de transports se concentrent en direction de la ville principale (Gloersen, 2005, pp. 69-72, ORATE 1.1.1, p.3) (Figure n°151).

Les pôles urbains sont spécialisés. Leurs fonctions génèrent des flux importants. Dans le rapport final ORATE sept fonctions sont considérées comme primordiales dans l'existence des systèmes urbains polycentriques : la population, les transports, le tourisme, le secteur manufacturier, la connaissance, la prise de décision dans le secteur privé et la prise de décision dans le secteur public.

Figure n° 151 : Les dimensions du polycentrisme



Source : Gloersen E., 2005

Les pôles urbains doivent comprendre, dans une vision européenne, un certain poids démographique (15 000 habitants). L'indicateur population permet donc de localiser certains services ou équipements. Les villes doivent être connectées. Cela s'accompagne d'une bonne infrastructure de transport et d'accessibilité. Le transport est mesuré par la présence des aéroports et des ports à conteneurs majeurs. Le tourisme est un indicateur de l'attractivité pendant que le secteur manufacturier relève de l'industrialisation. En termes d'économie de la connaissance, cette fonction est mesurée en calculant le nombre d'étudiants qui fréquentent des instituts d'enseignements supérieurs. Enfin, en termes d'attractivité économique, un système urbain repose sur la présence des investisseurs privés et la répartition des sièges des entreprises européennes. Ils s'implantent souvent dans des endroits bien accessibles et proches des services aux entreprises. Les fonctions administratives sont également bien présentes. C'est en fonction de cet indicateur que les hiérarchies se démarquent dans le système urbain.

A l'échelle locale le phénomène périurbain marque l'émergence de nouveaux pôles d'activités périphériques. La présence d'infrastructures routières périphériques conduit à la concentration des activités en dehors de la grande ville. Les relations ville-centre/banlieue évoluent, dans le sens où on connaît depuis une cinquantaine d'années en Europe la déconcentration des populations et des activités en dehors de la ville-centre.

Cinq phases dans la maturation des banlieues sont décrites par Gaschet (2001) dans sa thèse de doctorat. Ces étapes correspondent à une schématisation du processus périurbain proposée par Hartshorn et Muller (1989). Au tout début les périphéries accueillent un nombre de plus en plus croissant d'habitants. C'est une étape où on peut qualifier les communes périphériques, dont le nombre d'habitants augmente, de communes-dortoirs. Cette augmentation massive de population a entraîné une autre étape, celle de l'apparition des activités de commerce de détail et de services aux personnes. Une troisième phase comporte une accélération dans la déconcentration des activités de commerce et des activités industrielles. Une diversification peut être observée par l'apparition d'hôtels, de restaurants voire d'espaces de bureaux. La quatrième phase marque donc l'externalisation de fonctions de bureaux, ainsi que la forte croissance des activités de services aux entreprises (marketing, conseils de gestion, recherche et développement etc.). Une dernière phase, de maturation des communes périurbaines, comporte la dotation de ces dernières d'un ensemble d'activités culturelles, récréatives ou politiques.

Dans certains pays d'Europe il y a des communes périphériques aux grandes villes qui ont atteint la maturité. En Europe de l'Est, et en l'occurrence en Roumanie, autour de Bucarest, la plupart des communes périurbaines présentent seulement la fonction de dortoir quelques-unes atteignant à peine la deuxième étape.

Nous exposerons par la suite le document d'orientation en termes de polycentrisme en Europe : le Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC), ainsi que le projet de l'Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire en Europe (ORATE) sur les potentiels de développement polycentrique en Europe. Quelques concepts pour désigner l'armature urbaine européenne ont été élaborés pour pouvoir identifier certains espaces qui tendent vers le polycentrisme en Europe. Quelques résultats européens à travers des cartes seront exposés. Cela nous permettra d'identifier un éventuel polycentrisme en Roumanie et rebondir enfin sur la question autour de Bucarest.

II. Le polycentrisme en Europe

Le polycentrisme occupe une place primordiale dans le développement communautaire. Le SDEC, adopté en 1999, envisage un nouveau modèle d'organisation spatiale, tout en cherchant « un *nouvel équilibre territorial en Europe* » (Carrière, 2008, p. 18). Les objectifs de l'ORATE contribuent au développement spatial équilibré et durable des pays européens, tout en élaborant des diagnostics et des recommandations, dans le but de mettre en application les orientations du SDEC, notamment les points liés au polycentrisme et à la cohésion territoriale. La première étude de l'ORATE, publiée sous le titre ORATE 1.1.1 : *Les potentiels de développement polycentrique en Europe*, est consacrée à la construction d'une organisation territoriale polycentrique et équilibrée à plusieurs échelles, à partir de l'international et cela jusqu'au local (Carrière 2005, Gloersen 2005).

1. Le SDEC et ORATE 1.1.1 : orientations et réflexions sur le polycentrisme

L'Union Européenne a quasiment doublé en nombre de pays depuis 2004, en passant de quinze à 27 pays aujourd'hui. Avec cet élargissement l'UE s'est beaucoup diversifiée. Une nouvelle politique de développement spatial s'est imposée. Pour pouvoir s'intégrer dans l'économie mondiale l'UE doit s'inspirer d'un modèle de développement polycentrique, qui représente une des orientations du SDEC. Ce modèle impose une réduction des disparités entre le cœur de l'UE (le Pentagone⁷⁶) et ses périphéries qui continuent à s'étendre. Si jusque là les

⁷⁶ Le pentagone des villes européennes, formé par les lignes obtenues en reliant les villes : Londres-Paris-Milan-Munich-Hambourg, est considéré comme formant le centre de l'Europe. Cette notion apparaît dans le SDEC pour décrire et dénoncer le caractère trop centralisé du territoire européen.

politiques de développement des périphéries visaient l'infrastructure, avec le SDEC l'Union vise « *la création de nouvelles zones dynamiques d'intégration mondiale [...], constituées de régions métropolitaines interconnectées et d'un accès international facile, articulées autour des villes et des zones rurales de taille différente* » (SDEC, 1999, p. 22), dans le but d'un développement équilibré et durable des communes et des régions. La coopération volontaire entre villes et régions est également mise en avant pour réussir le développement polycentrique. La gestion des transports locaux, la définition des zones résidentielles et industrielles ou le traitement des déchets, la logistique urbaine, la coopération entre universités et centres de recherche ou la gestion du patrimoine culturel sont autant de sujets de coopération entre les collectivités. Le partenariat ville-campagne, fondé sur la coopération et la coordination, est vivement souhaité. Le développement durable fait également partie des orientations liées au développement spatial polycentrique par la maîtrise de l'expansion urbaine, la mixité des fonctions et des groupes sociaux, la gestion précautionneuse des ressources naturelles, une meilleure accessibilité aux moyens de transports et la sauvegarde et le développement du patrimoine naturel et culturel. Mais un développement durable dépend du contexte local, régional et national de chaque pays membre.

Toutes ces orientations du SDEC ont amené les auteurs du projet ORATE à élaborer une étude sur le polycentrisme en Europe tout en apportant une série de réflexions. Cette étude élabore quelques termes pour étudier la morphologie du système urbain en Europe et le degré de polycentrisme de chaque État européen. Cela conduit les auteurs à établir des contreponds au Pentagone. ORATE 1.1.1 est d'abord un document d'orientations stratégiques, puisqu'il apporte des éléments de diagnostic concernant la situation des villes et de l'armature urbaine européenne, tout comme la prise en compte du polycentrisme dans les politiques nationales. C'est ensuite un document qui donne des recommandations pour la mise en pratique du polycentrisme aux différentes échelles. L'année de référence pour les données utilisées dans le projet ORATE est 2000. Mais des données des années 1999 et 2001 ont également été utilisées quand elles n'étaient pas disponibles en 2000. Tous ces éléments seront présentés plus en détail dans les deux points suivants, la situation de la Roumanie constituant le troisième point du chapitre.

2. L'armature urbaine européenne : initiation de quatre concepts

Avant de présenter les concepts élaborés par la Commission Européenne en vue d'un développement polycentrique, il convient de rappeler la nomenclature des unités statistiques territoriales (NUTS). Chaque pays de l'UE est divisé en unités statistiques structurées sur trois niveaux. Il s'agit de : NUTS 1 – unités administratives de 3 à 7 millions d'habitants, NUTS 2 –

unités administratives de 800 000 à 3 millions d'habitants et NUTS 3 – unités administratives de 150 000 à 800 000 habitants.

Cette typologie, cependant, n'est pas toujours respectée par les délimitations définies par Eurostat. Par exemple la région Île-de-France, avec 11 866 900 d'habitants (en 2011), tout comme le Land de Bremen en Allemagne, avec seulement 660 706 habitants (en 2011), sont classés comme des régions NUTS 2. L'Europe a gardé dans ce cas les délimitations administratives nationales.

Le rapport ORATE 1.1.1 élabore d'autres termes pour mesurer le degré de polycentrisme dans l'Europe des 27 + la Suisse et la Norvège. Un premier concept est l'Aire Urbaine Fonctionnelle (AUF, en anglais - Functional Urban Area - FUA). Comme en Europe il n'y a pas de définition commune des agglomérations urbaines les auteurs ont retenu celui-ci en tant qu'unité de base du polycentrisme. Il est proche de celui d'Aire Urbaine de l'INSEE. L'AUF comprend l'aire qui englobe une ville-centre et les communes périphériques avec lesquelles elle a des relations économiques ou en termes de marché du travail. Les AUF atteignent 50 000 habitants pour l'ensemble de l'aire et 15 000 pour la ville-centre dans le cas des pays de plus de dix millions d'habitants. Dans les pays plus petits une AUF comprendra des villes-centres de moins de 15 000 habitants si elle rassemble plus de 0,5% de la population totale ou des fonctions d'importance régionale ou nationale. 1595 AUF ont été identifiées en Europe, fait qui a permis d'analyser les systèmes urbains à travers les trois dimensions de polycentrisme : le rang et la taille des villes, leur répartition spatiale, et leur connectivité. Cela a permis de construire un indice de polycentrisme. Les cartes qui en résultent seront présentées dans le troisième point de ce sous-chapitre.

Un deuxième concept élaboré par ORATE est celui d'Aire Métropolitaine de Croissance d'Importance Européenne (AMCE, en anglais - Metropolitan European Growth Area - MEGA). Il s'agit des AUF d'excellence, qui obtiennent les scores les plus élevés pour l'ensemble des indicateurs. 76 AMCE ont été identifiées.

Un troisième terme a été élaboré pour identifier les potentiels de rééquilibrage du territoire européen dans le but d'un développement polycentrique. Il s'agit des Horizons Stratégiques Urbains Potentiels (HSUP, en anglais - Potential Urban Strategic Horizon - PUSH). Ce sont des zones qui regroupent les municipalités dont au moins 10% du territoire peut être atteint en voiture en moins de 45 minutes à partir du centre d'une AUF. 1595 HSUP ont été identifiés. La proximité en termes de distance-temps est une condition essentielle à la construction du polycentrisme en Europe (Carrière, 2005)

Enfin un quatrième concept a été élaboré à partir des HSUP. Il s'agit des Aires d'Intégration Polycentrique Potentielle (AIP – en anglais Potential Polycentric Integration Area -

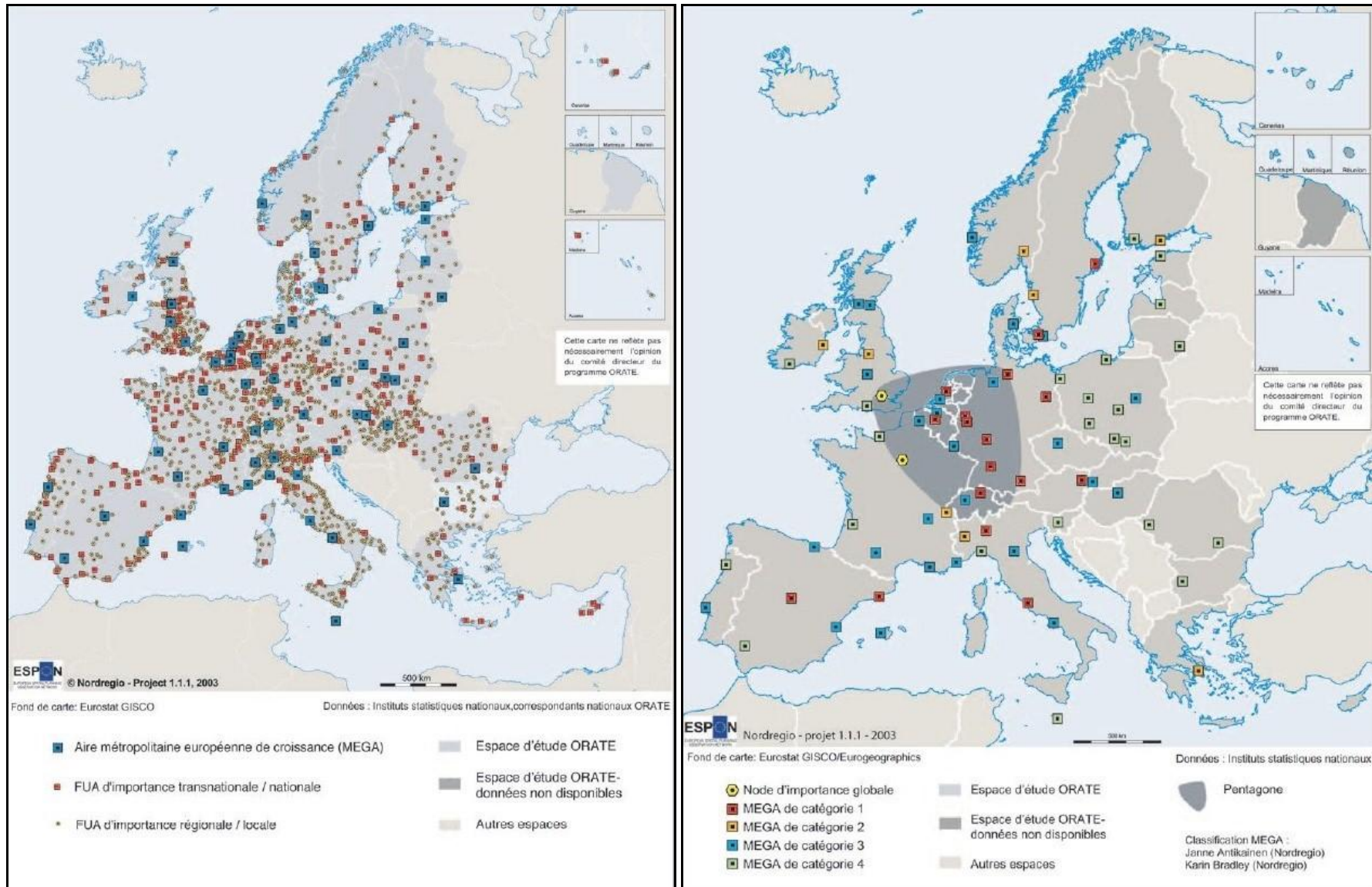
PIA). Les AIP représentent des régions urbaines à l'intérieur desquelles plusieurs HSUP se recouvrent sur plus d'un tiers de leur superficie. Elles sont vues comme des espaces potentiels de coopération et de planification stratégique. 249 AIP ont été identifiées.

Nous exposerons par la suite quelques cartes à l'échelle de l'Union, concernant les quatre concepts utilisés pour mesurer le polycentrisme, ainsi que les cartes concernant les indicateurs du polycentrisme pour classer les États. Enfin, une dernière carte indiquera le degré de polycentrisme des États Européens en fonction des différents indicateurs.

3. Quelques résultats à l'échelle européenne

Les résultats du rapport ORATE montrent une structure urbaine dense dans les parties centrales de l'Europe et notamment dans le Pentagone et une structure beaucoup moins dense dans les pays du nord et du sud. L'Europe ne compte que trois AUF de plus de cinq millions d'habitants : Paris, Londres et Madrid. La plupart des FUA en Europe comptent entre 50 000 et un million d'habitants (Figure n°152). La Roumanie compte 59 AUF, le pays étant dominé par Bucarest, avec environ deux millions d'habitants. Sept autres AUF avec une population comprise entre 280 000 et 320 000 ont été identifiées dans ce pays. Parmi les 76 AMCE définies par ORATE, Paris et Londres sont considérés comme des nœuds d'importance globale. En Roumanie deux AMCE ont été identifiées : Bucarest et Timișoara qui sont des nœuds de transport d'importance nationale. Elles apparaissent relativement isolées à l'est de l'Europe, tout comme Sofia en Bulgarie (Figure n°153).

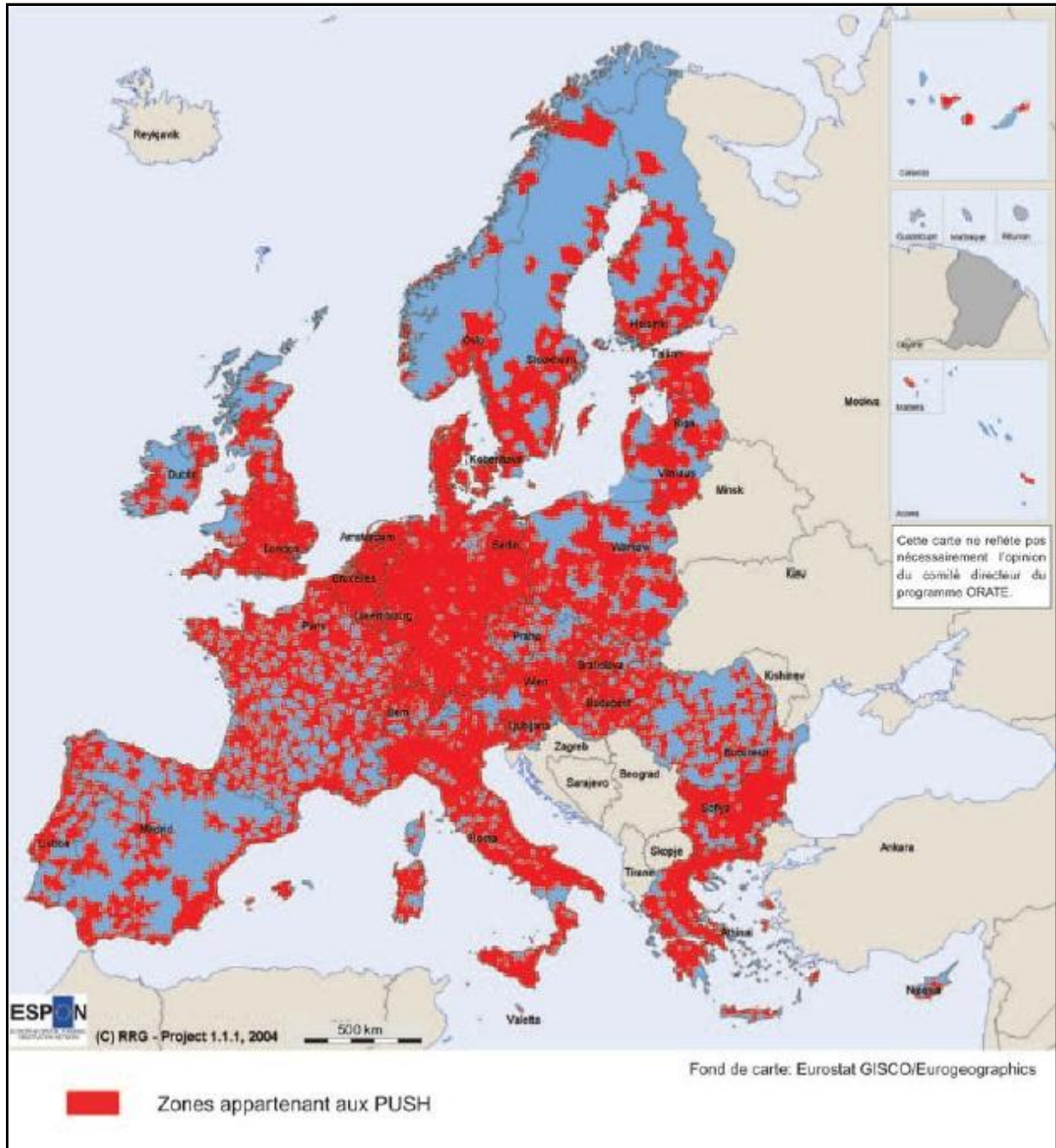
Figure n° 152, Figure n° 153 : Les AUF et les AMCE dans l'UE



Source : ESPON, in Carrière J.-P., 2005

Parmi les HSUP, c'est toujours le centre de l'Europe qui est mieux couvert : L'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg, le Danemark ou le Royaume Uni. A l'est le territoire bulgare est également bien couvert, contrairement à la Roumanie (Figure n° 154), qui devra faire des progrès dans le domaine des infrastructures de transport.

Figure n° 154 : Les zones couvertes par des HSUP dans l'Europe des 27 + 2



Source : ESPON, in Carrière J.-P., 2005

Enfin les AIP de plus de cinq millions d'habitants sont bien représentées en Allemagne, en Grande Bretagne ou en Italie, pendant que les AIP comprises entre un et cinq millions couvrent le centre de l'Europe. Celles de moins d'un million d'habitants sont bien représentées à l'est de l'Europe, tout comme en France ou en Espagne (Figure n°155).

Les États européens sont également classés en fonction des différents indicateurs du polycentrisme. Leur degré de polycentrisme change en fonction des systèmes urbains nationaux.

En fonction de la relation rang-taille des pays comme la France, l'Irlande, le Portugal, la Hongrie ou la Grèce sont des pays à dominante monocentrique. L'Allemagne, l'Italie, la Pologne, Benelux présentent des structures urbaines plus polycentriques. La Roumanie ou la Bulgarie apparaissent comme des États moyennement polycentriques (Figure n°156).

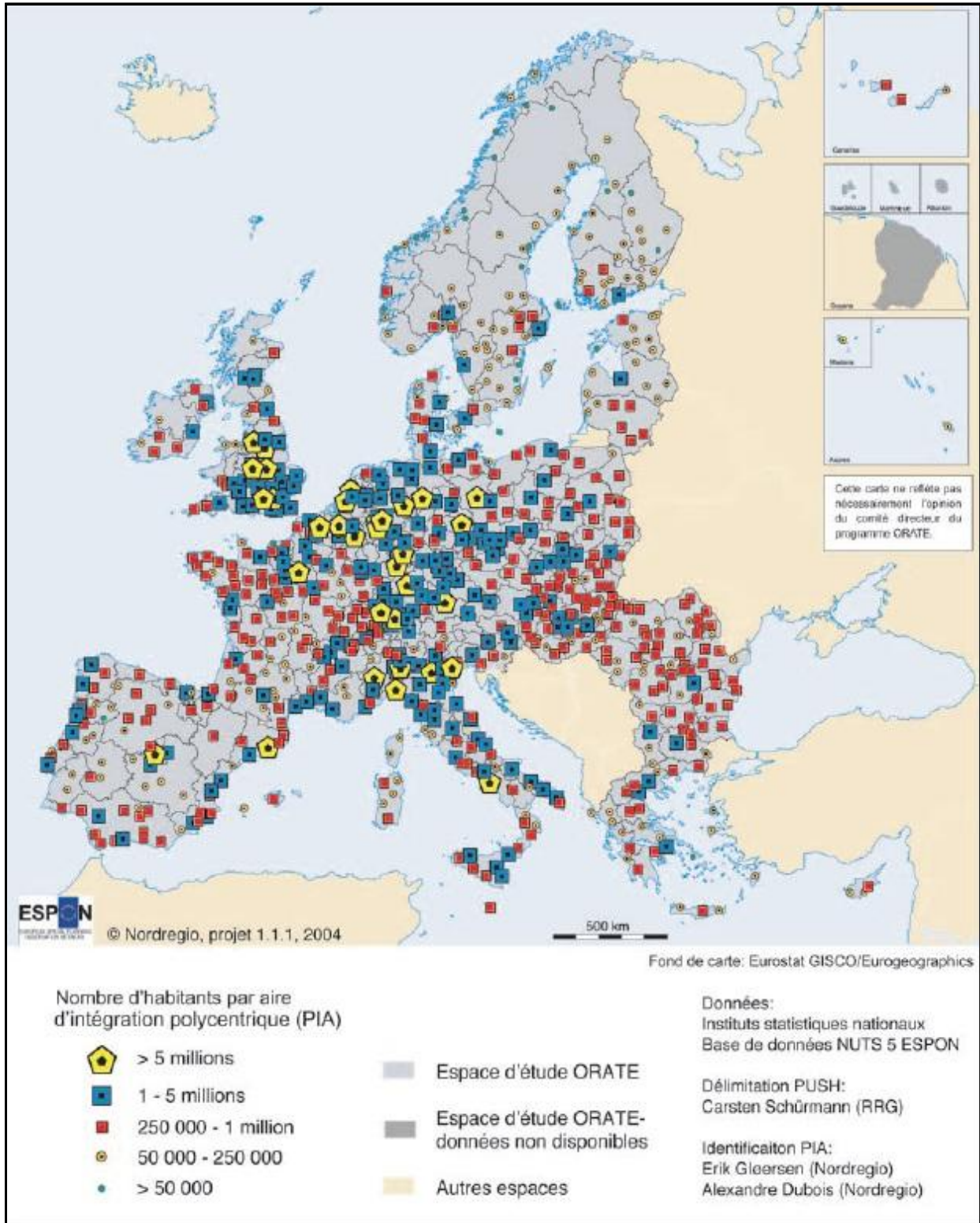
Le degré de polycentrisme change en fonction de la répartition des villes sur un territoire. L'Irlande, le Chypre, la Grèce ou la Lettonie apparaissent comme des pays très polycentriques. A l'opposé l'Espagne et l'Italie apparaissent comme des pays à dominante monocentrique. Encore une fois la Roumanie et la Bulgarie se situent à mi chemin, ni polycentrique ni monocentrique (Figure n°157).

En termes de connectivité ce sont l'Autriche, le Chypre, l'Allemagne, les Pays-Bas ou la Grèce qui remportent les meilleurs scores. A l'opposé dans les pays de l'Est : Roumanie Slovaquie, Hongrie ou Bulgarie tout comme en Lettonie, Lituanie ou Estonie le degré de polycentrisme est le plus bas (Figure n°158).

La synthèse des trois indicateurs du polycentrisme en un indicateur synthétique (effet combiné des trois dimensions) reflète une Europe où des efforts considérables doivent être faits en termes de développement spatiale polycentrique. La Slovénie, le Chypre, la Pologne ou l'Irlande sont des pays qui semblent bien partis dans une politique de développement polycentrique pendant que l'Espagne, le Portugal, la Hongrie, la Lettonie, l'Estonie ou la Lituanie devront intégrer ce type de développement dans leurs politiques futures. En revanche la France, l'Italie, la Grande-Bretagne, la Roumanie ou la Bulgarie, affichent un degré moyen de polycentrisme (Figure n°157).

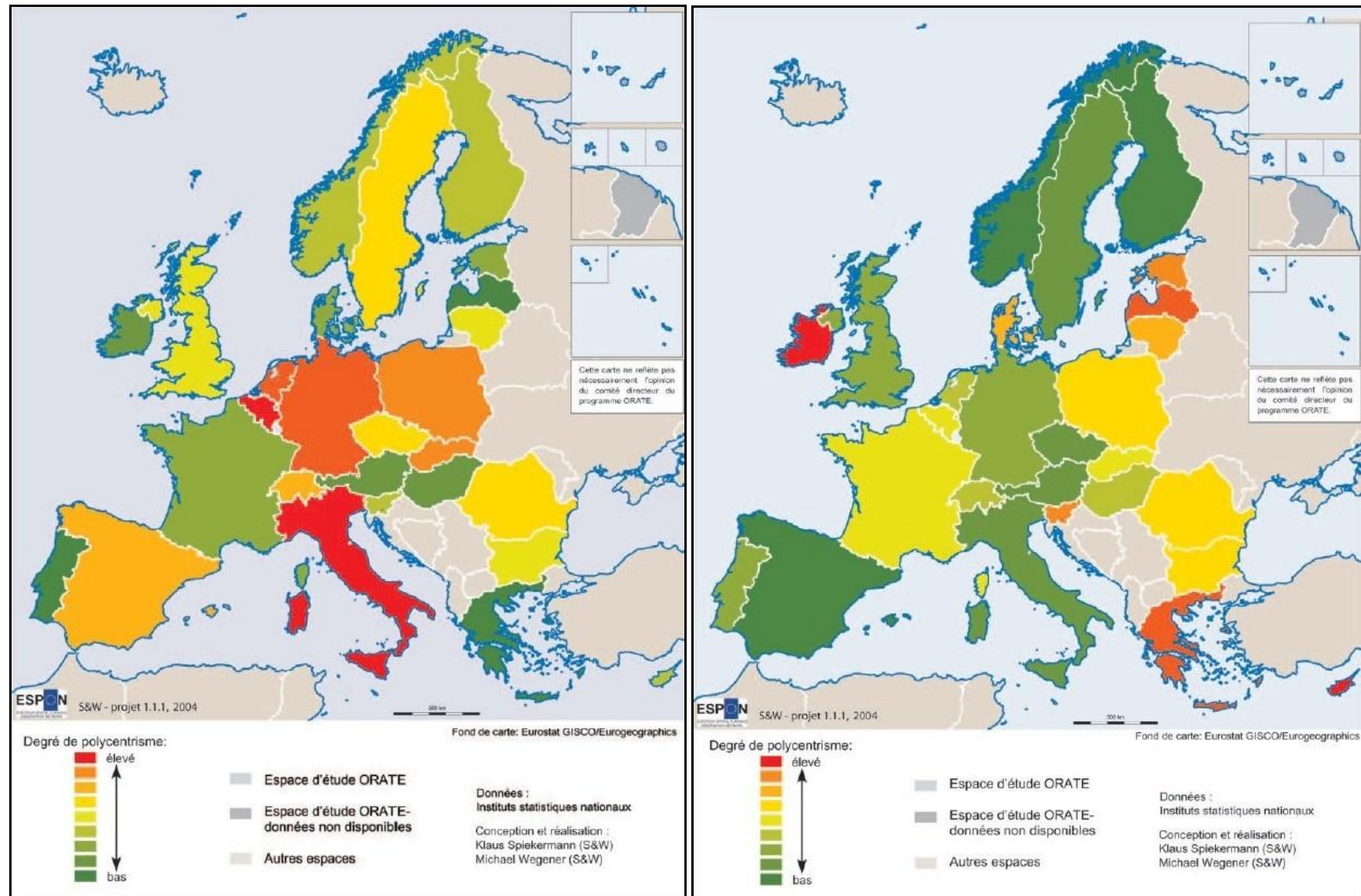
On se demande pourtant si un haut degré de polycentrisme conduira l'Europe vers le développement territorial équilibré tant désiré. Mais quel est le degré de polycentrisme au niveau national en Roumanie et quelles sont les mesures prises dans ce sens ?

Figure n° 155 : Les AIP dans 29 pays européens



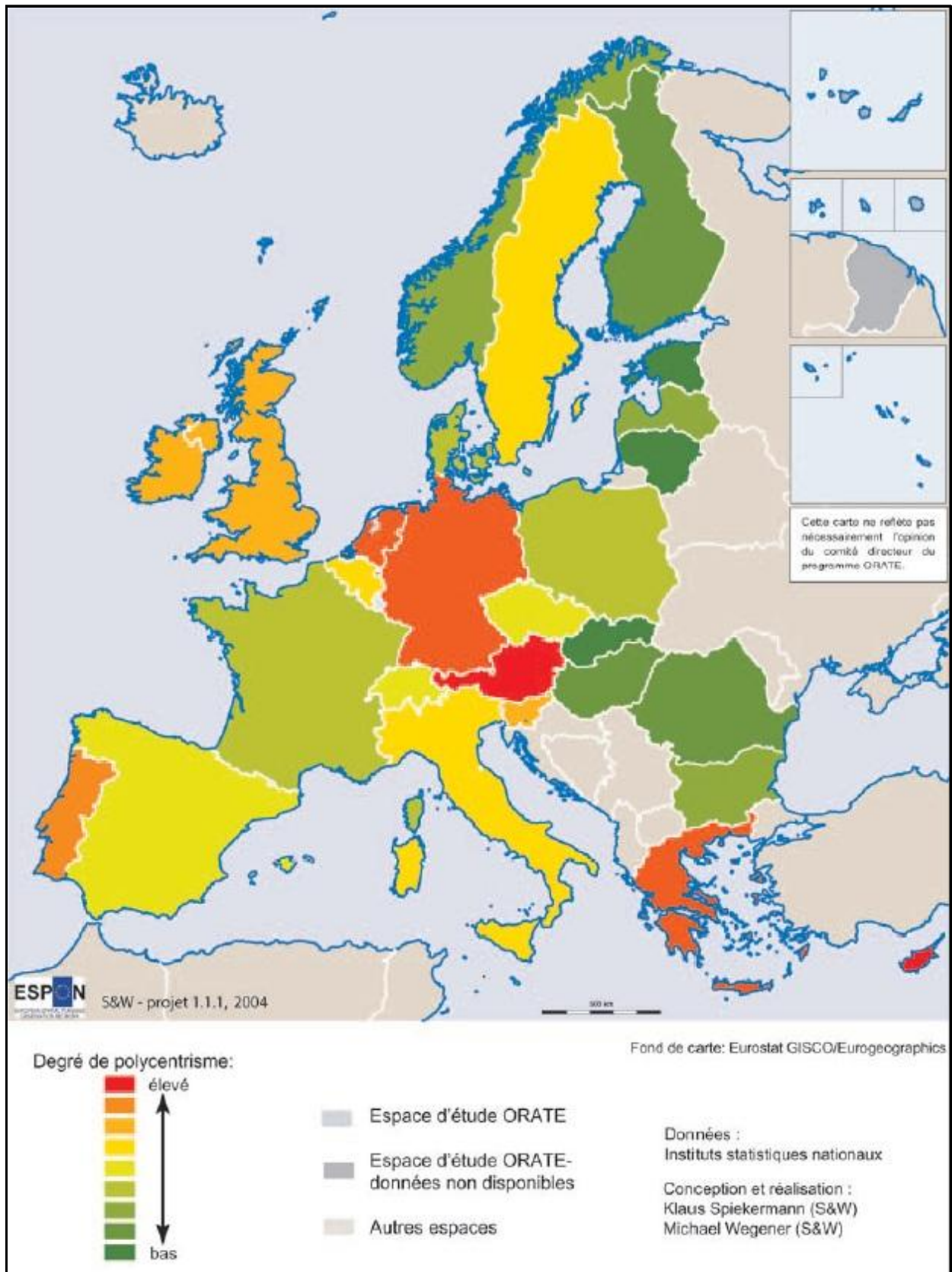
Source : Espon, in Carrière J.-P., 2005

Figure n° 156, Figure n° 157 : Classification des États en termes de polycentricité en fonction de la relation rang-taille et de la répartition des villes



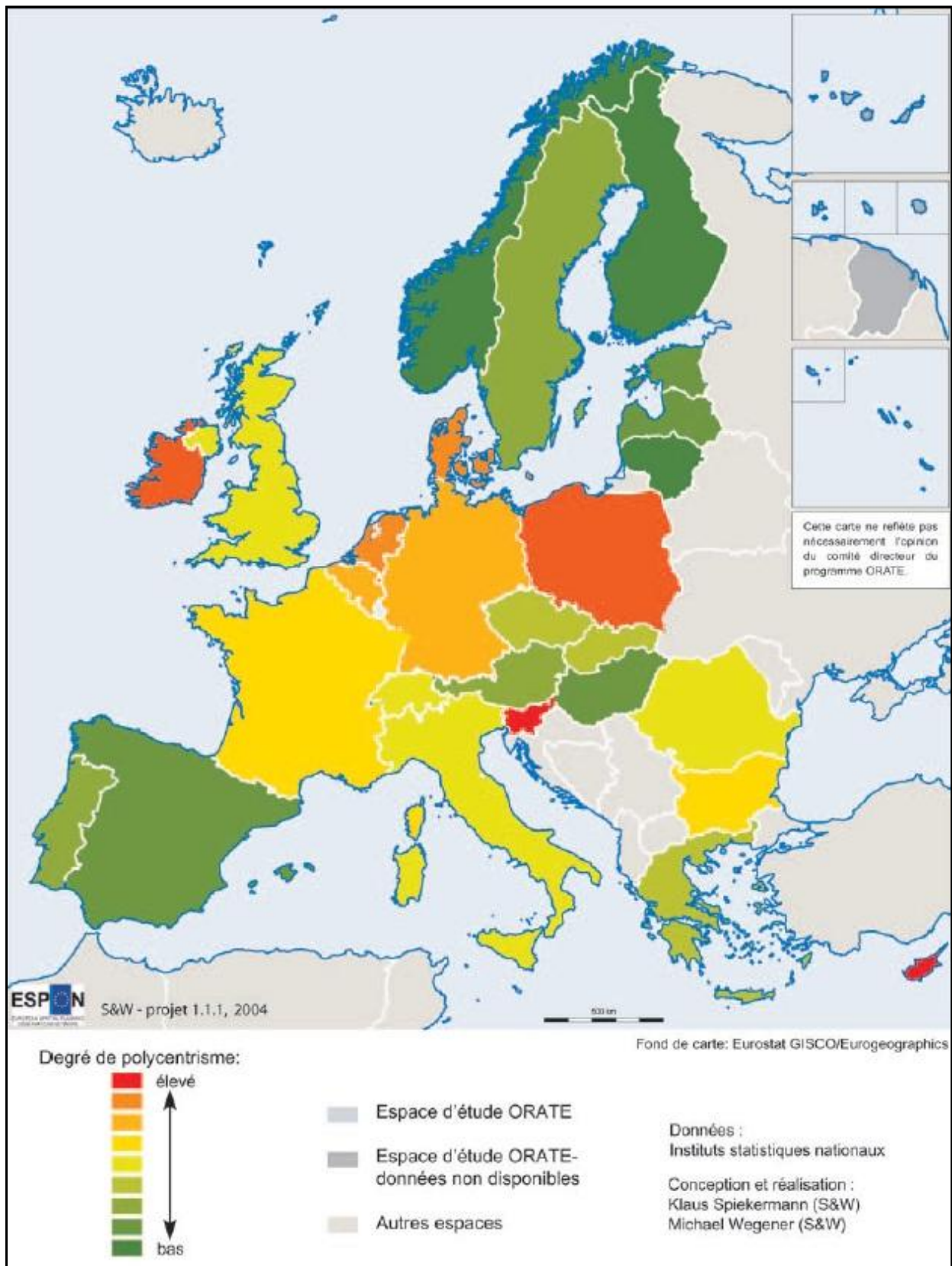
Source : Espon, in Gloersen E., 2005

Figure n° 158 : Classification des États en termes de polycentricité en fonction de la connectivité



Source : Espon, in Gloersen E., 2005

Figure n° 159 : Le degré de polycentrisme des États Européens en fonction de l'indice calculé sur la base des trois indicateurs : rang-taille, répartition et connectivité des villes



Source : Espon, in Carrière J.-P., 2005

III. Le polycentrisme en Roumanie

Comme nous l'avons remarqué sur les cartes précédentes la Roumanie est un pays moyennement polycentrique en Europe au début des années 2000. Bien que des efforts de redressement économique aient été faits jusqu'à présent, le pays souffre encore de beaucoup de manques et notamment dans le domaine des infrastructures routières, comme nous l'avons noté dans le neuvième chapitre. La Roumanie, pays marqué par une centralisation extrême, est confrontée à une double nécessité : d'une part, alléger la forte primauté de Bucarest dans le pays et d'autre part, privilégier une intégration coordonnée de la capitale et des métropoles régionales dans le système urbain européen (Țurcănașu, Rusu, 2008).

Nous présenterons successivement le système urbain en Roumanie, le plan national de développement 2007-2013 avec les stratégies de croissance des régions de développement économiques roumaines et nous finirons par les éléments existants pour un éventuel polycentrisme en Roumanie.

1. Les régions de développement et le système urbain en Roumanie

En Roumanie les NUTS 1 et 2 ont été mises en place en 1998 dans le but de coordonner le développement régional nécessaire à l'intégration à l'UE. Bien que leur importance soit significative dans le domaine du développement régional, ces régions n'ont aucun statut administratif. Elles ne possèdent ni conseil législatif ni corps exécutif. Elles sont le résultat d'un libre accord entre les conseils départementaux et locaux. Leur fonction est d'allouer des fonds du programme d'aide communautaire aux pays d'Europe centrale et orientale (PHARE) (initialement ce programme s'appelait en 1989 *Pologne Hongrie Aide à la reconstruction économique*) de l'UE ainsi que d'établir des statistiques régionales. La Roumanie est divisée en huit régions de développement, qui portent le nom de leur position géographique dans le pays, regroupées au sein de quatre macro-régions : Nord-Ouest, Nord-Est, Sud-Ouest Olténie, Sud-Est, Sud Munténie, Ouest, Centre et Bucarest-Ilfov.

Conformément à la structure territoriale en Europe, la Roumanie présente les NUTS suivantes : NUTS 1 : quatre macro-régions, chacune étant formée de deux régions de développement, NUTS 2 : huit régions de développement, NUTS 3 : 41 départements et le municipe de Bucarest.

Les unités administratives locales (LAU) sont les composantes primaires des régions NUTS. En Roumanie les LAU comprennent 320 municipes et villes et 2 861 communes avec 12 957 villages (INSSE, 2011). Les LAU avec les NUTS 3 reflètent la structure territoriale administrative de la Roumanie.

La loi 351/2001, de l'aménagement du territoire, classe les unités administratives en localités urbaines et rurales. Les localités ont été hiérarchisées sur six rangs : rang 0 - la capitale de la Roumanie, municipe⁷⁷ d'importance européenne, rang I – les municipes d'importance nationale avec une éventuelle influence au niveau européen, rang II – municipes d'importance interdépartementale, départementale ou avec un rôle d'équilibre dans le réseau de localités, rang III – les villes, rang IV – les villages chefs-lieux de communes et rang V – les villages appartenant aux communes, aux villes et aux municipes.

D'après cette classification dans le système urbain, la Roumanie présente un nombre important d'unités administratives pour une superficie de 238 391 km². Mais ce n'est pas ce nombre si important de collectivités territoriales qui rend difficile le développement polycentrique, mais le manque de coopération entre les acteurs, ce qui amène par la suite à un manque de stratégie de développement spatial qui donne la primauté au développement économique équilibré des territoires.

Le plan national de développement pour la période 2007-2013 fixe les axes prioritaires de développement en cohérence avec les politiques communautaires. Des éléments pour un éventuel polycentrisme existent. Reste à voir quelles sont les perspectives.

2. Le plan national de développement et le programme opérationnel régional 2007-2013

Le plan national de développement (PND) est l'outil fondamental à travers lequel la Roumanie essaye de rattraper les disparités de développement socio-économiques par rapport à l'UE. Le PND est un document de planification stratégique qui va orienter le développement socio-économique du pays en conformité avec la politique de cohésion de l'UE. Six priorités nationales ont été établies. Elles concernent la compétitivité économique et le développement de l'économie de la connaissance, le développement et la modernisation de l'infrastructure de transport, la protection de l'environnement, le développement des ressources humaines et de l'administration, le développement de l'économie agricole et l'augmentation de la productivité dans le secteur agricole et enfin la diminution des disparités entre les régions de développement de la Roumanie (PND, p.5). Ce document établit également les directions d'attribution des investissements publics pour le développement à partir des sources internes : le budget d'État ou les budgets locaux, mais aussi des sources externes : subventions de l'UE. Ce plan prévoit pour 2013 une Roumanie compétitive, dynamique et prospère, bien intégrée dans l'Union et cela avec un rythme de développement rapide et durable.

Au niveau régional le programme opérationnel régional (POR) est un outil important pour la mise en œuvre de la stratégie nationale et des politiques de développement régional. Son

⁷⁷ Voir la définition du municipe, Chapitre III, point 1.1, p. 62.

objectif est « *d'appuyer et de promouvoir le développement local durable, tant du point de vue économique que social, dans les régions de la Roumanie, par l'amélioration des conditions d'infrastructure et de l'environnement des affaires* » (www.mdrt.ro). Le POR est financé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDR). Il s'agit d'une aide de l'Union pour les régions où le PIB/habitant est en dessous de 75% de la moyenne européenne. Le budget POR pour les premières sept années après l'adhésion à l'UE pour la Roumanie est d'environ 4,4 milliards d'euros, dont 84% provient des FEDR. La plupart des financements sont dédiés aux pôles urbains de croissance (30%), en deuxième position se situant l'infrastructure régionale et locale de transport avec 20,35% du budget POR. Toutes les régions de la Roumanie bénéficient des aides pour le développement régional, une bonne partie des projets étant en cours d'implantation. D'autres projets ont déjà été achevés ou sont en cours de réalisation dans les domaines de l'amélioration de l'infrastructure sociale, du développement de l'environnement des affaires régional et local ou le développement durable et la promotion du tourisme (www.mdrt.ro). Ceci démontre un pas en avant vers un développement polycentrique.

3. Éléments existants d'un éventuel polycentrisme en Roumanie

Les villes roumaines ont subi à la fin du régime communiste des pertes massives d'emplois et des reculs démographiques. Depuis, la croissance économique touche d'abord Bucarest et ensuite les métropoles à vocation régionale comme Timișoara, Cluj-Napoca, Brașov ou Constanța. L'indicateur rang-taille n'est pas forcément signe de richesse, puisque beaucoup de chefs-lieux de départements n'affichent pas de croissance économique. La capitale roumaine se distingue nettement des autres grandes villes du pays par le nombre d'entreprises, le revenu par habitant, le nombre de sièges et d'entreprises à capital étranger ou la main-d'œuvre spécialisée attirée. Par exemple au niveau des régions de développement seule la région de Bucarest-Ilfov enregistre un PIB/hab. compris en 2008 entre 100 et 125 standard de pouvoir d'achat⁷⁸ (SPA), la région Ouest avec comme pôle de croissance Timișoara enregistre un PIB/hab. entre 50 et 75 SPA, toutes les autres comprenant un PIB/hab. de moins de 50 SPA (Eurostat, 2012).

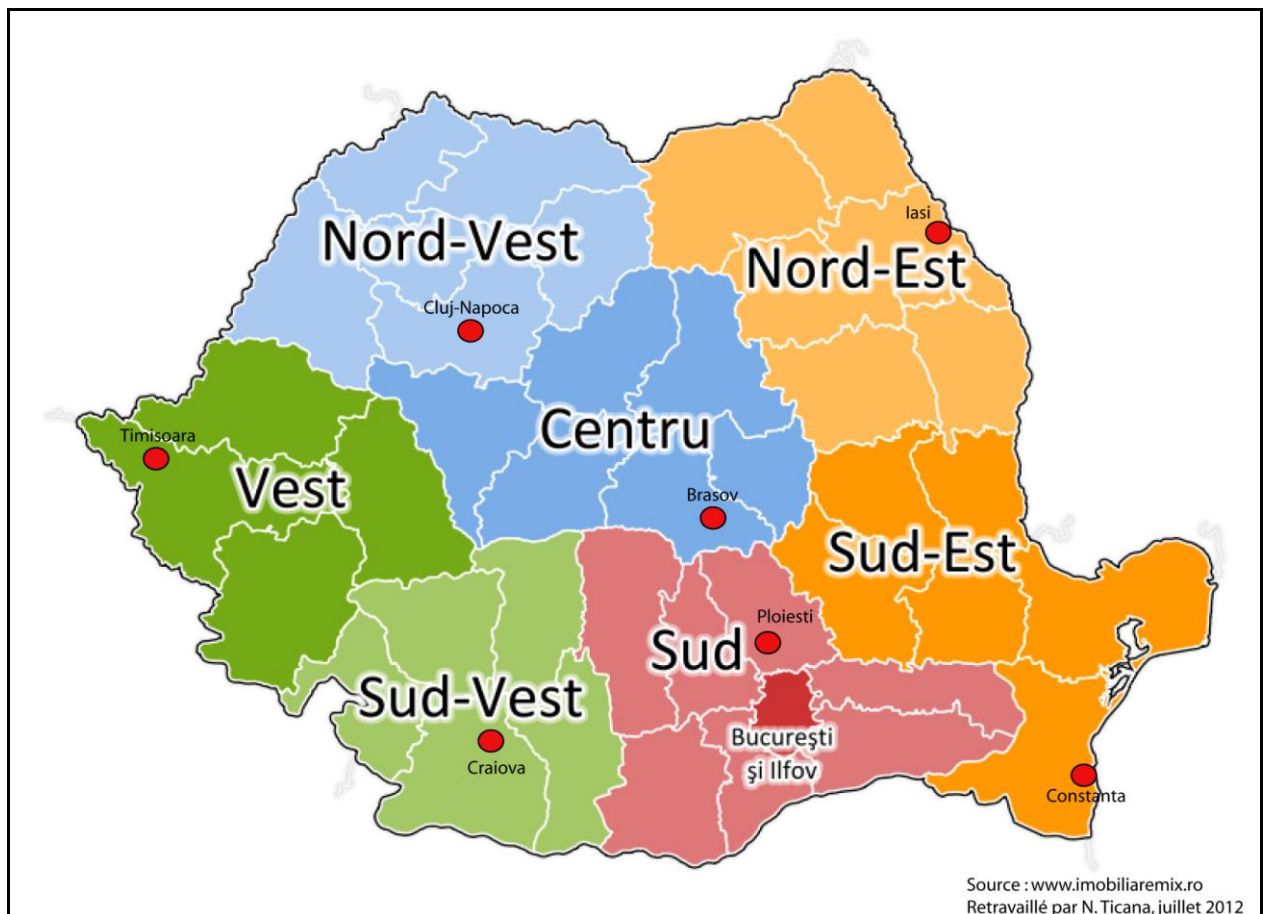
A l'échelle européenne la Roumanie est classée à un niveau de polycentricité moyenne, par contre à l'échelle nationale son caractère est plutôt monocentrique, fait accentué pendant la période communiste, quand les relations entre les villes reposaient sur le principe de la subordination (Țurcănașu, Rusu, 2008). Pendant la période de transition ce type de relations est resté. Mais nous assistons à l'apparition d'un nouveau maillage territorial : la région. Malgré ses

⁷⁸ Le standard de pouvoir d'achat (SPA) est une unité monétaire artificielle qui élimine les différences de niveaux de prix entre les pays. Ainsi, un SPA permet d'acheter le même volume de biens et de services dans tous les pays. Cette unité permet des comparaisons en volume significatives des indicateurs économiques entre les pays (www.insee.fr).

compétences limitées, la région est le premier élément qui peut être considéré comme préambule pour un éventuel polycentrisme au niveau national. L'enjeu principal du polycentrisme à l'échelle nationale repose également sur une affirmation des pôles régionaux, sept étant institués en 2008, un pôle pour chaque région de développement (Figure n°160). La création des régions de développement ainsi que les pôles de croissance représentent deux éléments significatifs dans le polycentrisme. Mais la rivalité interurbaine existe toujours. Les relations entre les villes sont plutôt de concurrence que de coopération, malgré les recommandations de l'UE et les axes prioritaires du PND.

Si au niveau national, le polycentrisme est plutôt faible, dans l'espace périurbain de Bucarest, le phénomène se manifeste d'une façon encore moins soutenue, l'écart démographique et économique entre Bucarest et les huit communes urbaines présentes sur cet espace étant très fort.

Figure n° 160 : Les régions de développement et les pôles de croissance en Roumanie



IV. Mise en pratique du développement polycentrique dans l'espace périurbain bucarestois

La région Bucarest-Ilfov est une enclave à l'intérieur de la région de développement Sud. Il s'agit d'un territoire surdimensionné de seulement 1821 km² pour un peu plus de 2 250 000 d'habitants. Bucarest lui seul a une superficie d'environ 238 km² et une densité de 8170 hab./km²., contrairement à Budapest, par exemple, qui a une densité de 3270 hab./km² en 2009. Ceci nécessite un développement de la capitale dans un espace métropolitain, tout en créant des pôles d'importance locale. Le polycentrisme est-il possible dans le cas de la zone périurbaine de Bucarest ? Quelques données chiffrées sur la région éclaireront cette question.

1. Quelques données chiffrées dans la région Bucarest-Ilfov

En 2006 a été élaboré le plan de développement régional Bucarest-Ilfov pour la période 2007-2013, un document de stratégie pour l'environnement, le développement et la cohésion territoriale de cette région. La région compte 2 253 093 habitants en 2009, dont 1 944 367 vivant à Bucarest et seulement 308 726 dans le département d'Ilfov. L'espace urbain régional est dégradé (manque de réseaux d'infrastructures, de services sociaux ou d'équipements) et en même temps l'agriculture est menacée par l'abandon sous la pression foncière importante. Ceci est en contradiction avec le pourcentage de population urbaine vivant dans le département, 42.47% en 2009 concentrée dans huit communes urbaines (le département compte quarante communes urbaines et rurales). Parmi ces huit communes, seul le chef-lieu du département, Buftea, a reçu ce statut il y a plus de quarante ans (en 1968), les sept autres depuis à peine une dizaine d'années (à partir de 2000). C'est pour cela qu'on passe de 10,87% de population urbaine dans Ilfov en 2000 à 42.47% en 2009 (Tableau n°15). Bien qu'il y ait une augmentation de population urbaine dans le département d'Ilfov, les conditions de vie se rapprochent plus du rural que de l'urbain. En même temps des discontinuités spatiales dans la construction des logements au sein des communes urbaines existent, des champs occupant de vastes superficies entre les « villages » appartenant à ces « villes ».

Tableau n° 15 : Le territoire et la population de la région Bucarest-Ilfov en chiffres

	Bucarest	Ilfov	Bucarest-Ilfov
Superficie (km²)	237,87	1 583,28	1 821,15
Population 2000	2 010 050	275 494	2 285 544
Population 2009	1 944 367	308 726	2 253 093
Densité 2000	8 450	174	1 255
Densité 2009	8 174	195	1 237,18
Évolution de la population 2000-2009	-3,26	12,06	-1,41

Population vivant en zones urbaines en 2000 (%)	100	10,87	89,25
Population vivant en zones urbaines en 2009 (%)	100	42,47	92,11
Population vivant en zones rurales en 2000 (%)	0	89,13	10,75
Population vivant en zones rurales en 2009 (%)	0	57,53	7,89

Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană, juin 2012

Bien que Bucarest présente des caractéristiques purement urbaines, Ilfov reste un département très rural avec des difficultés à rattraper le retard en termes de réseaux d'infrastructure, services ou équipements de tout genre. Par exemple la longueur des routes urbaines modernisés est de 1017 km à Bucarest et seulement de 276 km dans Ilfov, la longueur des tuyaux d'assainissement est de 1884 km à Bucarest par rapport à environ 400 km dans Ilfov, le nombre d'unités scolaires atteint le nombre de 564 à Bucarest contrairement à 103 dans Ilfov pour l'année 2008 (INSSE). Si nous prenons un exemple concret dans la commune urbaine de Voluntari (la commune urbaine la plus peuplée du département – 33 050 habitants en 2009), l'indicateur de distribution d'eau potable, la quantité moyenne d'eau distribuée était en 2009 de 4,21 m³/personne, contre à 26,46 m³/personne dans Ilfov ou 49,60 m³/personne en Roumanie (Stratégie de développement local de la commune de Voluntari, 2011-2020). Ceci démontre le caractère encore « très rural des communes urbaines » du département d'Ilfov.

La stratégie de développement de la région Bucarest-Ilfov repose sur le principe du polycentrisme, sur le développement des axes de transport européens et sur la création d'une ceinture « verte-jaune » et de parcs régionaux d'activités, sous l'empreinte de la création d'une zone métropolitaine. Ce projet est resté dans une phase théorique puisqu'il y a des difficultés de communication et de coopération entre les structures administratives territoriales, fait qui a été confirmé lors de nos enquêtes de terrain par les différentes autorités locales de la zone périurbaine de Bucarest. Plusieurs causes ont été notables : l'inexistence d'une culture de la coopération, la méconnaissance des principes européens de développement territorial, ainsi que la peur des autorités de perdre l'autonomie sur le territoire qu'ils coordonnent. Il y a d'autres dysfonctionnements qui font que la zone métropolitaine de Bucarest ait été classée par Espon comme zone métropolitaine européenne de croissance faible. On peut rappeler les disparités entre l'espace urbain bucarestois et l'espace rural d'Ilfov, l'existence d'une agriculture de subsistance ou l'extension urbaine chaotique dans le périurbain. Des pôles destinés à une urbanisation accentuée ont été définis dès 2005, lors du dernier projet de la ZMB, tous compris dans la première couronne de communes autour de Bucarest. Ce sont des communes qui affichent aujourd'hui une grande extension de leur espace construit, pourtant les réseaux

d'infrastructures et de transport, les services et les équipements n'ont pas suivi le même rythme de développement⁷⁹.

En tenant compte de tous ces enjeux actuels de la région Bucarest-Ilfov, ainsi que des recommandations de l'UE concernant le développement polycentrique, la création d'une zone métropolitaine se révèle nécessaire.

2. Le projet de la Zone Métropolitaine de Bucarest

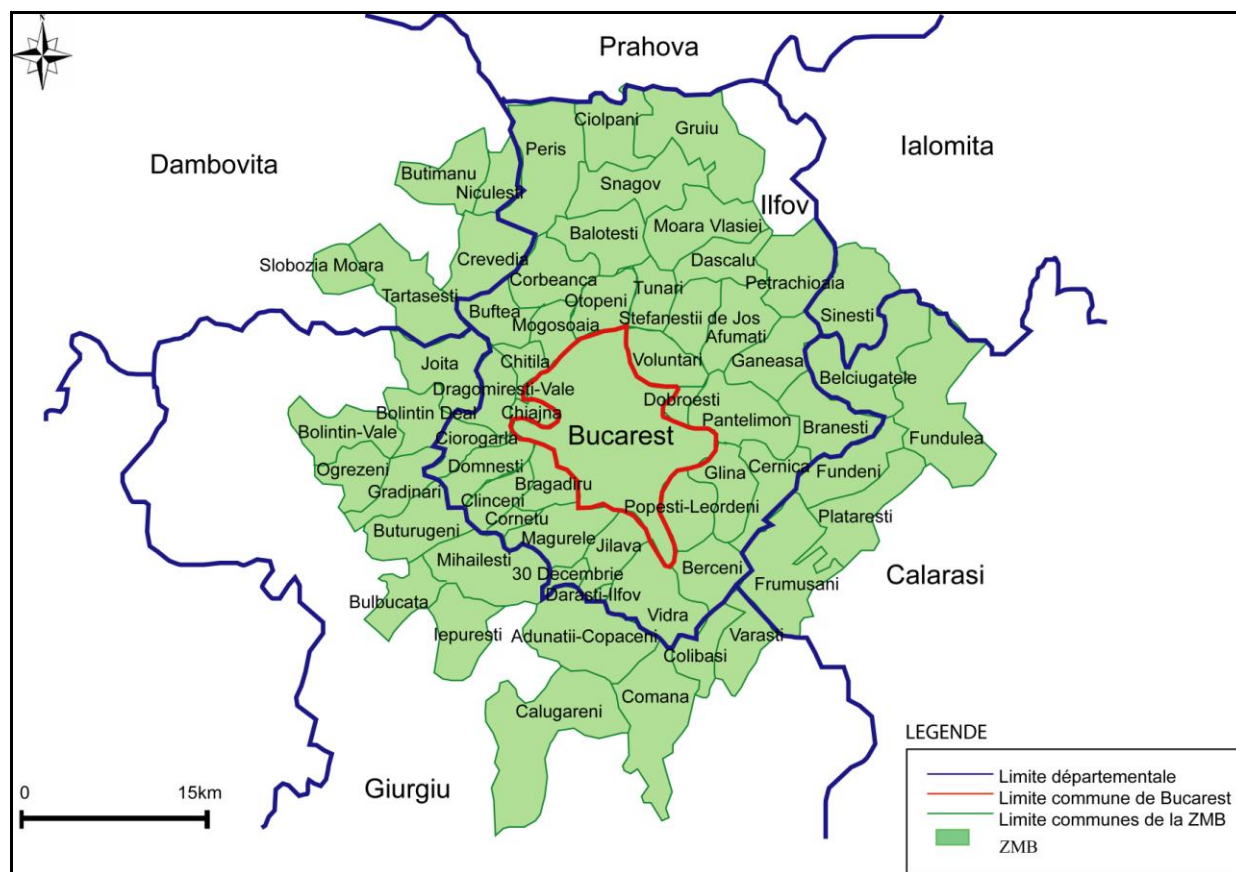
La ZMB représente une association volontaire des communes en fonction de leurs intérêts communs ; ce n'est pas une unité administrative territoriale. Depuis les années 1999 Bucarest est confrontée à l'idée de création d'une zone métropolitaine de Bucarest (ZMB). Plusieurs propositions ont été élaborées. Nous insisterons sur les deux propositions les plus connues, la proposition à caractère politique de Vasile Gherasim de 2003 et la toute dernière qui date de 2005, coordonnée par le Centre de Planification Urbaine et Métropolitaine de Bucarest. Cette dernière étude se fonde sur des données statistiques et des recherches approfondies avec pour but de donner un sens géographique à l'aire métropolitaine.

2.1 La zone métropolitaine de Bucarest : une nécessité dans le développement polycentrique

En 1998, V. Gherasim, ancien maire du premier arrondissement de Bucarest propose une zone métropolitaine formée de 62 communes (Figure n°161) et réalisée par le Centre de Sociologie Urbaine et Régionale (CSUR) en 2003. Cette étude a été adoptée par les leaders du Partis Libéral de l'époque et proposée au Parlement. D'autres projets ont été par la suite élaborés dans le but de créer une structure métropolitaine de Bucarest, de réaliser une limite géographique et de proposer un modèle pour son administration. Plusieurs indicateurs ont été pris en compte par les auteurs : les migrations domicile-travail, le degré de renouvellement des réseaux d'infrastructures qui a été déterminé par les Bucarestois qui ont construit des logements dans les communes prises en compte par l'étude, l'apport des produits agro-alimentaires frais sur les marchés de Bucarest, le potentiel touristique de la zone ainsi que la distance calculé par les isochrones (la distance par rapport à Bucarest ne doit pas dépasser soixante minutes).

⁷⁹ Toutes ces caractéristiques ont déjà été détaillées dans les chapitres antérieurs.

Figure n° 161 : La zone métropolitaine de Bucarest : le projet législatif de 2003



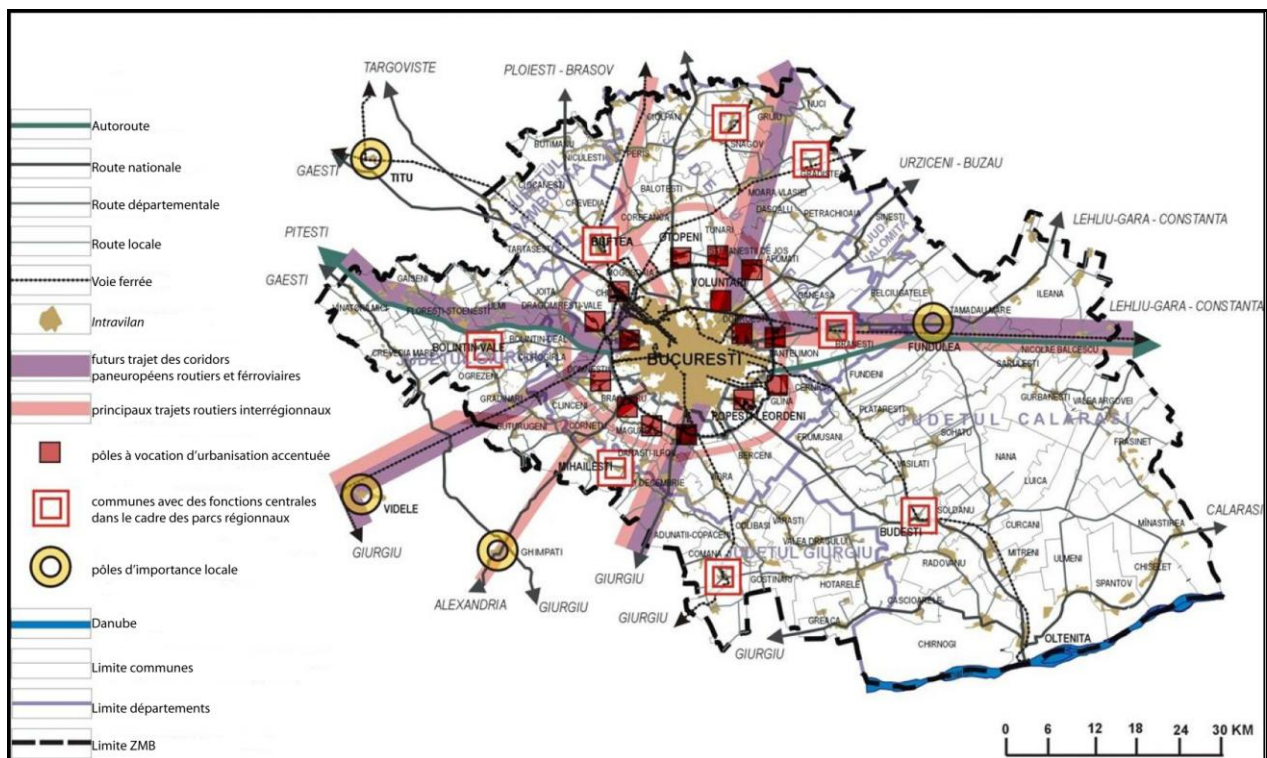
Source : www.zmb.ro, Réalisation : N. Ticană, 2009

En août 2005 le conseil général de Bucarest décide l'élaboration d'une étude : « PATZ – la Zone de l'agglomération urbaine et métropolitaine du municipe de Bucarest, actualisation et analyse de la situation existante, diagnostic, réglementations, modèle digital du terrain, plan d'actions, programmes prioritaires » sur la base de la loi 351/2001 concernant l'élaboration des plans d'aménagement des territoires zonaux (PATZ) de type métropolitain. Cette étude offre une série de suggestions de développement stratégique qui vont dans le sens de l'arrêt de l'urbanisation non-contrôlée, la promotion du développement économique et social, le développement des relations entre les communes urbaines et rurales par la création d'infrastructures majeures, diversifiées et connectées aux réseaux nationaux et internationaux, tout comme l'amélioration de la qualité de vie (Grigorescu, 2010). Cette étude identifie des pôles à vocation d'urbanisation accentuée, tout comme des pôles d'importance locale au sein de cette délimitation (Figure n°162). Ces pôles compris dans la première couronne de communes autour de Bucarest se caractérisent pas l'apparition de zones résidentielles espaces commerciaux ou centres de logistique, d'entrepôt ou industriels. Mais l'aménagement de ces espaces en dehors de la capitale ne relève pas dans notre opinion du polycentrisme, puisque spatialement ces espaces sont plus proches de Bucarest que des bourgs-centres des communes sur lesquelles ils se sont installés. Si on reprend l'exemple des centres commerciaux de l'ouest de Bucarest, ces espaces

servent strictement à faire les achats, puisque les aires de jeux pour enfants, les restaurants ou cafés sont rares et les cinémas absents de ces lieux susceptibles de devenir des « centralités commerciales».

De plus cette étude a été « oubliée » et depuis qu'on connaît la crise personne n'en parle plus. Pour que cette étude se concrétise la Roumanie aurait besoin d'un cadre législatif clair qui institue les zones métropolitaines dans le pays avec la création de projets communs entre les communes appartenant à une telle division et que l'INSSE établisse des critères de délimitation.

Figure n° 162 : La zone métropolitaine de Bucarest, le projet de 2005



Source : CPUMB

Une zone métropolitaine présente des avantages et des inconvénients, mais ce sont plutôt les atouts qui sont les plus nombreux et qui contribueront à donner de la cohérence à un développement urbain dans l'espace métropolitain. Nous les exposerons en guise de conclusion.

2.2 Avantages et désavantages d'une Zone Métropolitaine de Bucarest

Le développement des zones métropolitaines facilite un aménagement intégré du territoire au niveau régional, comme pôle de développement et de croissance pour l'Europe. Une zone métropolitaine diminue les déséquilibres entre le centre et la périphérie dans tous les domaines (démographique, sociale et économique). Des politiques de développement et d'aménagement devront être implantées à travers une bonne coopération entre les communes.

La création d'une zone métropolitaine conduira à un décongestionnement de Bucarest, à une satisfaction de la demande en logements de la population, à des fonds budgétaires plus élevés pour les communes avec des revenus faibles, à l'attractivité de cet espace pour les investisseurs, à l'amélioration des réseaux d'infrastructure et de transport, à l'extension des réseaux d'infrastructures, à la création de nouveaux emplois, à l'augmentation du niveau de vie de la population ou au développement régional.

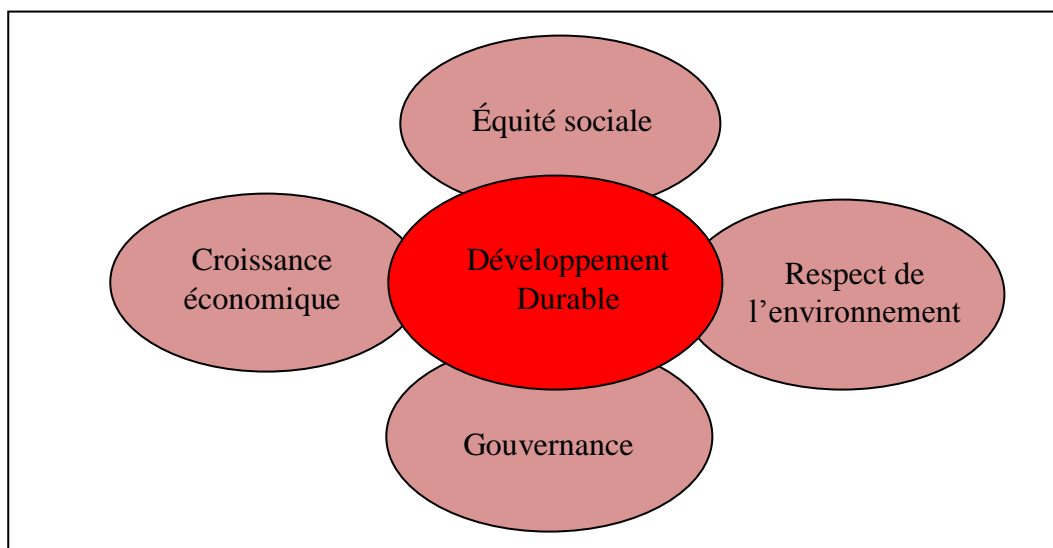
Des désavantages existent aussi : les spéculations immobilières qui vont augmenter les prix des terrains, la difficulté de gestion de ce phénomène, l'augmentation des taxes locales pour certaines communes, tout comme la dégradation de l'environnement avec l'agglomération des logements. Mais certains de ces inconvénients se sont déjà produits, une fois la pression foncière apparue, comme c'est le cas des spéculations au nord de Bucarest. Dans le domaine de la gouvernance il y a le risque que les autorités locales signent une collaboration formelle ou le risque que les maires manquent de confiance dans les organismes de planification de la zone métropolitaine. Des difficultés peuvent apparaître aussi dans la coordination entre les outils d'aménagement locaux et zonaux.

Bucarest-Ilfov, et en l'occurrence la zone périurbaine de Bucarest, ne présente donc pas un développement territorial équilibré avec une bonne répartition des activités. Cela fait que le polycentrisme dans cette région reste encore théorique, la cause principale étant donc la difficulté dans la coopération communale, corroborée par la concurrence accrue entre les communes. Comme nous l'avons introduit en début de chapitre c'est plus une multipolarité qui est présente dans le cas de la zone périurbaine de Bucarest. La cohérence doit commencer par la modernisation et l'implantation des réseaux d'infrastructures, d'équipements et de services dans le but d'atteindre un début d'équilibre nécessaire.

CHAPITRE XIII : LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : UN OBJECTIF QUI SEMBLE DIFFICILE À ATTEINDRE À COURT TERME

La croissance est l'augmentation quantitative du niveau de vie entre autres. Elle est mesurée par des indicateurs économiques comme le produit intérieur brut (PIB) par exemple. Le développement dépasse la croissance. Il s'agit de prendre en compte le niveau de vie tout comme la qualité de vie. Un processus de développement est durable lorsqu'il permet de « *répondre aux besoins du présent, sans compromettre la possibilité pour les générations futures de satisfaire les leurs* » (Rapport Brundtland 1987, p. 14). L'équilibre général est la clé du développement durable, qui s'articule autour de deux principes : l'interdépendance et l'équité. L'interdépendance se manifeste entre différents domaines : économique, social, environnement et institutionnel qui s'influencent mutuellement. L'équité va dans le sens de la satisfaction des besoins des générations présentes, sans nuire aux générations suivantes (Laganier *et al.*, 2002). Ce mode de développement doit donc permettre un équilibre entre la croissance économique, l'égalité sociale, le respect de l'environnement et la gouvernance qui passe par la participation citoyenne aux processus décisionnels en vue du développement durable (Fig. n° 163).

Figure n° 163 : Les quatre piliers du développement durable



Réalisation : N. Ticană

Mais ce terme fait souvent l'objet d'une confusion. Le développement durable est associé à un développement qui préserverait l'environnement. Ceci est le cas en Roumanie, où la « couleur verte » est associée au développement durable. Si au niveau national le Ministère de l'Environnement et des Forêts est soucieux du développement durable à travers ses quatre piliers, à l'échelle locale une vision à court terme est préférée à celle à long terme. Une stratégie nationale pour le développement durable a été élaborée en 2008, mais cette notion émerge à

peine et nous la retrouvons plus dans les textes officiels que « dans la bouche et les actions » des acteurs.

Un historique du développement durable à l'international, ainsi que le cadre législatif et les politiques communautaires seront présentés dans un premier temps. Dans un deuxième temps nous verrons quelle est la stratégie nationale pour le développement durable et aussi quelques indicateurs au niveau national concernant ce sujet. En dernier point nous présenterons le contexte économique, social et environnemental dans la zone périurbaine de Bucarest avec les projets de création de ceinture *verte-jaune* et de parcs régionaux autour de Bucarest dans le sens du développement durable. Le pays a des progrès à faire à ce sujet, ce qui semble préoccuper davantage les Occidentaux.

La méthodologie utilisée est bibliographique et théorique à laquelle nous ajoutons quelques entretiens avec les acteurs locaux. C'est surtout eux qui nous ont beaucoup aidé à comprendre comment la question du développement durable est perçue à l'échelle locale.

I. Le développement durable : un concept et une pratique internationale

Le développement durable connaît une évolution permanente. Bien qu'il soit aujourd'hui pris en compte dans tous les pays, au moins dans les discours et les outils de gouvernance, le développement durable est une problématique reconnue plus à une petite échelle, mondiale ou nationale, qu'à une grande échelle. Quel est le cadre international et les politiques européennes concernant le développement durable ? Quels sont les indicateurs de développement durable qui peuvent donner quelques états bruts sur la question ?

1. Le cadre international du développement durable

Le concept de développement durable est donc récent. C'est en 1972 à Stockholm pendant la conférence des Nations Unies que le souci concernant la façon dont l'homme influence l'environnement s'est manifesté. En 1986 les Nations Unies mettent en place la Commission mondiale pour l'environnement et le développement qui étudie la dynamique environnementale et donne des solutions à long terme à la viabilité de la société humaine. En 1987 le rapport « *Notre avenir à tous* », est publié, sous la direction de Gro Harlem Brundtland, premier ministre de la Norvège à cette époque. C'est en 1992, pendant le deuxième sommet de la Terre à Rio de Janeiro, que le concept commence à être largement médiatisé dans le grand public. L'Agenda 21, plan d'action pour le XXIème siècle, est adopté, dans lequel sont décrits les secteurs où le développement durable doit s'appliquer à un niveau local. En 2002, lors du sommet de Johannesburg en Afrique du Sud les Nations Unies examinent le progrès fait vers le

développement durable tout comme lors du sommet de Rio de juin 2012 quand un bilan est dressé. Le bilan de ce dernier sommet conclut que le développement de la planète doit être réorienté d'urgence puisque seulement quatre des 90 objectifs internationalement reconnus en matière de gestion durable de l'environnement et de développement humain ont enregistré des progrès significatifs. Deux thèmes ont émergé : une économie verte avec des nouveaux modes de production et de consommation et une nouvelle gouvernance mondiale de l'environnement contre la faiblesse institutionnelle existante actuellement, la France proposant la création d'une Organisation mondiale de l'environnement (OME), pour laquelle elle milite depuis 2002 (www.vie-publique.fr).

2. Les politiques communautaires face au développement durable

Le texte européen le plus ambitieux concernant le développement durable est la Stratégie européenne de développement durable (SEDD), adoptée en 2001 à Göteborg. Cette stratégie fixe quelques objectifs majeurs de développement durable à long terme : le changement climatique, le vieillissement de la population, l'amélioration des systèmes de transports, la santé publique, la pauvreté et la gestion des ressources naturelles.

En 2006 une nouvelle SEDD est adoptée. Elle est destinée à une Europe élargie et fixe deux défis majeurs pour l'Europe d'aujourd'hui : la modification des modes de consommation et de production, qui ne sont pas durables, ainsi que la modification de la manière dont on élabore des politiques en matière de développement durable. Cette stratégie est complémentaire de celle de Lisbonne (2000) centrée sur la croissance et l'emploi.

Depuis 2005 tous les deux ans des rapports sur le développement durable en Europe sont publiés. Ces rapports sont basés sur les indicateurs de développement durable établis par l'Union Européenne. Dix grands thèmes sont établis : le développement socioéconomique, la production et la consommation durable, l'inclusion sociale, les changements démographiques, la santé publique, le changement climatique et l'énergie, le transport durable, les ressources naturelles, le partenariat global et la bonne gouvernance. Chacun de ces grands thèmes comprend d'autres indicateurs pour mesurer au mieux le développement durable en Europe. Le premier rapport est sorti en 2005, le quatrième, et dernier, date de 2011. Si des progrès ont été faits dans le domaine de l'énergie et du changement climatique ou dans celui de l'inclusion sociale, cela n'est pas le cas pour les autres indicateurs. A part deux indicateurs qui sont évalués de la même façon en 2009 et en 2011 (Espérance de vie à la naissance et nombre d'année de vie en bonne santé et Indice des oiseaux communs), dans les autres domaines il y a encore beaucoup d'efforts à réaliser (Tableau n°16).

Tableau n° 16 : Comparaison entre les indicateurs principaux des différents thèmes entre 2009 et 2011

Thème	Indicateur clé	Indice Rapport 2009	Indice Rapport 2011
Développement socioéconomique	PIB réel/personne	3	2
Production et consommation durable	Productivité des ressources	3	1
Inclusion sociale	Population à risque de pauvreté et d'exclusion	2	3
Changements démographiques	Taux d'emploi des personnes âgées	2	1
Santé publique	Espérance de vie à la naissance et nombre d'années de vie en bonne santé	2	2
Énergie et changement climatique	Émissions de gaz à effet de serre	1	3
	Part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie	1	3
Transport durable	Consommation énergétique des transports par rapport au PIB	2	1
Ressources naturelles	Indice des oiseaux communs	2	2
	Prises de poissons sur les stocks en dehors des limites biologiques sécurité	0	1
Partenariat global	Aide publique au développement proportionnellement au revenu national brut	0	1
Bonne gouvernance	Pas d'indicateur clé	:	:
0	Changements très défavorables en relation avec les objectifs de la SEDD		
1	Changements moyennement défavorables en relation avec les objectifs de la SEDD		
2	Pas de / moyens changements favorables en relation avec les objectifs de la SEDD		
3	Changements très favorables en relation avec les objectifs de la SEDD		

Source: 2011 monitoring report of the EU sustainable development strategy, Réalisation: N. Ticană

D'après le report de l'UE concernant la stratégie de développement durable, les résultats faibles des indicateurs en 2011 sont dus à la crise financière et économique mondiale. Par exemple le problème des liquidités dans le secteur bancaire a entraîné la baisse du PIB (Tableau n°17), l'augmentation du chômage a eu des impacts sociaux : risque de pauvreté ou suicides.

Le tableau suivant met en évidence quelques données chiffrées concernant certains indicateurs du développement durable en Europe en 2000, 2007 et 2009. Les indicateurs sont exprimés en unités de mesures et non plus en indices comme dans le tableau n°16 et la méthodologie de calcul de ces indicateurs se trouve en note de bas de page.

Tableau n° 17 : Quelques données chiffrées sur les indicateurs de développement durable en Europe des 27

	2000	2007	2009
PIB réel/personne (euro/hab.) ⁸⁰	20 900	23 800	22 700
Population à risque de pauvreté et d'exclusion (%) ⁸¹	:	24,4	23,1
Taux d'emploi des personnes âgées (%) ⁸²	36,9	44,6	46
Espérance de vie à la naissance ⁸³	:	79,1	79,6
Émissions de gaz à effet de serre (CO2) ⁸⁴	91	91	83
Consommation énergétique des transports par rapport au PIB ⁸⁵	100	95	95,7

Source : Eurostat, Réalisation : N. Ticană

Au niveau national des Stratégies nationales de développement durable (SNDD) sont également élaborées à partir de 2001 et à l'échelle locale des Agendas 21. Leur but est d'instaurer des politiques de développement tout en tenant compte de la durabilité. Ceci est également le cas en Roumanie qui a élaboré son SNDD en 1999 et l'a réactualisé un an après son entrée dans l'Union Européenne.

II. Le développement durable en Roumanie

Pendant les années 1970-1980 certains intellectuels et universitaires roumains se sont rendus compte des disparités entre le modèle de développement du pays et la capacité de support du capital naturel. Mais leurs préoccupations n'ont pas été prises en compte par les dirigeants de l'époque. Les changements politiques de décembre 1989, et surtout l'accès à l'information, ont permis à l'opinion publique et au mass-média de s'y intéresser. En 1999 avec l'assistance du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) la Roumanie a élaboré sa première SNDD. Bien qu'elle ait eu un impact réduit au niveau des politiques publiques nationales, cette stratégie a offert le cadre conceptuel et la méthodologie pour l'implantation des

⁸⁰ *Le Produit Intérieur Brut (PIB) comprend les marchandises et des services du marché (ou qui pourraient être sur le marché) ainsi que des produits des gouvernementaux et d'organismes non lucratifs. Le PIB réel par tête est calculé comme le ratio du PIB réel avec la population moyenne pour une année donnée. Il est souvent utilisé comme un indicateur de la santé économique d'un pays puisqu'il correspond au revenu réel moyen dans ce pays. (Eurostat).*

⁸¹ *Les personnes qui sont menacées par la pauvreté sont les personnes dont le revenu disponible équivalent se situe en dessous du seuil de pauvreté fixé à 60 % du revenu disponible équivalent médian national (après transferts sociaux) (Eurostat).*

⁸² *Le taux d'emploi du personnel âgé est obtenu en divisant le nombre de personnes occupées âgées de 55 à 64 ans par la population totale de la même tranche d'âge. (Eurostat).*

⁸³ *L'espérance de vie à la naissance est définie comme le nombre moyen d'années qu'il reste encore à vivre à une personne ayant atteint un certain âge, si elle restait sujette pour le reste de sa vie aux conditions actuelles de mortalité (Eurostat).*

⁸⁴ *Il présente les émissions annuelles totales par rapport à l'année de référence du protocole de Kyoto ; Indice : 1990 = 100 (Eurostat).*

⁸⁵ *Cet indicateur est défini comme le ratio entre la consommation d'énergie du transport et le PIB ; Indice : 2000=100 (Eurostat).*

Agendas Locaux 21. D'autres mesures en conformité avec les objectifs du développement durable ont été adoptées en Roumanie comme le Traité d'adhésion à l'Union Européenne de 2005 (pour les usines industrielles polluantes, la gestion des déchets ou l'alimentation en eau courante et traitement des eaux usées) ou le Plan National de Développement (PND) 2007-2013 (objectif : la réduction des disparités de développement socio-économique entre la Roumanie et les autres États membres de l'UE) que nous avons déjà étudiés lors du chapitre précédent. En 2008 la Roumanie a adopté une deuxième Stratégie nationale pour le développement durable 2013-2020-2030, en conformité avec la SEDD de 2006. Cette stratégie est un projet commun entre le Ministère de l'Environnement et des Forêts et le Centre National pour le Développement Durable (CNDD).

La situation actuelle du système socioéconomique et du capital naturel du pays montre pourtant des retards substantiels par rapport aux autres États membres de l'UE. La Roumanie est poussée à travers cette stratégie à faire un effort supplémentaire pour pouvoir bien s'intégrer dans le processus de transition vers le modèle de développement durable imposé par l'Europe.

Ce sous-chapitre est destiné à étudier la stratégie nationale pour le développement durable de la Roumanie ainsi que les indicateurs mis en place dans le but d'analyser l'évolution du pays dans ce domaine. La Roumanie, nouvel État européen, est-elle bien engagée sur la voie du développement durable ?

1. La stratégie nationale pour le développement durable : décalage entre la théorie et la pratique

La stratégie de développement durable de la Roumanie propose une vision du développement du pays pour les deux prochaines décennies. Trois seuils sont établis : 2013, 2020 et 2030. Jusqu'en 2013 le pays doit inclure les principes et les pratiques du développement durable dans l'ensemble des programmes et des politiques publiques. A l'horizon 2020 le pays devra atteindre le niveau moyen de 2008 des pays de l'Union Européenne concernant les principaux indicateurs de développement durable et en 2030 la Roumanie devra s'approcher significativement du niveau moyen de développement durable des pays de l'UE de 2030. Ces objectifs stratégiques permettront au pays une croissance économique à moyen et à long terme dans le but d'une réduction significative des décalages économiques et sociaux entre la Roumanie et les autres États membres de l'UE.

Cette stratégie présente une situation actuelle du système socioéconomique et de l'environnement en Roumanie. Elle donne les objectifs – cible et les modalités d'action pour 2013, 2020 et 2030 en respectant les orientations stratégiques de l'UE. Elle consacre une partie à une série d'aspects concernant le développement durable, mais qu'on ne retrouve pas dans la

SEDD, puisque ces problèmes ont été résolus depuis longtemps pour les autres pays européens et ils ne constituent plus une priorité, comme l'accès à l'eau potable et à l'assainissement, l'infrastructure de transport, l'état général de santé ou la qualité de la formation professionnelle.

La réalisation des objectifs de la SNDD semble pourtant menacée en Roumanie par une série de facteurs. Le premier serait le changement des politiques économiques ou le non-respect des principes du développement durable en fonction de la majorité parlementaire ou en fonction des principes des partis politiques au pouvoir. Un autre facteur de risque serait l'évolution toujours négative de la population du pays qui produira des changements économiques et sociaux profonds. L'accentuation de la défiance envers la justice, la mauvaise coopération entre les institutions publiques et le secteur privé, les associations ou les partenaires sociaux pour une augmentation de la compétitivité, la sélection des priorités dans l'attribution financière des fonds publics sur des « principes clientélistes » sont encore d'autres facteurs de risque endogènes énoncés dans la SNDD. Les facteurs de risque exogènes seraient l'accentuation de la migration externe, l'augmentation des prix du pétrole ou les investissements étrangers sur d'autres marchés émergents.

Le développement régional représente un autre objectif national. Cela passe par une croissance du rôle économique et social des centres urbains à travers le principe du polycentrisme, fait que nous avons analysé dans le chapitre précédent, par le développement des pôles urbains de croissance, par la modernisation de l'infrastructure de transport et les équipements sociaux, ainsi que par la promotion du tourisme. Le développement rural, l'agriculture et la sylviculture sont d'autres domaines dans lesquels la Roumanie doit progresser. Un plan National de Développement Rural 2007-2013 a été élaboré, dont les orientations concernent la gestion durable des forêts par le boisement des terrains dégradés et abandonnés, la modernisation du système d'irrigation, la protection du sol ou le développement durable des espaces de montagne.

Le développement durable local par l'adoption de l'Agenda Local 21 est un autre point important. La promotion du développement durable à travers ces outils se fait depuis 2000 par le Centre National de Développement Durable. Ce programme a d'abord été appliqué aux grands et moyens municipes, puis a été diversifié au niveau départemental ou à l'échelle de la ville et même des communautés rurales. Jusqu'en 2008 quarante plans locaux de développement durable existaient en Roumanie (www.ncsd.ro). Dans la région Bucarest-Ilfov seul le deuxième arrondissement de Bucarest avait élaboré un plan local de développement durable en 2007. Depuis, la municipalité de Bucarest a élaboré son plan en 2009. D'autres localités urbaines d'Ilfov ont suivi cette tendance. Voluntari, par exemple, a élaboré une stratégie de développement local 2011-2020.

Mais le développement durable semble à peine émerger en Roumanie, puisqu'elle a encore des retards considérables sur certains aspects socio-économiques. Pour que le pays puisse atteindre ces objectifs, le rythme de croissance des indicateurs du développement durable devra dépasser celui des autres pays européens. Nous verrons par la suite quels sont ces indicateurs et quel est leur rythme d'évolution.

2. Quelques indicateurs de développement durable

En fonction des enjeux 2013, 2020 et 2030 établis par la SNDD, une série d'indicateurs est définie pour la Roumanie pour accomplir les objectifs stratégiques du développement durable. 103 indicateurs ont été mis en place sur trois niveaux : 19 indicateurs principaux, 37 indicateurs complémentaires utilisables pour surveiller et revoir les programmes de développement durable et 47 indicateurs de progrès de la SNDD pour la Roumanie. Tous ces indicateurs peuvent être consultés librement sur le site de l'INSSE.

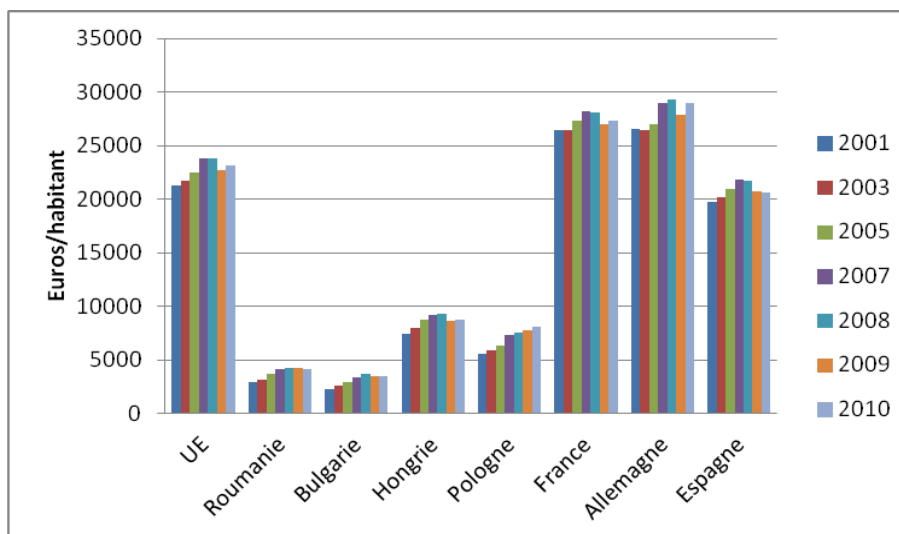
Treize objectifs ont été identifiés. Les domaines sont divers : transformations structurelles et équilibres macroéconomiques (dix indicateurs), changements climatiques et énergie propre (treize indicateurs), transport durable (douze indicateurs), production et consommation durable (22 indicateurs), conservation et gestion des ressources naturelles (onze indicateurs), santé publique (dix indicateurs), inclusion sociale, démographie et migration (quatre indicateurs), pauvreté globale et défis du développement durable (un indicateur), éducation et formation professionnelle (six indicateurs), recherche scientifique et développement technologique, innovation (cinq indicateurs), croissance de la productivité du travail et amélioration du taux d'emploi (un indicateur), politique d'investissement et diversification des sources de financement (deux indicateurs), capacité administrative et qualité des services publics (cinq indicateurs).

L'analyse de quelques indicateurs s'impose pour observer leur évolution dans le temps dans le pays. Une comparaison avec la moyenne européenne, mais aussi avec d'autres États viendra compléter cette analyse. Les exemples seront le PIB, l'évolution de la consommation énergétique des transports par rapport au PIB et l'espérance de vie à la naissance. Nous prendrons comme exemple la Hongrie, la Pologne, la Bulgarie, la France, l'Allemagne et l'Espagne, pour les deux premiers indicateurs. Il s'agit des exemples que nous avons utilisés dans le chapitre destiné à la comparaison de processus de périurbanisation lors du quatrième chapitre de cette étude.

L'analyse commencera par le PIB, indicateur principal du développement durable. Dans l'Union Européenne, la Roumanie et la Bulgarie occupent les dernières places du podium avec respectivement 4 200 et 3 500 euros/habitant en 2010, loin derrière la moyenne européenne qui

est de 23 100 euros/habitant (Figure n°164). La France et l'Allemagne, pays ouest-européens, dépassent cette moyenne européenne. Bien que tous les pays aient enregistré une augmentation du PIB/habitant entre 2001 et 2010, avec des hauts et des bas entre 2007 et 2010, la Roumanie a encore beaucoup de retard à rattraper dans ce domaine économique, qui est la base du développement durable. D'après les objectifs de la SNDD, la Roumanie devra atteindre en 2020 la moyenne des indicateurs du développement durable de l'UE de 2008. Elle devra passer de 4300 euros/habitant en 2008 à 23 800 euros/habitant en 2020, objectif qui nous semble assez audacieux, vu le rythme de croissance du PIB des dix dernières années. Mais si on prenait en compte le niveau de vie des pays est-européens la différence ne serait sans doute pas si flagrante. La mise en place d'un indicateur tenant compte de cet aspect est nécessaire dans une comparaison européenne.

Figure n° 164 : Évolution du PIB dans UE et quelques pays européens entre 2001 et 2010



Source : Eurostat, Réalisation : N. Ticană

En termes de consommation énergétique des transports par rapport au PIB, la Roumanie montre encore des faiblesses. Après avoir enregistré une chute importante entre 2001 et 2007, cet indicateur est en augmentation jusqu'en 2009 pour encore baisser en 2010. Son évolution dépend de celle du PIB, mais aussi des moyens de transports qui semblent consommer plus. L'état des infrastructures de transport roumaines et le trafic influencent l'évolution de cet indicateur. La moyenne européenne est en baisse permanente depuis 2001, pendant que les pays ouest-européens étudiés affichent des évolutions négatives par rapport à l'an de référence 2000 (indice 2000=100)⁸⁶. En Europe centrale, la Pologne enregistre une augmentation importante de cette

⁸⁶ Cet indicateur est défini comme le ratio entre la consommation d'énergie du transport et le PIB (mesures de volume chaînées, aux taux de change de 2000). L'énergie consommée par tous les types de transports (route, chemin de fer, navigation intérieure et aviation) est couverte, y compris les transports en commun, commerciaux et individuels, à l'exception du transport maritime et par oléoduc.

consommation énergétique des transports (Tableau n°18) bien que le PIB soit en augmentation lui aussi.

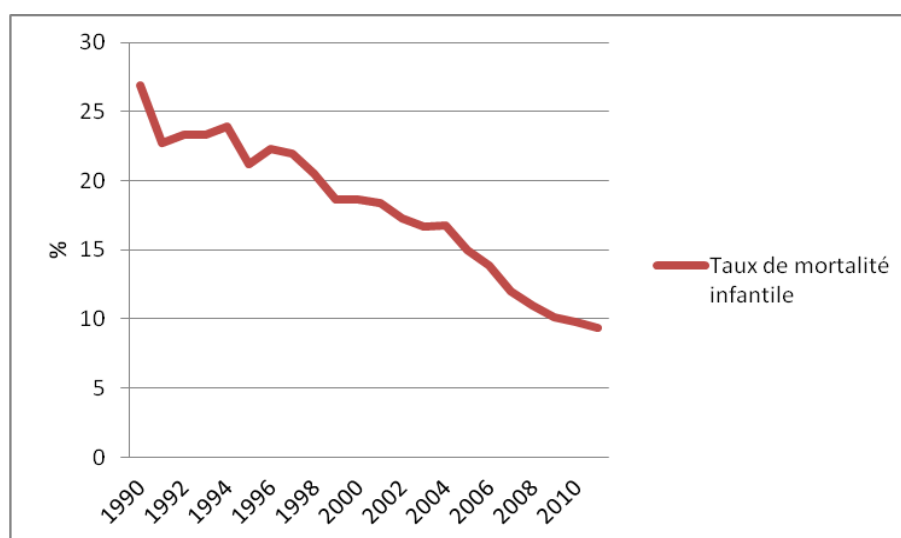
Tableau n° 18 : Évolution de la consommation énergétique des transports par rapport au PIB

	2001	2003	2005	2007	2008	2009	2010
UE	98.7	98.3	97.8	95	94.1	95.7	93.3
Roumanie	113.9	112	96.2	92.7	97.6	105.1	100.5
Bulgarie	101.4	109.3	110.7	99.7	99.2	102.6	100.5
Hongrie	100.6	101.8	106.3	112.3	115	121.9	110.7
Pologne	98	98.5	107.7	116	118.5	118.8	122
France	99.1	96.2	92	90	88.5	89.5	88.7
Allemagne	96.3	92.6	91.5	84.9	83.5	55.4	85.6
Espagne	100.6	101.5	102.8	101.4	96.3	94	92.5

Source : Eurostat, Réalisation : N. Ticană

En termes d'espérance de vie à la naissance la Roumanie enregistre des évolutions positives depuis 2004, tant pour les hommes que pour les femmes, fait qui démontre un indicateur de santé publique en amélioration. Mais le pays a une moindre espérance de vie par rapport à la moyenne européenne (Tableau n°19). Et ceci est dû principalement à la mortalité infantile, qui, bien qu'elle soit en baisse continue depuis 1990 (Figure n°165), est encore élevée par rapport à la moyenne européenne (9,8‰ en Roumanie en 2010, par rapport à 4,3‰ en Europe en 2010) (www.ined.fr). Cette mortalité infantile encore élevée est due au système médical encore faible. L'alimentation, l'hygiène et le stress contribuent également à une espérance de vie plus faible en Roumanie par rapport à d'autres pays européens.

Figure n° 165 : Évolution du taux de mortalité infantile en Roumanie entre 1990 et 2010



Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană

Tableau n° 19 : Espérance de vie à la naissance en UE et en Roumanie entre 2004 et 2009

		2004	2005	2006	2007	2008	2009
UE	Femmes	81.5	81.5	82	82.2	82.4	82.6
	Hommes	75.2	75.4	75.8	76.1	76.4	76.7
Roumanie	Femmes	75.5	75.7	76.2	76.9	77.2	77.5
	Hommes	68.2	68.7	69.2	69.7	69.7	69.8

Source : Eurostat, Réalisation : N. Ticană

La Roumanie fait des progrès en termes de développement durable. Mais, depuis son entrée dans l'UE en 2007, le pays enregistre toujours de forts décalages par rapport à la moyenne européenne dans beaucoup de domaines. Il est vrai que la crise économique et financière a entraîné une stagnation, voire un recul dans certains domaines, lors des cinq dernières années. Mais la Roumanie semble se remettre, fait qui ne sera que bénéfique pour son futur développement durable. La Roumanie a besoin d'une « bonne gouvernance », qui passe par un bon gouvernement du territoire et bien sur par la démocratie participative. Elle a également besoin d'un développement polycentrique pour atteindre un certain niveau digne d'être appelé développement durable.

Ce niveau de développement durable est à peu près le même dans les différentes régions de la Roumanie. Des différences peuvent être observées entre la région de développement Bucarest-Ilfov et les sept autres, mais ceci est dû à la présence de la capitale qui enregistre des niveaux très élevés des indicateurs économiques. La zone périurbaine de Bucarest montre, quant à elle, d'énormes progrès à réaliser pour un développement durable harmonieux, en commençant par les infrastructures de base.

III. Le développement durable dans l'espace périurbain de Bucarest : des progrès sont à réaliser

Tout au long de cette étude, nous avons analysé l'espace périurbain de Bucarest sous différents aspects. Les deuxième et troisième parties ont été consacrées à l'analyse des aspects liés à la population et à l'habitat, à l'agriculture et au secteur tertiaire, à l'accès aux réseaux d'infrastructures, aux services et aux équipements de toute sorte, ainsi qu'à l'analyse des infrastructures de transport. Les conclusions, qui démontrent tout comme pour la Roumanie des retards essentiels à rattraper, soulignent l'idée qu'un bon développement durable passe d'abord par un développement territorial, qui veut tout d'abord dire développement social et économique.

Dans ce dernier point quelques statistiques-clés économiques, sociales et d'environnement seront analysées pour la région de développement Bucarest-Ilfov. Les projets de ceinture « verte-jaune » et les parcs régionaux voulus dans le projet de la Zone Métropolitaine

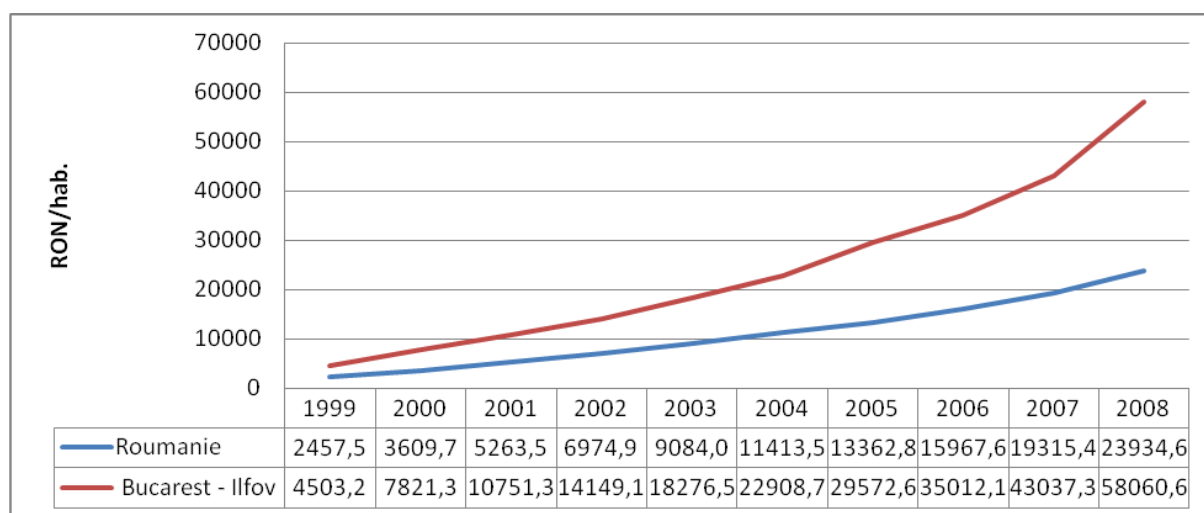
de Bucarest dans le but d'un développement territorial durable de la capitale seront également présentés.

1. Le contexte social et économique

Dans le Plan de Développement Régional Bucarest Ilfov 2007-2013 une analyse économique, sociale et environnementale est faite. Quelques priorités sont élaborées concernant la gouvernance régionale, l'accessibilité et la mobilité, l'environnement ainsi que la croissance économique et l'emploi. Tous ces points vont dans le sens d'un développement durable.

En termes économiques, les valeurs des indicateurs sont plus élevées pour Bucarest que pour Ilfov, ces dernières étant souvent inférieures à celles du pays. Mais ensemble, pour Bucarest et Ilfov, les valeurs dépassent celles de la Roumanie et montrent une région de développement bien partie sur la voie du développement économique et social. La comparaison entre l'évolution du PIB entre 1999 et 2008 en Roumanie et dans la région Bucarest-Ilfov montre un PIB deux fois plus important dans Bucarest-Ilfov en 2008 qu'en Roumanie (Figure n°166). Ceci est dû à l'économie bucarestoise qui est très développée par rapport à celles d'autres villes et municipes du pays.

Figure n° 166 : L'évolution du PIB en Roumanie et dans la région Bucarest-Ilfov entre 1999 et 2008⁸⁷



Source : INSSE, Réalisation : N. Ticană

Manquant d'accès à des données récentes nous allons utiliser quelques éléments présents dans le POR Bucarest-Ilfov 2007-2013 pour montrer les retards socio-économiques et d'environnement entre Bucarest et le département d'Ilfov. Ces données datent de 2005.

⁸⁷ Le PIB est exprimé en monnaie nationale. 1 euro = 4.53RON (www.cursbnr.ro, du 09/08/2012).

Tableau n° 20 : Quelques statistiques économiques, sociales et d'environnement pour Bucarest-Ilfov en 2005

	Bucarest-Ilfov	Ilfov	Bucarest	Roumanie
Population	2 208 368	283 409	1 924 959	21 623 849
Population occupée – agriculture (%)	4,5	29,1	1,1	32,0
Population occupée – industrie (%)	20,1	23,6	19,6	23,5
Population occupée – services (%)	75,4	47,3	79,3	44,5
Taux de chômage au 31 décembre (%)	2,4	2,0	2,4	5,9
PIB/habitant (2004) (euro)	5616,7	4013,9	5849,5	2932,9
PME/1000 habitants (nombre)	46,5			20,4
Total PME	102 708			440 714
PME dans l'industrie manufacturière (%)	10,0			13,2
PME dans les constructions (%)	7,5			7,0
PME dans les services (%)	82,4			79,5
Densité des routes publiques (km/100km ²)	47,9	49,4	37,8	33,5
Routes publiques modernisées (%)	52,6	47,5	100,0	26,4
Localités avec réseau d'eau potable dans le nombre total de localités (%)	48,8	47,5	100,0	61,0
Localités avec réseau d'assainissement dans le nombre total de localités (%)	43,9	42,5	100,0	21,8
Écoles (nombre)	662	206	559	11 865
Hôpitaux (nombre)	58	6	52	433
Institutions qui fournissent des services sociaux	405	6	399	13 747

Source : POR Bucarest-Ilfov 2007-2013, Réalisation : N. Ticană

Le tableau ci-dessus met en évidence certaines caractéristiques de base de la région Bucarest-Ilfov en faisant la comparaison entre la capitale et le département, mais aussi avec les données nationales. Ces chiffres démontrent un département assez rural où l'infrastructure de base est faiblement représentée, contrairement à Bucarest, un espace urbain orienté vers les services. Même si les données datent de 2005, bien que des gros efforts aient été faits jusqu'à présent, Ilfov reste toujours un espace sous-développé en termes d'indicateurs socioéconomiques de base. Nous l'avons expliqué tout au long de cette étude et notamment dans les septième et dixième chapitres sur l'habitat et les mobilités, où nous avons exposé l'état des réseaux d'infrastructures ou le fait que les habitants d'Ilfov cherchent du travail et des services ailleurs que dans leur département faute de leur existence.

Le développement durable passe par un développement économique et social avant même de parler d'environnement. Cependant lors de l'étude de la ZMB, les spécialistes ayant travaillé sur le projet avaient également proposé la création d'une ceinture « *verte-jaune* » entourant Bucarest, tout comme la création de huit parcs régionaux en s'inspirant des modèles européens

dans le but d'un développement territorial cohérent de la capitale qui va dans le sens du développement durable.

2. Le contexte environnemental

L'explosion du phénomène d'expansion urbaine a généré l'augmentation des coûts pour l'équipement de la maison, le transport, la santé, l'éducation ou les loisirs. Ce phénomène est complété par la ségrégation socio-spatiale ou la pression foncière qui a induit des spéculations. Les principaux problèmes liés à l'environnement dans notre zone d'étude sont les migrations des périurbains avec la gestion du trafic, l'augmentation des sources de pollution et le management des déchets produits par l'augmentation de la population et des logements. Dans ce contexte la protection de l'environnement dans la zone périurbaine de Bucarest ne pourra se faire qu'à travers la législation, par la délimitation d'une ceinture *verte-jaune* ou par la définition des aires protégées comme les parcs régionaux. Ceci a été voulu dans le projet de la ZMB de 2005. Ce projet est resté pourtant théorique et cela ne s'est pas encore concrétisé fait que nous avons déjà révélé. Bien que certains défis et orientations de ces projets ne soient plus d'actualité, la présence de cette ceinture de protection, tout comme les parcs régionaux peuvent se concrétiser, à condition que cela devienne une obligation dans la législation. En même temps un nouveau PATZ pour la zone métropolitaine devra être élaboré pour mettre à jour les enjeux de cet espace.

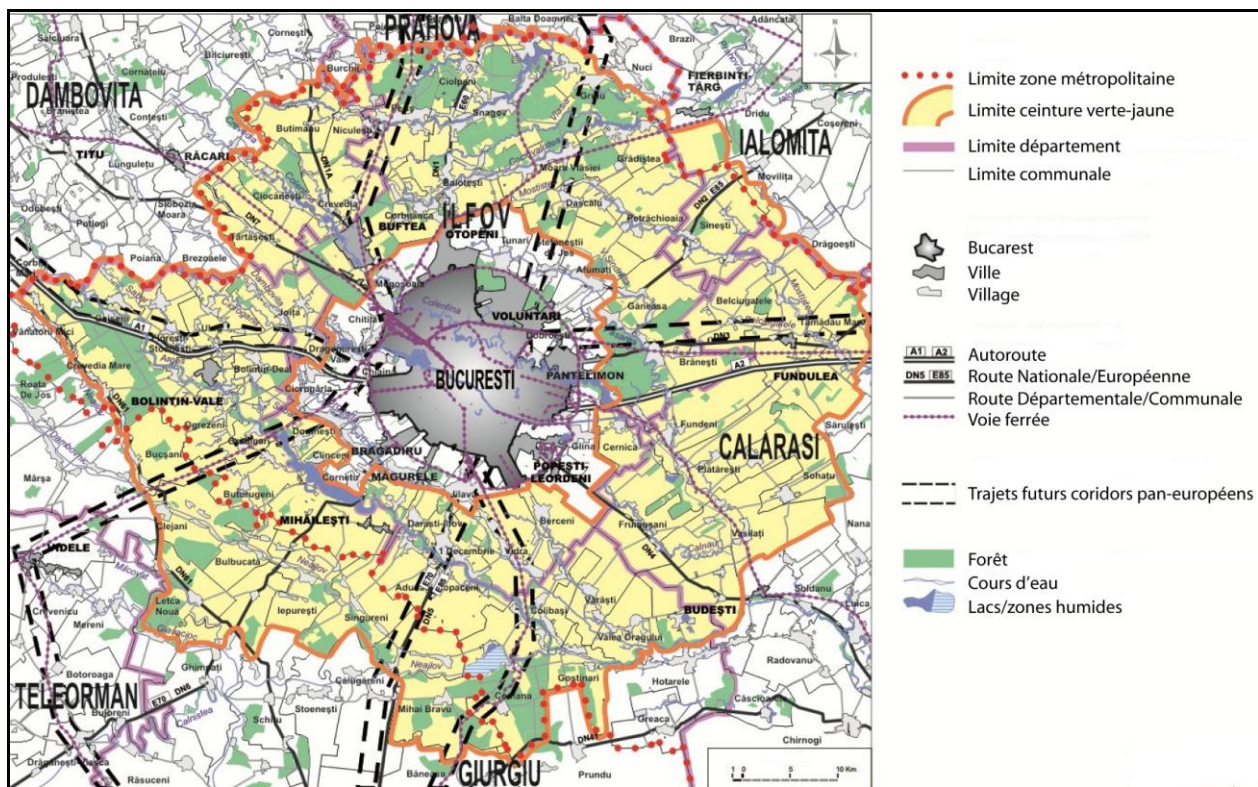
1. La ceinture « verte-jaune » autour de Bucarest : rôle de protection contre les spéculations foncières

Les ceintures vertes représentent des instruments stratégiques d'aménagement, leur but principal d'empêcher l'étalement urbain. La *green belt* est concept britannique apparu dans les années 1930 l'idée étant d'entourer une agglomération d'une zone tampon composée de terres agricoles ou de milieux naturels où l'urbanisation sera limitée. Elles assurent également une réserve d'espace vert pour l'agrément et pour la conservation des paysages naturels. Des restrictions dans l'utilisation de l'espace devraient s'imposer dans les plans d'urbanisme en Roumanie. Dans la législation ceci n'est pas une obligation (bien que dans la loi 350/2001 nous retrouvons la notion de ceinture verte ; son organisation et son implantation devra se faire à travers les documentations d'urbanisme et d'aménagement du territoire) et comme dans certaines communes la pression foncière est importante beaucoup d'entre elles étendent leur espace constructible pour accueillir de plus en plus de constructions et d'habitants.

Une première délimitation de cette ceinture *verte-jaune* a été faite en 1998, lors du projet de la zone périurbaine de Bucarest, celle-ci étant délimitée à nouveau en 2005 lors du projet de la ZMB, tout en tenant compte des changements opérés à l'extérieur de Bucarest, c'est-à-dire

l'expansion des espaces construits et le développement des infrastructures de transport. Cet instrument demande des restrictions dans l'utilisation de l'espace. Les limites interne et externe sont données soit par des limites administratives soit par des limites naturelles (cours d'eau ou espaces verts). Une première couronne de communes autour de Bucarest n'est pas comprise dans ces limites (Figure n°167), puisque l'expansion urbaine connaît son essor surtout sur leurs territoires qui sont gardés comme espace-support pour accueillir des activités notamment fonctionnelles que la capitale ne pourra plus recevoir.

Figure n° 167 : La ceinture verte-jaune autour de Bucarest



Source : UrbanProiect, 2005

Cette ceinture a la forme d'un anneau, ses limites étant établies pour comprendre les principales ressources naturelles autour de la capitale. Elle s'étend sur quatre départements (Ilfov, Dâmbovița, Giurgiu et Călărași) et comprend 66 unités administratives-territoriales, une superficie d'environ 3300 km² et une taille moyenne de 25 km (UrbanProiect).

A l'intérieur de cet espace la gestion des terrains sera très stricte. On ne pourra plus construire que dans les limites des *intravilans*, en interdisant leur augmentation (ceci n'est pas le cas aujourd'hui avec beaucoup de communes qui augmentent leur espace constructible). La norme de 15% de surface boisée par commune devra être respectée, ainsi que celle de 30 ha de forêts pour 1000 habitants. D'autres restrictions sont données concernant le taux d'occupation des terrains ou la hauteur des constructions, tout comme l'organisation des rues piétonnes et des

pistes cyclables à caractère touristique. Le développement de cette ceinture va dans le sens de l'agriculture et la petite industrie, la présence d'unités industrielles non-polluantes, des unités de recherche et de développement ainsi que des unités touristiques ou des services de toutes sortes (santé, culture, éducation, sport, agrément, administration). Mais comme ce projet, qui accompagne celui de la ZMB, est resté sur le papier, toutes ces réglementations n'ont pas été prises en compte. L'échec est dû aux difficultés de communication et de coopération avec les structures administratives territoriales à cause d'une inexistence d'une culture de la coopération, d'une mauvaise connaissance des principes européens du développement spatial et surtout à cause de la peur des autorités locales de perdre l'autonomie ou sur leur territoire. Un changement de la mentalité des membres de l'administration publique devra se produire pour réussir la création d'un tel outil.

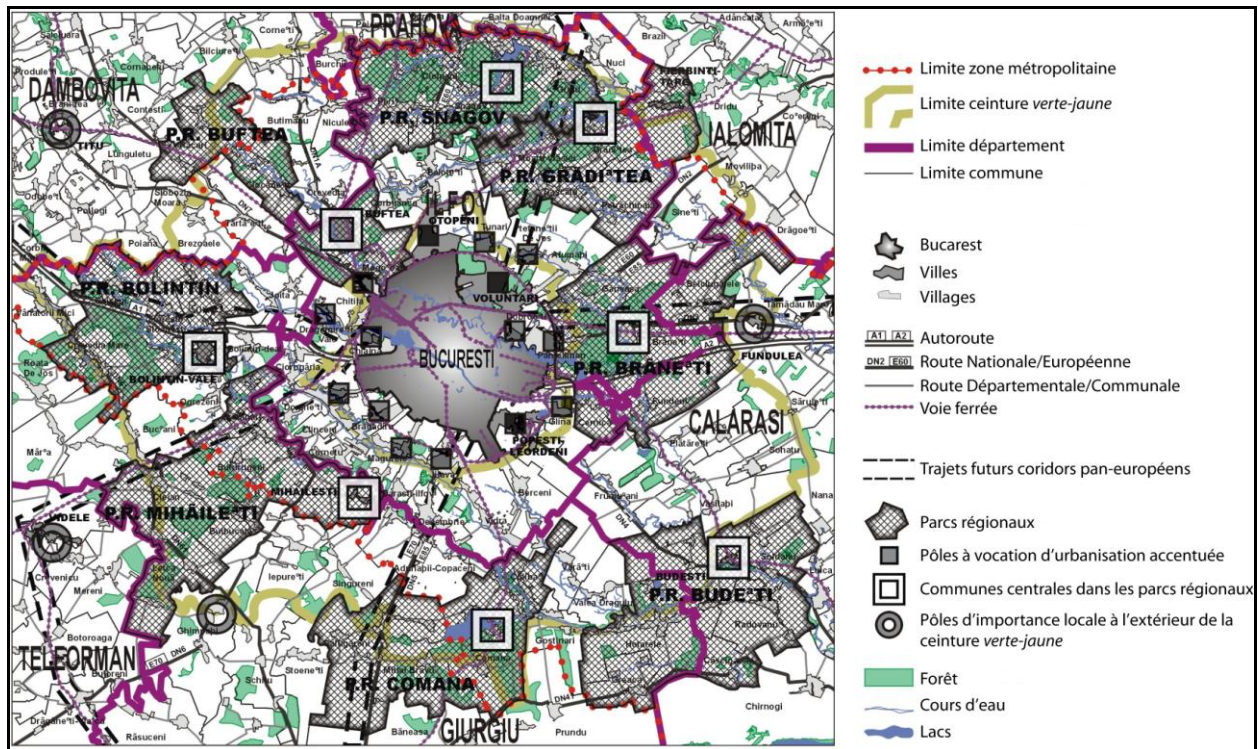
2. La présence des parcs régionaux autour de Bucarest voulue dans le projet de la ZMB

Une deuxième proposition pour soutenir un développement contrôlé dans la ZMB a été élaborée. Il s'agit d'une proposition de Parcs Régionaux (PR), les deux propositions allant dans le sens du développement durable. Cette proposition a été faite dans le but d'identifier des éléments naturels ou culturels qui pourront constituer des véritables ressources locales de promotion et de développement économique, mais aussi dans le but d'une coopération intercommunale dans ces aires. Ce modèle s'est inspiré du modèle de Berlin, qui en 1997 a créé huit parcs régionaux dans le but d'un partenariat avec le Land de Brandebourg, au centre duquel est situé Berlin. Au final une région métropolitaine a été créée. L'objectif principal d'une telle politique est le développement durable à une échelle métropolitaine et régionale.

Des critères géographiques, administratifs, d'accessibilité, de qualité de vie (services+réseaux d'infrastructures), de relations traditionnelles entre les communes, de taille démographique (entre 20 000 et 50 000 habitants) et territoriale (entre 20 000 et 40 000 hectares) et de patrimoine ont été établis dans la délimitation de ces parcs régionaux autour de Bucarest. Ainsi huit parcs régionaux ont été délimités autour de la capitale : Snagov et Grădiștea au nord, Brănești à l'est, Budești au sud-est, Comana au sud, Mihăilești au sud-ouest, Bolintin à l'ouest et Buftea au nord-ouest (Figure n°168). De nombreux éléments de patrimoine naturel et culturel sont présents sur ces territoires délimités : des monastères, des palais et des musées, des lacs et des forêts. Deux réservations naturelles dans le cadre des PR de Snagov et Grădiștea existent pourtant depuis les années 1950 (les réservations naturelles du Lac et de la Forêt Snagov dans la commune de Snagov sur 100 hectares et Căldărușani dans la commune de Grădiștea sur 125 hectares), ainsi qu'un parc naturel – Comana. Ces aires protégées ont été créées par décisions gouvernementales pour protéger certaines espèces floristiques et faunistiques présentes. Mais

tout comme la ceinture *verte-jaune*, ces parcs régionaux n'ont jamais vu le jour, puisque le projet de ZMB n'a pas reçu un statut administratif et comme ces parcs faisaient partie du projet, ils sont restés eux-aussi théoriques.

Figure n° 168 : Les parcs régionaux autour de Bucarest



Source : UrbanProiect, 2005

Le développement durable est donc une activité qui émerge en Roumanie et dans l'espace périurbain de Bucarest. Le rythme de consommation d'espace autour de Bucarest est une contradiction entre « développement » et « durable » de manière générale. Cette activité passe par un développement territorial cohérent, qui ne s'est pas réalisé de cette façon jusqu'à présent. De nombreux projets et initiatives dans les domaines socioéconomique et environnemental pourraient aider à un développement organisé autour de la capitale, à condition qu'ils deviennent une obligation. A travers les différents programmes européens et nationaux les conditions de vie de base changent par la modernisation et l'implantation des réseaux d'infrastructures, qui n'est que le début d'un développement territorial durable. Mais la devise de tout Roumain est de bien vivre aujourd'hui. Tant qu'on a le choix, les autorités locales préfèrent un développement à court terme sans prendre un compte le futur et les coûts pour réparer ce qui a été endommagé, au lieu de penser à long terme, dans l'esprit du développement durable. Cela ne peut arriver que par des décisions centrales et une législation claire ainsi que par l'obligation des acteurs locaux à s'aligner à ces normes.

Conclusion partielle

Gouvernance, polycentrisme ou développement durable marquent une nouvelle ère dans l'aménagement du territoire européen. Les pays membres doivent s'aligner sur ce chemin, le but étant le développement équilibré des territoires. La Roumanie, État européen également, est censée suivre ces orientations. Mais le pays, qui a fait son entrée dans l'Union il y a six ans, montre de forts décalages dans tous les domaines du développement territorial, par rapport aux autres États membres. Le manque d'infrastructures de base, ainsi que celles de transport empêchent le pays d'avancer à un rythme souhaitable. A cela s'ajoutent les mentalités et les comportements de tous les acteurs et à toutes les échelles.

Bien qu'on ait des outils de gouvernance, la législation et la réalité du terrain ne vont pas dans le même sens et cela crée des problèmes difficiles à régler. Une première difficulté semble être liée à des dérogations aux plans d'urbanisme généraux, qui sont légales, ainsi que la possibilité des particuliers à élaborer des plans d'urbanisme zonaux pour changer le statut des terrains. Ces deux situations, ainsi que la « soif » des autorités locales à voir un développement rapide de leur territoire, tout comme le désir d'augmenter le budget communal, font que les autorisations de construction sont accordées facilement. Bien qu'une pensée cohérente de développement territorial puisse exister de la part des urbanistes, elle n'est pas partagée par les élus. Mais cette situation peut être réglée par un changement de la législation qui ne donne plus de pouvoir dans le domaine de l'urbanisme à tout acteur. Cela peut arriver à travers des acteurs encore plus puissants, qui imposent des obligations. L'Union Européenne est l'exemple.

Une fois réglé le problème de gouvernance, le développement polycentrique pourra s'imposer, par la création de plusieurs centres alternatifs aux anciens centres. Si au niveau national cela peut arriver plus facilement, localement dans la zone périurbaine de Bucarest qui dépasse légèrement les limites de la région de développement Bucarest-Ilfov, ceci semble rencontrer des difficultés notamment à cause du caractère monocentrique de la capitale dans cet espace, ainsi qu'à cause du manque d'axes de transport dignes d'une métropole européenne. Cette région a besoin d'une mise au point de ces éléments d'infrastructure pour que des pôles, capables de décongestionner la capitale, puissent être créés. Les différents projets en cours (transports ou autres) montrent le désir d'avancer dans ce sens. En même temps les différents pôles urbains locaux, qui se sont créés au fil de l'eau dans la première couronne de communes autour de Bucarest, marquent un début de développement multipolaire. Le modèle français de l'intercommunalité pourrait être une solution dans ce sens, à travers la mise en place de projets communs. Mais là encore on rencontre des problèmes, le plus important étant la peur des autorités locales de perdre l'autonomie sur leur territoire, ainsi que la méconnaissance d'une culture de la coopération, même plus de vingt ans après la chute du régime communiste.

Enfin le développement durable est une question plus délicate, qui nécessitera, sans doute, plus de temps avant d'être comprise et appliquée, puisque même d'autres pays, où le niveau économique et social semble meilleur, ont des difficultés avec le respect de l'environnement. Le pays pourra avancer dans cette voie seulement par le biais d'un développement territorial cohérent et par un développement économique de base. Un autre grand souci pour la Roumanie, et la zone périurbaine de Bucarest en l'occurrence, est la gestion des déchets en milieu rural, qui vient s'ajouter à la croissance économique et à l'équité sociale. Le développement de constructions neuves dans cet espace, qui ne suit pas des règles d'urbanisme cohérent, contredit lui aussi la durabilité, tout comme l'oubli des générations futures.

L'ouverture vers l'Europe permet aux Roumains de sortir librement, de voir d'autres types de comportements et de stratégies de développement, qu'on pourra appliquer également dans le pays. En même temps il faut faire attention aux erreurs des voisins européens pour ne pas les reproduire. Ceci permettra une avancée plus rapide vers un développement « équilibré » du territoire.

CONCLUSION GÉNÉRALE : EXTENSION GALOPANTE ET NON-COHÉRENTE DANS L'ESPACE PÉRIURBAIN BUCARESTOIS

La périurbanisation est un processus complexe qui entraîne une artificialisation croissante du territoire. L'espace périurbain représente le contact de deux mondes : l'urbain et le rural. Son évolution est influencée par la ville-centre, tout comme par les communes qui en font partie. Bucarest connaît aujourd'hui une tendance de l'extension de son espace construit dans le périurbain grâce à sa forte attractivité. Cet espace nouveau, ni ville, ni campagne, est un espace où la population s'accroît de plus en plus, où il y a une forte demande en logements et en terrains à bâtir, il y a beaucoup d'investissements et de projets de vie. Il ne faut pas dissocier le temps et l'espace, car il y a une forte liaison entre les deux. C'est dans l'espace périurbain que se construisent les territoires de demain.

Le processus d'étalement urbain connaît son essor aux États-Unis, puis en Europe Occidentale ; pour l'Europe Centrale et Orientale la périurbanisation est un phénomène nouveau, il date des années 1990, après la chute du communisme. La Roumanie n'y échappe pas, le pays connaissant la fin de ce régime en décembre 1989. L'époque 1945 – 1989 (période du communisme) et surtout celle de Ceaușescu (1965-1989) a été une période « anti-étalement urbain » quand la politique de *systématisation* du territoire visait un agrandissement de l'espace agricole à travers la destruction de l'habitat individuel et la construction de l'habitat collectif pour reloger la population. Ce type d'habitat a concerné surtout la ville. L'industrialisation massive a également demandé de la main d'œuvre qu'on devait loger dans les nouveaux « blocs » construits pendant cette période. A partir de 1990, une fois le régime aboli, le pays assiste à une libération des énergies avec l'apparition des premiers instruments pour un nouvel aménagement du territoire et l'apparition des premiers signes de la périurbanisation aux alentours de Bucarest. Si au début de la période de transition, le processus d'étalement urbain et l'attraction des Roumains vers les communes les plus proches des villes ont été lents (apparition de quelques ensembles résidentiels fermés dans Pipera, quartier de la commune de Voluntari), le rythme a été plus soutenu après 2000 (multiplication des parcs résidentiels à Bucarest et dans ses périphéries, hausse des espaces de bureaux, des centres de logistique ou des espaces commerciaux). Aujourd'hui le contexte économique récent est de nature à ralentir ce processus (ralentissement voire abandon de la construction de logements, baisse du taux d'occupation des constructions destinées à la location tels les bureaux et les commerces). La périurbanisation en Roumanie et notamment à Bucarest est de nature résidentielle et économique. Le boom immobilier a caractérisé la période 2007-2008, le phénomène connaissant depuis un ralentissement considérable.

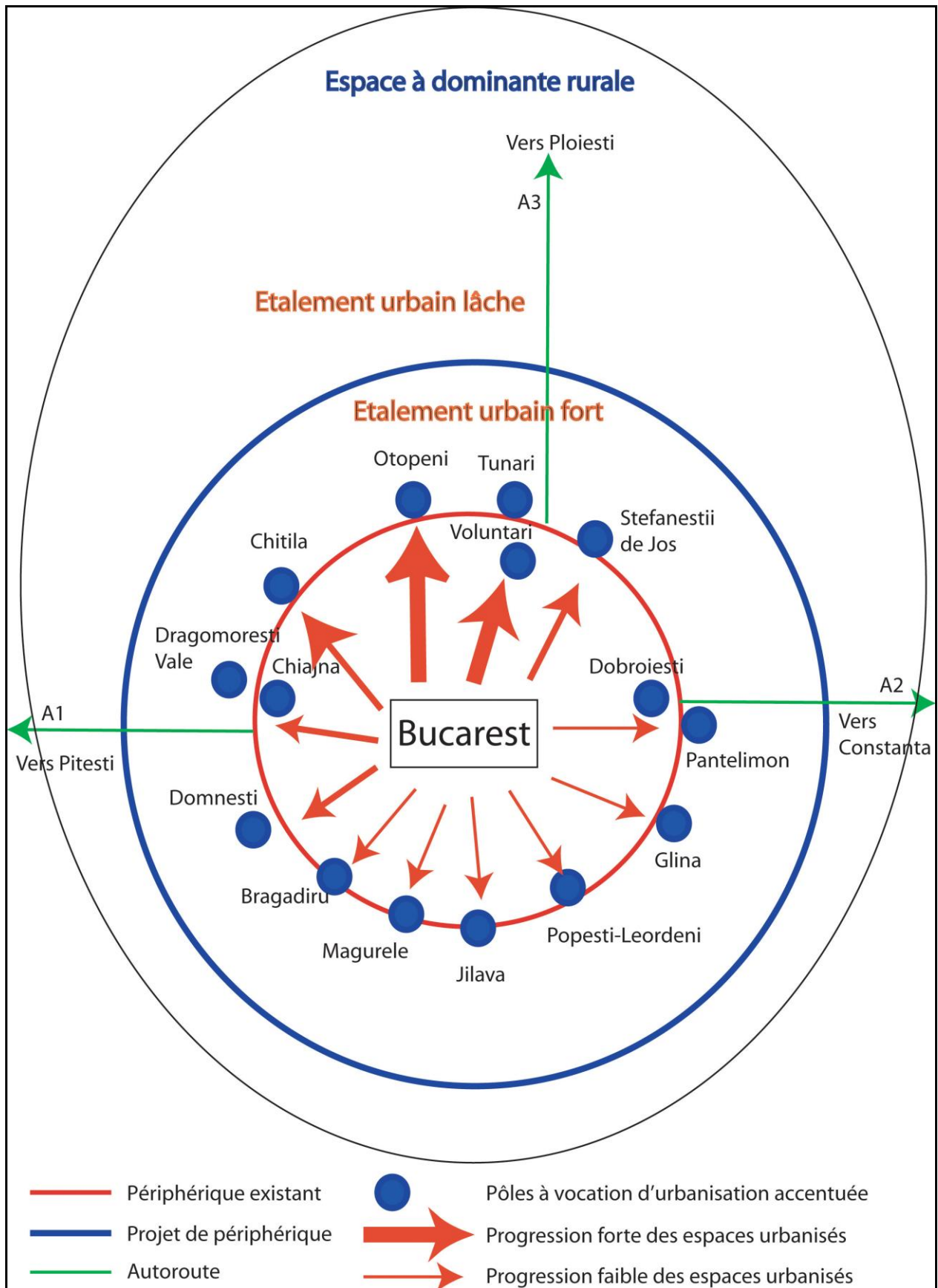
Au début de l'époque communiste c'est la population urbaine qui s'est accrue le plus grâce aux migrations, par suite de l'industrialisation massive qui a caractérisé le pays. Durant cette période d'autres raisons ont conduit à une hausse de la population urbaine comme l'accroissement naturel et les mesures administratives (passage statutaire de communes rurales à communes urbaines). Avec la chute du régime c'est la rétro-migration et la suburbanisation qui ont pris de l'ampleur, tout comme la périurbanisation. Tous ces processus entraînent une extension urbaine, qui est le plus visible à Bucarest, référence pour l'étalement urbain en Roumanie. Mais d'autres grandes villes roumaines connaissent ce phénomène, bien que l'ampleur ne soit pas la même. Iași, ville située à l'est du pays, dans la province historique de la Moldavie et Timișoara, ville située à l'ouest, dans le Banat historique, présentent les mêmes modalités d'extension que la capitale : extension urbaine vers les espaces les plus attractifs, là où l'eau et la verdure dominent, à côté des axes de transport mieux développés et à proximité des centres commerciaux. Partout dans le pays, et plutôt près de Bucarest, où la pression urbaine connaît des taux plus importants, le phénomène se poursuit d'une manière un peu désordonnée, souvent sur des terrains non-viabilisés. Pour ce qui est des logements individuels, des fosses septiques et des puits individuels seront construits (obligation d'après les normes d'urbanisme roumaines) et pour ce qui est des logements collectifs, les promoteurs se doivent d'assurer le raccordement aux réseaux d'infrastructures (eau, assainissement, gaz, électricité). C'est pour cela qu'on retrouve le plus souvent ce type de logement à côté du centre-ville des communes ou à proximité spatiale de Bucarest, là où les réseaux d'infrastructures existent et le coût de raccordement est moins cher. Dans la plupart des cas les autorités locales n'ont pas de fonds propres pour l'extension de ces réseaux. Là où ces travaux sont en cours actuellement l'argent provient de l'État ou de l'Union Européenne. C'est plus l'état des infrastructures de transport qui préoccupe les élus locaux (coûts moins élevés). Les communes font des efforts pour moderniser les routes, ceci correspondant plus à une remise à l'état qu'à un élargissement.

L'étalement urbain bucarestois a beaucoup d'éléments en commun avec d'autres métropoles d'Europe Centrale et Orientale. Lors de cette étude trois capitales ont fait l'objet de comparaisons avec Bucarest : Varsovie, Budapest et Sofia. Bien que ces trois grandes villes aient des rythmes de développement un peu différents, la périurbanisation a pris de l'ampleur avec la chute du communisme et les caractéristiques sont partout similaires : périurbanisation résidentielle riche vers des espaces verdoyants, incohérence entre les documents d'urbanisme et la réalité du terrain, mauvaise gestion du phénomène de la part des autorités locales, manque de projets intercommunaux, la cause principale étant tout comme à Bucarest le manque d'une culture de la coopération ou la peur des autorités de perdre l'autonomie sur leurs territoires. Des comparaisons avec des espaces ouest-européens sont venues s'ajouter, plus pour présenter des solutions de gouvernance à la périurbanisation est-européenne. En Espagne la périurbanisation

comprend des ressemblances avec l'Europe de l'Est, tandis qu'en France, le modèle de gouvernance est basé sur l'intercommunalité et en Allemagne le modèle de développement actuel est orienté vers la ré-urbanisation du centre dans l'esprit d'un développement durable. Mais le développement économique de ces pays n'est pas le même. L'Europe de l'Est, et en l'occurrence la Roumanie, a beaucoup à rattraper et vingt ans après un régime centralisateur ne semblent pas avoir suffi pour réussir la transition.

La ville évolue, tout comme la campagne. Le monde rural change peu à peu, mais c'est dans la campagne proche de la ville que les changements se poursuivent le plus. La transformation résidentielle ou fonctionnelle économique des communes qui entourent la ville-centre se perpétue en Roumanie dans un rythme très rapide depuis une dizaine d'années, même si la crise économique mondiale touche également le pays. Les changements majeurs dans l'espace urbain et périurbain bucarestois se sont opérés durant la période 2000-2008. L'espace résidentiel s'est beaucoup étendu vers le nord, surtout dans les communes d'Otopeni et Voluntari, la multitude d'espaces verts et de lacs contribuant le plus à ce phénomène d'extension résidentielle. Les fonctions commerciales et de logistique ont été attirées par l'ouest, par la présence de l'autoroute A1 qui va vers l'ouest de la Roumanie. Les promoteurs d'espaces de bureaux préfèrent le centre et le nord de Bucarest (Figure n°169). La construction nouvelle a été presque entièrement réalisée à initiative privée. Le statut des terres, largement privé (par suite de la loi 18/1991 de rétrocession des terres agricoles aux anciens propriétaires dépossédés dans les années 1950), a donné la possibilité à des promoteurs immobiliers ou à des personnes quelconques d'acheter les terres aux paysans et d'y construire. Cette construction a pris de l'ampleur à partir de 2003. La conséquence principale a été une croissance positive due à un solde migratoire positif. Le rêve de posséder une maison est de plus en plus important chez les Roumains mais tous ne peuvent pas réaliser leur désir. Les prix des terrains et des propriétés individuelles, même s'ils ont baissé ces dernières années avec la crise économique et immobilière, restent élevés pour une bonne partie de la population. Aujourd'hui, par suite de la baisse de la demande, les promoteurs individuels s'orientent vers des logements pour les acheteurs à budget limité en offrant des habitations en petites résidences, vers des espaces encore non-exploités : l'est et le sud de Bucarest. Ceci satisfait la demande en logements, mais pas le rêve de posséder une maison individuelle.

Figure n° 169 : L'étalement urbain dans la zone périurbaine de Bucarest



La plupart des logements individuels construits avant les années 2007-2008 appartiennent à des communautés fermées, ce type de construction étant destinée à une minorité d'habitants. Ceci fait que des coupures nettes s'observent visuellement dans les communes périurbaines de Bucarest et les nouveaux et les anciens habitants ne se connaissent pas. Pendant que pour les anciens habitants Bucarest est recherché pour le travail et les services manquant dans la commune, pour les nouveaux habitants Bucarest est recherché pour presque toutes les activités qu'elle propose, les seuls choses rejetées étant le bruit et l'agglomération de la ville. Bien que le mélange ne se produise pas, les nouveaux habitants étant appelés « étrangers » par les anciens habitants, ils sont les bienvenus, les plus satisfaits de leur arrivée étant les municipalités qui vont augmenter leur ressources grâce aux diverses taxes, qui contribuent à l'augmentation des budgets des communes. Bien que cette situation crée de la ségrégation résidentielle, les nouveaux habitants, ayant les moyens financiers, vont créer de l'emploi : ménage, gardiennage ou garde d'enfants à domicile.

Mais les services et les infrastructures publiques, dans ces communes qui connaissent un essor résidentiel et démographique, n'ont pas subi de grandes modifications. C'est d'ailleurs le plus grand inconvénient de cet étalement urbain bucarestois. Bien que des travaux de modernisation et d'extension des réseaux d'infrastructures et des infrastructures de transport soient en cours, cela prendra beaucoup de temps pour atteindre les normes européennes. Les réseaux d'infrastructures ainsi que les espaces de détente ou les équipements publics scolaires ou de santé font souvent défaut. Ils n'ont pas été adaptés aux changements urbains de la transition. Les plus grands problèmes sont représentés par l'insuffisance du réseau des routes, ainsi que leur état actuel, les transports publics et les réseaux d'infrastructures, malgré les efforts des collectivités locales. Les autorisations de construire ont été accordées par les municipalités sans suivre des méthodes de développement urbain cohérent, en absence de plans d'aménagement ou d'urbanisme : on a construit sans prendre en compte la nécessité des infrastructures. Aujourd'hui l'extension urbaine se produit d'une manière incohérente et les autorités locales manquent de stratégie territoriale pour contrôler ce processus. Une première solution pour maîtriser ce phénomène serait l'arrêt des constructions et l'élaboration des plans d'urbanismes nouveaux qui prennent en compte les nouveaux enjeux territoriaux. Mais comment avancer dans cette direction quand il n'y a pas de moyens financiers publics pour de telles opérations ?

La dynamique de la construction dans l'espace périurbain de Bucarest se fait au détriment de l'agriculture, cette activité connaissant des mutations. Les paysages agricoles sont en recul presque partout autour de Bucarest depuis les années 1990. Si dans la première couronne de communes autour de Bucarest et surtout vers le nord et l'ouest, là où la pression foncière est la plus importante, les espaces agricoles se font rares, en s'éloignant dans la deuxième couronne de communes et notamment vers le sud et l'est, l'agriculture est encore présente. La plupart du

temps il s'agit d'une agriculture de subsistance. Vers le sud une agriculture périurbaine maraîchère et horticole subsiste (exemple de la commune de Vidra), tout comme une agriculture en grandes exploitations pour la culture des céréales. Pourtant, ce type d'activité reste minoritaire dans l'espace périurbain de Bucarest, car la pression urbaine est très importante. Beaucoup de terres agricoles restent en friche parce qu'elles sont délaissées par leurs propriétaires d'origine, anciens habitants du périurbain. D'autres terres agricoles, détenues actuellement par des sociétés immobilières, à la suite de leur achat aux habitants des communes, sont en vente, des panneaux publicitaires en apportant la preuve. Ces intermédiaires sont souvent des spéculateurs qui pensaient s'enrichir pendant le boom immobilier ; ils n'avaient pas prévu l'arrivée de la crise immobilière. Des promoteurs avaient également commencé la construction des ensembles résidentiels, qui ont été délaissés à leur tour. Des constructions à destination économique sont également inoccupées. La crise économique a touché tous les secteurs d'activité, une bonne partie des projets de construction dans le périurbain s'étant arrêté.

Les communes se réjouissent donc de l'apparition de nouvelles constructions, c'est la raison pour laquelle les autorisations de constructions sont autorisées à toute demande. Elles se réjouissent tout d'abord parce que les budgets vont augmenter grâce aux nouvelles taxes perçues, mais cela ne suffit pas pour combler la faiblesse des équipements et des services d'intérêt public. Si les nouveaux habitants ne se sentent pas trop concernés, car leur nouvelle commune de résidence est plutôt un espace dortoir et de repos, les anciens habitants sont les plus touchés. Malheureusement les municipalités n'ont pas les moyens de satisfaire leurs besoins. Quelques projets financés par l'État ou par l'Union Européenne touchent certaines communes. Si les nouveaux habitants sont autonomes car ils ont des véhicules individuels, les anciens doivent faire appel à des transports en commun. Ce type de transport public fait défaut dans la plupart des communes périurbaines. A leur place, des transports en commun privés, mais qui coûtent plus cher sont apparus. Bien que mécontents les habitants n'ont pas le choix. Quelques communes, plus fortunées ont mis en place leur propre système de transport en commun jusqu'aux portes de Bucarest, d'autres ont établi des contrats avec la régie autonome de transports de Bucarest. Mais toutes ces lignes de transport en commun ont des trajets radiaux, des communes périurbaines vers Bucarest et vice-versa. Le plus souvent les liaisons entre communes n'existent pas. A cela s'ajoutent l'état des routes et surtout leur gabarit, la zone périurbaine de Bucarest manquant d'axes routiers avec plusieurs voies par sens. Cela fait que pendant les heures de pointe des embouteillages apparaissent et rendent la circulation difficile. Le nombre croissant de voitures contribue également à cette situation. Des projets à l'échelle nationale et départementale sont en cours ou en projet, mais l'état d'avancement est assez lent et ceci crée des mécontentements parmi une multitude d'acteurs.

L'expansion périurbaine est un phénomène alimenté par les mobilités domicile travail, le plus souvent du périurbain vers Bucarest. Des mobilités entre les communes ou de Bucarest vers le périurbain existent également, les communes offrant un nombre important d'emplois, notamment celles urbaines. La commune d'Otopeni, au nord de Bucarest, sur le territoire de laquelle l'aéroport international Henri Coandă s'est implanté, en est un exemple. D'autres types de mobilités nourrissent le phénomène périurbain : la recherche de services ou d'équipements scolaires ou de santé, celle de grandes surfaces ou d'espaces de loisirs et de détente.

La périurbanisation est donc un phénomène complexe et récent en Europe Centrale et Orientale et notamment en Roumanie, le processus connaissant la plus importante intensité à Bucarest. L'augmentation du nombre d'habitants dans périurbain, la hausse de la motorisation et des mobilités domicile-travail sont les caractéristiques de base présentes autant en Europe occidentale qu'en Europe de l'Est. Ce qui fait pourtant la différence est la façon dont le phénomène se poursuit et surtout sa gestion de la part des acteurs à différentes échelles : locales, départementales, régionales ou nationales. L'étalement urbain se poursuit d'une manière non-régulée, la législation dans le domaine le permettant. L'ancienneté des documents d'urbanisme et d'aménagement du territoire, ainsi que la possibilité de toute personne physique ou juridique d'élaborer des plans à une échelle zonale créent des incohérences. La construction dans l'espace périurbain de Bucarest, tout comme à l'intérieur de la municipalité bucarestoise, se poursuit dans une direction qui ne suit pas de stratégies de développement territorial équilibré et à long terme. Une gestion de la part des acteurs locaux, départementaux et nationaux s'impose. Des documents d'urbanisme existent à toutes les échelles, mais la différence entre la théorie et la réalité est flagrante, la raison principale étant les confusions et les manques dans la législation nationale de l'urbanisme. Cette situation existe depuis plus de dix ans, quand la loi 350/2001 a rendu obligatoire l'existence des plans d'urbanisme généraux à l'échelle communale. Une première solution, pour éviter un développement du territoire vers une voie encore plus anarchique, serait le changement de la législation, qui ne laisse plus la possibilité à n'importe quel acteur à agir selon son gré dans l'aménagement d'un espace donné. L'aménagement du territoire et l'urbanisme devraient être le domaine des municipalités et non plus celui de « tout le monde ». Mais comment réussir quand les moyens financiers ne sont pas suffisants et tous les moyens sont bons pour augmenter les budgets communaux ? L'Union Européenne procède actuellement à des aides communales, elle pourrait appliquer en même temps des règles d'urbanisme communes à l'ensemble des pays européens. Ceci permettrait un développement équilibré du territoire européen, tant souhaité par l'Union.

Un développement cohérent du territoire passe également par le polycentrisme. Si au niveau européen, voire national, cela semble fonctionner, à une échelle locale, dans l'espace périurbain de Bucarest, les choses sont plus compliquées, notamment à cause du caractère

monocentrique de Bucarest, qui a un poids économique beaucoup trop important par rapport aux communes qui l'entourent. Si un polycentrisme commercial s'opère déjà, cela n'est pas le cas dans le domaine économique pour d'autres entreprises. Très localement quelques entreprises de production se sont implantées dans le périurbain, souvent le long des axes principaux de communications. Mais Bucarest garde toujours un nombre beaucoup plus important d'entreprises, de services et d'équipements. Une vraie politique régionale est nécessaire dans ce domaine. Des projets dans ce sens existent depuis une dizaine d'années, mais ils n'arrivent pas à se concrétiser. Des projets de création d'une zone métropolitaine ont été élaborés et si la zone métropolitaine de Bucarest est très souhaitée par le gouvernement, des pièges apparaissent au niveau local. Les acteurs municipaux ne sont pas encore prêts à faire des compromis et à accepter des projets communaux. L'intercommunalité n'existe pas encore en Roumanie. Une crainte encore plus importante des acteurs locaux est celle de perdre l'autonomie sur leur territoire, fait qui signifie que le pouvoir politique est très recherché. A cela s'ajoute le manque de coopération entre les acteurs, habitués pendant une longue période à un système centralisateur où les décisions se prenaient au niveau national. A une échelle locale on ne faisait qu'exécuter les demandes qui venaient du haut. Pour changer ces mentalités des stages dans les pays d'Europe Occidentale, qui semblent maîtriser le phénomène de l'étalement urbain, peuvent être mis en place, voire devenir une obligation pour les acteurs locaux, urbanistes et élus. Une expérience étrangère pourrait être, à mon avis, « un plus » pour l'aménagement territorial de la Roumanie.

Enfin, un développement territorial équilibré passe par le développement durable, un domaine encore plus délicat pour un pays qui présente des indicateurs économiques faibles et où le PIB/habitant est presque huit fois plus bas que la moyenne européenne. Le développement territorial actuel en Roumanie contredit la durabilité qui demande une utilisation raisonnable du foncier et qui réclame de penser aux générations futures. Le raisonnement des acteurs concerne l'immédiat et seulement les générations présentes, et dans beaucoup de cas ces générations présentes comprennent une poignée de personnes. L'environnement est lui aussi à prendre en compte, la gestion des déchets étant encore un domaine où des progrès sont à faire. Si des projets dans ce sens existent, comme celui de la création d'une ceinture *verte-jaune* ou la création des parcs régionaux, ils se heurtent, tout comme la zone métropolitaine de Bucarest, à des barrières humaines encore fortes. Les mêmes raisonnements de la part des acteurs locaux apparaissent dans ces domaines. Par conséquent les projets restent théoriques.

Dans l'espace de l'étalement urbain bucarestois il y a une suragglomération des nouveaux logements pavillonnaires ; l'implantation et la modernisation de l'infrastructure n'ont pas pu répondre jusqu'à présent à l'explosion du développement résidentiel. De mon point de vue, pour un étalement cohérent autour de Bucarest il faut d'abord l'extension et la configuration correcte

des réseaux d'infrastructures (liaisons routières et autoroutières, transports en commun, réseau électrique, alimentation en gaz, canalisations d'eau courante et évacuation des eaux usées, traitement des déchets etc.) fait qui pourra contribuer au développement d'un marché résidentiel et économique équilibré. Il s'agit là d'un des nombreux défis que la Roumanie devra relever pour réussir son intégration dans l'Europe (Ticană 2012).

Pour conclure je soulignerai que si la périurbanisation dans l'espace de l'étalement urbain de la commune de Bucarest est un processus récent, il présente aujourd'hui des inconvénients qui me paraissent complexes à régler. Le pouvoir décisionnel au niveau communal ou zonal n'a ni stratégies ni moyens pour maîtriser ce phénomène, et en conséquence l'extension de la ville se fait d'une manière désordonnée. Une solution serait une prise de conscience de l'étalement urbain dans l'élaboration des documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme de la part des autorités locales, mais aussi la concertation entre les divers acteurs. Si une volonté claire de faire face aux enjeux liés à l'étalement urbain bucarestois apparaîtrait, les objectifs ne pourront être atteints qu'à moyen ou voire long terme.

BIBLIOGRAPHIE

- Agentia pentru dezvoltare regională București-Ilfov *et al.*, 2006. *Planul de dezvoltare regională București-Ilfov 2007-2013*(*Le Plan de développement régional Bucarest-Ilfov 2007-2013*), Bucarest, 168 p.
- ALLAIN R., BAUDELLE G., GUY C., 2003. *Le polycentrisme, un projet pour l'Europe*, Presses Universitaires de Rennes, 306 p.
- ASCHER F., 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, Paris, 345 p.
- Association Internationale des Démographes de Langue Française (AIDELF), 1990. *Croissance démographique et urbanisation. Politiques de peuplement et aménagement du territoire*, séminaire international de Rabat n° 5, 15-17 mai.
- BACCAINI B., SEMECURBE F., 2009. La croissance périurbaine depuis 45 ans. Extension et densification, *Insee Première*, n°1240.
- BAUDELLE G., 1993. « Stratégies immobilières et mutations résidentielles dans le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais », pp. 61-81, in *Marché du logement et stratégies résidentielles : une approche de géographie sociale*, LE GASCOAZ M.-H., MADORÉ F., l'Harmattan, Paris, 176 p.
- BAUDELLE G., CASTAGNÈDE B., 2002. *Le polycentrisme en Europe*, Editions de l'Aube-DATAR, Paris, 267 p.
- BAUDELLE G., PEYRONY J., 2005. « Le polycentrisme en France : cheminement d'un concept », *Territoires 2030*, pp. 89-101, DATAR, Paris, URL : <http://www.ums-riate.fr/documents/baudelle.pdf>
- BAUDELLE G., 2005. « Les enjeux européens de la polycentralité », pp. 21-26, in CAPRON G. ROUYEN A., *Policentrisme et polycentralité. Sens, usages enjeux politiques et territoriaux de deux notions controversées*, 118 p., Les papiers du Cieu, Toulouse.
- BAUER G., ROUX M.-J., 1976. *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Editions du Seuil, Paris, 189 p.
- BĂILEȘTEANU L., « Extinderea perimetrelor construibile ale localităților din România din perioada 1990-2009. Probleme sau oportunități ? » (L'extension des périmètres constructibles des localités en Roumanie pendant la période 1990-2009. Problèmes ou opportunités ?) URL : <http://www.eurourbanism.ro/articol.php?id=5698>, mis en ligne le 10 nov. 2009.
- BEAUJEU-GARNIER J., 1983. « Les espaces périurbains » in *Cahiers du CREPIF*, n°3, pp. 7-8.
- BERGER M., 1975. *Découpage de l'espace rural périurbain. L'exemple de la région parisienne*, Fontenay aux Roses, Ecole Normale Supérieure de Fontenay aux Roses, département de géographie, cahier n°1, 109 p., 20 tableaux, 40 figures.
- BERGER M. *et al.*, 1980. Rurbanisation et analyse des espaces ruraux péri-urbains, *L'espace géographique*, 4, pp. 303-313.
- BERGER M., 2007. « Périurbanisation et segmentation socio-spatiale : l'exemple de l'Ile-de-France », pp. 251-264, in *La ville sans bornes. La ville et ses bornes*, FRABOULET D., RIVIERE D., Paris, Editions Nolin, 327 p.
- BERGER M., JAILLET M.C., 2007. « Introduction » pp. 7-9, in *Vivre les espaces périurbains*, *Revue Norois*, DODIER R., Presses Universitaires de Rennes, n° 205, 136 p.
- BERINDEI M., PLANCHE A., juin 1989. Le plan de « *systématisation* du territoire et des localités » en Roumanie, *La nouvelle alternative*, n°14, pp. 36-39, Dossier réalisé au nom de la Ligue pour la Défense des Droits de l'Homme en Roumanie.
- BERINDEI M., « Distrugerea satelor românești în arhivele Comitetului Central » (La destruction des villages roumains dans les archives du Comité Central) URL : <http://www.revista22.ro/articol-6312.html>, mis en ligne le 30 juin 2009.
- BERQUE A., 2008. « Ce qui est en jeu dans la ville-campagne », pp. 199-210, in *Campagne-Ville : Le pas de deux. Enjeux et opportunités des recompositions territoriales*, MONTEVENTI WEBER L.,

- DESCHENAUX C., TRANDA-PITTION M., Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 340 p.
- BETEA L., Particularités du post-communisme en Roumanie, *Les Cahiers de Psychologie politique* [En ligne], numéro 3, Avril 2003. URL : <http://lodel.irevues.inist.fr/cahierspsychologiepolitique/index.php?id=1596>
- BILLARD G., CHEVALIER J., MADORÉ F., 2005. *Ville fermée, ville surveillée. La sécurisation des espaces résidentiels en France et en Amérique du Nord*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 240 p.
- BOURDEAU-LEPAGE L., 2004. Varsovie, une nouvelle métropole, *GaWC Research Bulletin*, n°142, URL : <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb142.html>
- BUDIȘTEANU A., juin 1988. Sistematizarea și modernizarea, procese cu efecte de amploare pentru înflorirea satelor patriei (La *systématisation* et la modernisation, processus à effets d'ampleur pour le fleurissement des villages de la patrie), *Revista Economica (Revue Economica)*, n°24, pp. 3-4.
- BULIGĂ D., 2008. *Studiul geografic al noilor zone rezidențiale din spațiul periurban bucureștean (L'étude géographique des nouvelles zones résidentielles dans l'espace périurbain bucurestois)*, Mémoire de licence (sous la direction de Sudit B.), Univ. de Bucarest, 66 p.
- BRUNET R. *et al.*, 1993. *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, RECLUS-La Documentation Française, Paris, 518 p.
- CAILLY L., DODIER R., 2007. « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales démographiques et de genre » pp. 67-80, in *Vivre les espaces périurbains*, *Revue Norois*, Presses Universitaires de Rennes, n° 205, 136 p.
- CALBERAC Y., 2003. L'intégration des villes de l'Est dans le système monde, animateur du sujet : Lydia Coudroy de Lille, *Cafés Géographiques*, n°127, URL : http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=127
- CARRIÈRE J.-P., 2005. « Une réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe : apports et limites du rapport *Potentials for polycentric development in Europe* », *Territoires 2030*, pp. 47-64, DATAR, Paris, URL : <http://www.ums-riate.fr/documents/carriere.pdf>
- CARRIÈRE J.-P., 2008. « Les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique ? », *Villes et territoires*, URL : <http://www.anales.org/ri/2008/ri-fevrier-2008/Carriere.pdf>
- CATTAN. *et al.*, 1999. *Le système des villes européennes*, collection Villes dirigée par D. Pumain, Editions Economica, Paris, 197 p.
- CÂNDEA M., ZAMFIR D., 1996. Populația zonei periurbane a Bucureștiului – resursă și factor de presiune (La population de la zone périurbaine de Bucarest – ressource et facteur de pression), *Buletinul Societății de Geografie*, pp. 128-133.
- CELDAN M. (dir., étude de la DATAR), 1994. *Entre ville et campagne. Les espaces de périurbanisation. Identification et problèmes. Propositions pour l'action publique*, SEGESA, Paris, 99 p.
- Centre National de la Recherche Scientifique, Unité mixte de Recherche, 1985. *Les périphéries urbaines*, Actes du colloque d'Angers des 6 et 7 décembre 1984, Centre des publications de l'Université de Caen, 270 p.
- Centrul de planificare urbană și metropolitană București, 2005. *P.A.T.Z. – Zona aglomerației urbane și zona metropolitană ale municipiului București, actualizare și analiză situație existentă, diagnoză, reglementări, model digital al terenului, plan de acțiune, programe prioritare – etapa consultarea populației și reglementări finale*, Bucarest, 161 p.
- CEPOIU A.L., 2008. *Rolul activităților industriale în dezvoltarea așezărilor din spațiul metropolitan al Bucureștilor (Le rôle des activités industrielles dans le développement des communes dans l'espace métropolitain de Bucarest)*, Thèse de doctorat de Géographie Urbaine (direction Prof. I. Ianoș), Univ. de Bucarest, 323 p.
- CHARMES E., 2005. *La Vie périurbaine face à la menace des gated communities*, L'Harmattan, Paris, coll. « Villes et entreprises », préface de Jean REMY, 228 p.

- CHARMES E., 2007. « Les Périurbains sont-ils anti-urbains ? », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 102, p. 7-18.
- CHARMES E., 2009. Dossier « L'explosion périurbaine », *Etudes foncières*, n°138, p. 43-54.
- CHARMES E., 2011. *La Ville émiettée*, Presses universitaires de France, Paris, Hors série de la collection « La ville en débat », 283 p.
- CHARRIER J.-B., 1969. *Citadins et ruraux*, coll. Que sais-je, PUF, Paris, 126 p.
- CHEVALIER J., 2010. Les réponses à la problématique de l'étalement urbain en Amérique du Nord, pp. 97-112, in *L'étalement urbain. Un processus incontrôlable ?*, DJELLOULI Y. et al., Presses Universitaires de Rennes, 258 p.
- CHIRIAC C., 2009. Emergența modelului guvernantei multi-level în România (L'émergence du modèle de la gouvernance multi-niveaux en Roumanie), *Revista Transilvană de Științe Administrative*, n°23, Editura Accent, Cluj-Napoca, pp. 5-18.
- CHOAY F., 1965. *L'urbanisme : Utopies et réalités, une anthologie*, Editions du Seuil, Paris, 445 p.
- COCEAN P., 2007. *Amenajarea teritoriilor periurbane, Studiu de caz : Zona periurbană Bistrița (L'aménagement des territoires périurbains, Etude de cas : La zone périurbaine de Bistrița)*, Presa Universitară Clujeană, 272 p.
- COJOCARU O., 2010. Dezvoltări comerciale : modelul Militari începe sa fie clonat și pe A2 (Les développements commerciaux : le modèle Militari commence à être cloné sur l'A2), article du 4 mai 2010, URL : http://www.incomemagazine.ro/articol_44077/dezvoltari-comerciale-modelul-militari-incepe-sa-fie-clonat-si-pe-a2.html
- Commission Mondiale pour l'environnement et le développement, 1987. *Notre avenir à tous (Rapport Brundtland)*, 349 p ;
- Comité de Développement Spatial, 1999. *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire. Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union Européenne*, Commission européenne, Luxembourg, 89 p.
- Consiliul Metropolitan, Asociația Zona Metropolitană Iași, Municipiul Iași, 2009. Planul integrat de Dezvoltare pentru polul de Dezvoltare Iași 2009-2015, 267 p.
- Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România, 1976. Décret 68/1976 concernant le changement de domicile d'autres localités dans les villes déclarées, grandes villes, le Bulletin Officiel.
- CONSTANTINESCU M., STAHL H., DRĂGAN I., 1974. *Le processus d'urbanisation en Roumanie*, Bucarest, Editons Meridiane, 308 p.
- COUDROY DE LILLE L., 2005. Entre est et ouest, entre tradition et modernité : la Pologne dans l'Europe d'aujourd'hui, *Géocarrefour*, [en ligne], volume 80/1, mis en ligne le 14 janvier 2008, URL : <http://geocarrefour.revues.org/897>
- COURTOT R. et PERRIN C., 2005. Morphologie et gestion de l'étalement urbain des aires métropolitaines méditerranéennes, *Territoires méditerranéens*, n°13, Observatoire des territoires et de la métropolisation dan l'espace méditerranéen, PACA, Languedoc-Rousillon, 40 p.
- C.P.U.M.B., 2008. *Planificarea urbană și mediul (La planification urbaine et l'environnement)*, Editura Universitară, Bucuresti, 140 p.
- CSEFALVAY Z., 2009. Le développement des quartiers sécurisés et la peur de la délinquance : le cas de Budapest, *Déviance et société*, 4/2009, vol. 33, p 573-591, www.cairn.info/revue-deviance-et-societe-2009-4-page-573.htm.
- Dailybusiness, 2007. Băneasa Developments va deveni unicul dezvoltator pe comercial în Băneasa (Băneasa Developments deviendra le seul promoteur dans le domaine commercial dans Băneasa), article du 2 octobre 2007, URL : <http://www.dailybusiness.ro/stiri-real-estate/baneasa-developments-va-deveni-unicul-dezvoltator-pe-comercial-in-baneasa-6190/>
- Dailybusiness, 2010, Zona Comercială Băneasa se extinde cu 25 000 mp printr-o investiție de 22 mil. Euro (La zone commerciale Băneasa s'étend de 25 000 m² par un investissement de 22 millions d'euros), article du 12 avril 2010, URL : <http://www.dailybusiness.ro/stiri-real-estate/zona-comerciala-baneasa-se-extinde-cu-25-000-mp-printr-o-investitie-de-22-mil-euro-41096/>

- DEBARBIEUX B. VANIER M., 2002. *Ces territorialités qui se dessinent*, Editions de l'Aube, DATAR, 267 p.
- DELFAU E., 2005. *Périurbanisation et environnement : Quels impacts réciproques et quels enjeux pour l'aménagement du territoire ?*, Rapport de thèse professionnelle, ENGREF, Clermont-Ferrand, 55 p.
- DELPIROU A., DUBUCS H., STECK J.-F., 2010. *La France en villes*, Paris, Bréal, 181 p. ;
- DELTENRE DE BRUYCKER C., 1992. Accélération de l'histoire à Snagov, commune roumaine, *Etudes rurales*, n°125-126, pp. 117-129.
- DELTENRE DE BRUYCKER C., 1992. Les démolis de Snagov, *Communications*, n°55, pp. 89-108.
- DEZERT B., METTONA., STEINBERG J., BEAUJEU-GARNIER J. (préface), 1991. *La périurbanisation en France*, Editions SEDES, Paris, 226 p., 40 figures.
- DJELLOULI Y. et al., 2010. *L'étalement urbain. Un processus incontrôlable ?*, Presses Universitaires de Rennes, 258 p.
- DOBRACA L., 1996. Activități comerciale de amploare în zona periurbană a Bucureștiului (Activités commerciales d'ampleur dans la zone périurbaine de Bucarest), *Buletinul Societății de Geografie*, pp. 83-86.
- DOBRE G., 1987. *Producția și consumul de cereale în România Interbelică (1929-1939)*, (*La production et la consommation de céréales en Roumanie d'entre les deux guerres (1929-1939)*), Consiliul Suprem al Dezvoltării Economice și Sociale, caiet de studiu nr. 121, București.
- DODIER R., 2007. « Quelle articulation entre identité campagnarde et identité urbaine dans les ménaes « périurbains » » pp. 35-46, in *Recompositions des espaces ruraux*, *Revue Norois*, Presses Universitaires de Rennes, n° 202, 101 p.
- DODIER R., 2007. *Vivre les espaces périurbains*, *Revue Norois*, Presses Universitaires de Rennes, n° 205, 136 p.
- DODIER R., ROUGE L., 2007. « Conclusion » pp. 95-97, in *Vivre les espaces périurbains*, *Revue Norois*, Presses Universitaires de Rennes, n° 205, 136 p.
- DODIER R. et al., 2012. *Habiter les espaces périurbains*, Presses Universitaires de Rennes, 219 p.
- DONADIEU P., 1998. *Campagnes urbaines*, Actes Sud / ENSP, 219 p.
- DOVENYI Z., 2003. Les effets sociaux de la transition en Hongrie. Les exemples du chômage, de la pauvreté et des migrations villes/campagnes, *Revue Géographique de l'Est*, [En ligne], vol. n°43/1-2, mis en ligne le 8 décembre 2010, URL : <http://rge.revues.org/2467>
- DUBOIS-TAINE G. et CHALLAS Y. (dir.), 1997. *La ville émergente*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aiguës, 285 p.
- EDULESCU M., 2008. *Contexte de la planification urbaine en Roumanie. L'agglomération urbaine et la zone métropolitaine de Bucarest, un projet en débat*, présentation colloque transfrontalier Genève, URL : http://www.urbanistesdesterritoires.com/pdf/contributions/echanges/MonaEDULESCU_ZMBucarest.pdf
- ENIKO V., 1999. De/Re-țărănizare în România după 1989 (De/Re-peasantisation en Roumanie après 1989), *Sociologie românească*, n°III, pp.79-90.
- ERDELI G. IELENICZ M., 1999. *Dicționarul de geografie umană (Dictionnaire de géographie humaine)*, Editura Corint, 392 p.
- ERDELI G., NAE. M., 2008. La ville de Bucarest, espace de (post)transition entre restructuration et étalement urbain, *Revue Méditerranée (en ligne)*, Publications de l'Université de Provence, n°110, p. 55-63, <http://mediterranee.revues.org>
- FACHE J., 2009. *Acentralité spatiale. De la centralité théorique au projet territorial*, habilitation à diriger des recherches, sous la direction de Solange Montagné -Villette, Université de Paris XIII, 291 p.
- FOURNEAU F. et al. 1991. *Evolution des paysages et aménagement du territoire en Andalousie Occidentale*, Publications de la Casa de Velasquez, 265 p.

- FLORENTIN D. *et al.* « La "Stadtschrumpfung" ou "rétrécissement urbain" en Allemagne : un champ de recherche émergent », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, article 445, mis en ligne le 26 mars 2009, URL : <http://cybergeo.revues.org/22123>
- FRABOULET D., RIVIERE D., *La ville sans bornes. La ville et ses bornes* Paris, Editions Nolin, 327 p.
- GAJDOS P., 2008. Metropolization and Settlement in the Central and Eastern European Countries, *Regional disparities in Central Europe*, Bratislava, pp. 180-195.
- GARREAU J., 1991. *Edge city. Life on the New Frontier*. New York, Anchor Books, 548p.
- GASCHET F., 2001. *La polycentralité urbaine*, thèse de doctorat en sciences économiques sous la direction de Claude Lacour, Université Montesquieu-Bordeaux IV, 345 p.
- GAUBERT N., 2004. « Le concept de polycentrisme », *EspaceTemps.net*, paru le 03.03.2004, URL : <http://www.espacestems.net/document539.html>
- GAUDRAY-COUDROY L., 1997. Varsovie : la croissance contrariée, *Mappemonde*, n°4, pp. 28-32.
- GAUDRAY-COUDROY L., 1998. Varsovie, ville capitale, pp. 232- 245, in *Les territoires centre-européens. Dilemmes et défis. L'Europe médiane en question*, REY V., Paris, Editions La Découverte & Syros, 264 p.
- GEORGE P., VERGER F., 2004. *Dictionnaire de la géographie*, Editions Quadrige/PUF, Paris, 462 p.
- GHERASIM C., 2005. *Bucureștiul reflectat în documente cartografice (Bucarest reflété en documents cartographiques)*, Thèse de Doctorat de Géographie Urbaine (dir. Prof. Năstase A.) Université de Bucarest.
- GHEȚĂU V., 1990. « Croissance urbaine « planifié » en Roumanie communiste. Facteurs et résultats » pp.185-192, in *Croissance démographique et urbanisation. Politiques de peuplement et aménagement du territoire*, séminaire international de Rabat n° 5, 15-17 mai.
- GHEȚĂU V., 2010. « Migrations et incidence sur la répartition spatiale de la population roumaine » pp. 91-113, in *La Roumanie dans l'Europe : Intégration ou Transition prolongée*, RAHMANA N., Paris, l'Harmattan, 196 p.
- GHIB M.-L., 2009. *Quelle politique agricole pour les exploitations de subsistance et semi-subsistance en Roumanie ?*, 3^{èmes} journées de recherches en sciences sociales, INRA SFER CIRAD, Montpellier, 28 p.
- GHORRA-GOBIN C., 2003. *Ville et société urbaine aux États-Unis*, Editions Armand Colin, 192 p., 13 figures, 26 tableaux.
- GIURESCU G., 1966. *Istoria Bucureștilor din cele mai vechi timpuri până în zilele noastre (L'histoire de Bucarest des plus anciens temps jusqu'à nos jours)*, Editura pentru Literatură, București.
- GLOERSEN E., 2005. « Faut-il des visions spatiales pour construire une Europe Polycentrique ? » *Territoires 2030*, pp. 65-88, DATAR, Paris, URL : <http://www.umsriate.fr/documents/gloersen.pdf>
- Grand dictionnaire anglais-français LAROUSSE, 1994, Paris.
- GRIGORESCU I., 2010. *Modificările mediului în aria metropolitană a municipiului București (Changements environnementaux dans l'aire métropolitaine de Bucarest)*, Editura Universității din București, 196 p., 105 fig., 27 tableaux.
- GRIGORESCU I., MITRICĂ B., MOCANU I., TICANĂ N., 2012. « Urban sprawl and residential development in the Romanian Metropolitan Areas», *Romanian Journal of Geography*, vol. 56 (1), Editura Academiei Române, București (à paraître).
- GUBANDRU C., 2012. *Datele recensământului modifică statisticile auto. Cum arată cifrele ? (Les données du recensement modifient la statistique auto. Comment se montrent les chiffres ?)*, URL : <http://www.wall-street.ro/articol/Auto/116070/numarul-de-masini-pe-cap-de-locuitor-a-crescut-la-4-4.html>
- GUENTCHEVA R., 2008. Les mobilités internes en Bulgarie, 1989-2005, *Balkanologie*, vol. XI, n° 1-2, mis en ligne le 31 décembre 2008, URL : <http://balkanologie.revues.org/index1473.html>
- GUEST M., 2003. La ruralité des capitales balkaniques. L'exemple de Sofia, *Balkanologie* VII [2], pp. 127-150.

- GUEST M., 2008. Continuités et ruptures dans l'aménagement des espaces urbains post-socialistes en Bulgarie. L'exemple de Sofia et Plovdiv, pp. 65-77, *Revue Méditerranée, Bulgarie-Roumanie, les nouveaux horizons de l'Union européenne*, Publications de l'Université de Provence, n°110.
- GUEST M., 2008. Sofia, paradoxes d'une politique urbaine post-socialiste, *L'espace géographique*, vol. 4, tome 37, pp. 313-326, URL : <http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2008-4-page-313.htm>
- Gouvernement de la Roumanie, 1991. *Loi de la « propriété foncière »*, 18/1991, republiée en 1998, Le moniteur officiel.
- Gouvernement de la Roumanie, 1997. OG 43/28 august 1997 privind regimul drumurilor (OG 43/28 août 1997, concernant le régime des routes).
- Gouvernement de la Roumanie, 2003. Loi n° 15/2003 concernant l'aide accordée aux jeunes pour la construction d'un logement propriété personnelle.
- Gouvernement de la Roumanie, 2007. *Programme Opérationnel Régional Bucarest-Ilfov 2007-2013*, Bucarest, 9 p.
- Gouvernement de la Roumanie, 2008. *Stratégie Nationale de Développement Durable de la Roumanie. Horizons 2013-2020-2030*, Le moniteur Officiel, n°824, Bucarest, 132 p.
- Gouvernement de la Roumanie, 2008. HG 998/2008 concernant les pôles nationaux de croissance.
- Gouvernement de la Roumanie, 2008. OUG 200/2008 concernant la modification de la loi 571/2003 du code fiscal.
- HARTSHORN T. A., MULLER P.O., 1989. Suburban downtowns and the transformation of metropolitan Atlanta's business landscape, *Urban Geography*, vol. n°10, pp. 375-395.
- HECKER A., 2007. Urbanisme, société et mobilité durable en Allemagne, *Revue Géographique de l'Est*, vol. 47, n°1, pp. 2-15.
- HERFERT G., 2007. Campagnes et villes face au déclin démographique de l'Allemagne Orientale : de nouveaux enjeux pour l'aménagement du territoire, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, vol. 38, n°3, pp. 31-56.
- HERVOUET V., 2005. *La périurbanisation dans la métropole nantaise. Des nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité*, Thèse de doctorat (direction Peyon J.-P.), Univ. De Nantes, 545 p., 25 figures, 21 photos, 107 tableaux.
- HIGUERAS-ARNAL A., 1996. La population rurale espagnole, *Espace populations, sociétés*, pp. 103-110.
- HUMEAU J.-B., 2004, *Les recompositions territoriales à l'épreuve de l'étalement urbain. L'exemple du Maine et Loire*, Réseau Atlas, Comité d'expansion économique du Maine et Loire, 44 p., 1 tableau, 24 cartes.
- IACOB G., TĂLĂNGĂ C., 1996. Estimări asupra potențialului agricol al zonei periurbane a Bucureștiului (Estimations sur le potentiel agricole de la zone périurbaine de Bucarest), *Buletinul Societății de Geografie*, pp. 77-81.
- IANOȘ I., 2000. *Sisteme teritoriale : o abordare geografică (Des systèmes territoriaux : une approche géographique)*, București, Ed. Tehnică, 197 p.
- IANOȘ I., HUMEAU J.-B., 2000. *Teoria sistemelor de așezari umane : studiu introductiv (Théorie des systèmes communaux : étude introductive)*, Bucarest, Ed. Tehnică, 174 p.
- IANOȘ I., 2004. *Dinamica urbană. Aplicații la orașul și sistemul urban românesc (Dynamique urbaine. Applications à la ville et au système urbain roumain)*, Editura Tehnică, București, 213 p.
- Images Google Earth 2012
- INSSE Ilfov, *Monografia județului Ilfov 1996 – 2009 (La monographie du département d'Ilfov 1996 – 2009)*.
- Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare pentru urbanism și amenajarea teritoriului, 2004. *PATJ Ilfov*
- IOJA I.C., 2008. *Metode și tehnici de evaluare a calității mediului în aria metropolitană a municipiului București (Méthodes et techniques d'évaluation de la qualité environnementale dans l'aire métropolitaine de Bucarest)*, Editura Universității din București, 234 p.

- IODAN I., 1972. *Zona periurbană a Bucureștilor (La zone périurbaine de Bucarest)*, Résumé de la Thèse de Doctorat, (direction Prof.Dr. I Șandru), Iași, 63p. 23 figures.
- IODAN I., 1996. « Transformations socio-économiques des espaces suburbains des grandes villes en Roumanie 1990-1995 », pp. 57-61, in *Transformations de la structure spatiale des espaces ruraux dans les zones suburbaines en Pologne et en Roumanie*, STOLA W., GRZESZCZAK J., séminaire géographique polono-roumain, Varsovie, 12-16 juin 1995, Institut de Géographie et d'Aménagement du Territoire, Académie Polonaise des Sciences, 116 p.
- IVANOV C., 2012. *Analiza « oficială » a dezvoltării urbanistice a Bucureștiului din ultimii zece ani. Vezi de ce a primit Bucureștiul numele de « dezastru urbanistic »* (L'analyse « officielle » du développement urbanistique de Bucarest des dix dernières années. Pourquoi Bucarest a été déclaré « désastre urbanistique »), URL : http://www.hotnews.ro/stiri-administratie_locala-12078085-exclusiv-analiza-oficiala-analiza-dezvoltarii-urbanistice-bucurestiului-din-ultimii-zece-ani-vezi-primit-bucurestiul-numele-dezastru-urbanistic.htm, mis en ligne le 24 avril 2012.
- IZSAK V., PROBALD F., 2003. Le développement de l'agglomération de Budapest, *Revue Géographique de l'Est*, vol 43/1-2, mis en ligne le 08 décembre 2010, URL : <http://rge.revues.org/2504>
- JACKSON K. T., 1985. *Crabgrass Frontier : The suburbanization of the United States*, New York Oxford, Oxford University Press, 396 p.
- JAILLET M.-C., JALABERT G., 1982. La production de l'espace urbain périphérique, *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 53, 1, pp. 7-26.
- JAILLET M.-C., 1985. « Quelques paradoxes périurbains » in *Les périphéries urbaines*, Actes du colloque d'Angers des 6 et 7 décembre 1984, 270 p.
- JAILLET M.-C., 2004. L'espace périurbain, un univers pour les classes moyennes, *Revue Esprit*, n°33, pp. 40-62.
- JALABERT G., 1985. « Espaces et populations dans les périphéries urbaines » in *Les périphéries urbaines*, Centre National de la Recherche Scientifique, Unité mixte de Recherche, Actes du colloque d'Angers des 6 et 7 décembre 1984, Centre des publications de l'Université de Caen, 270 p.
- JALOWIECKI B., 2011. « L' « urbanisme sauvage », comme modèle de développement urbain : le cas polonais » pp. 165-175, in *La ville durable, du politique au scientifique*, MATHIEU N., GUERMOND Y., Paris, Edition Quæ, 285 p.
- JUILLARD E., 1973. L'urbanisation des campagnes, *Revue Eudes rurales (en ligne)*, n° 49-50, URL : <http://etudesrurales.revues.org/document514.html>
- JULIEN P., 2007. *Analyse critique de la pertinence de l'aire urbaine pour étudier l'étalement urbain. Quelques éléments de prospective. Espaces sous influence urbaine*, Certu, Lyon, 42p.
- KLEIM O., 2007, *La crise financière actuelle. Nouveauté ou répétition de l'histoire ?*, URL : http://www.touteconomie.org/jeco/25_149.pdf ;
- KUNZMANN K.R., WEGENER M., 1991. *The Pattern of urbanisation in Western Europe 1960-1990*, Berichte aus dem Institut für Raumplanung, n°28, Dortmund: Institut für Raumplanung, Universität Dortmund.
- LABARONNE D., 1992. La transition de l'économie roumaine vers l'économie de marché : réformes économiques et institutionnelles, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, volume 23, n° 2-3, pp.105-136.
- LAGANIER R. *et al.*, 2002. « Le développement durable face au territoire : éléments pour une recherche pluridisciplinaire », *Développement Durable et Territoires* [en ligne], Dossier 1 : Approches territoriales du Développement Durable, mis en ligne le 01 septembre 2002, URL : <http://developpementdurable.revues.org/774>
- L'Agence nationale de l'habitat, 2009. *Les politiques de renouvellement urbain des villes d'Europe Centrale illustrées par la réhabilitation des quartiers existants. La ville de Budapest en Hongrie*, Paris, 147 p.

- LAIGNEL A., 2006. Les grandes villes polonaises : crises et dynamiques, *Diagnostic territorial*, URL : <http://www.alexandre.laignel.fr/les-grandes-villes-polonaises-crisis/>
- LANG R., 2003. *Edgeless Cities: Exploring the Elusive Metropolis*, Washington DC, Brookings Institution.
- LE GASCOAZ M.-H., MADORÉ F., 1993. *Marché du logement et stratégies résidentielles : une approche de géographie sociale*, l'Harmattan, Paris, 176 p.
- LELOUP F. *et al.*, 2005. « La gouvernance territoriale comme nouveau mode de coordination territoriale ? », *Géographie, économie, société*, vol. 7, n°4, pp. 321-332, URL : <http://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2005-4-page-321.htm>
- LEPESANT G., 2008. *Dynamiques de métropolisation en Europe Centrale*, www.ceri-sciences-po.org/themes/ue/conferences/.../int_lepesant.pdf
- LEVY J., LUSSAULT M., 2003. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Editions Belin, Paris, 1033 p.
- LHOMEL E., 2004. Opération Villages Roumains, *Politique internationale*, dossier spécial « La Roumanie au seuil de l'Union Européenne » n° 105, pp.101-112.
- LOUBET DEL BAYLE Z., 2010. La suburbanisation en République tchèque : Besoin de nature ou effet de mode ?, *Revue Regards sur l'Est*, URL : http://www.regard-est.com/home/breve_contenu.php?id=1125&PHPSESSID=a9ab49c42738c96fc8818d980d77cfde, mis en ligne le 01/11/2010.
- MADGEARU V.N. 1995. *Evoluția economiei românești : după războiul mondial, (L'évolution de l'économie roumaine : après la guerre mondiale)*, Editura Științifică, București, 360 p.
- MADORÉ F., 1993. « La question du logement : d'une économie de production à la gestion des stocks (l'exemple de Cholet et de la Roche-sur-Yon) », pp. 29-60, in *Marché du logement et stratégies résidentielles : une approche de géographie sociale*, LE GASCOAZ M.-H., MADORÉ F., l'Harmattan, 176 p.
- MADORÉ F., 2008. « Les modes de vie périurbains », pp. 15-32, in *Les nouvelles proximités urbaines*, RALLET A., TORRE A., l'Harmattan, Paris 193 p.
- MANEA G. *et al.*, 2007. Tendances actuelles dans la dynamique du paysage urbain bucarestois, pp. 21-33, *Analele Universității București (Les annales de l'Université de Bucarest)*, Actes de colloque « Directions contemporaines dans l'étude du territoire. Gestion des risques naturels et anthropiques », Bucarest, 25-30 mai 2007.
- Marea Adunare Națională (La grande Assemblée Nationale), Loi 58/1974 de « systématisation du territoire », Buletinul oficial (Le bulletin officiel) n° 135 / 1 nov. 1974.
- MASSIERA B., IONESCU S.A., 2008. *Les effets de l'héritage communiste de la période 1946-1989 sur l'actualité du sport de loisir en Roumanie*, URL : http://archivesic.ccsd.cnrs.fr/sic_00482158
- MASSIERA B., IONESCU S.A., CERNAIANU S., 2008. Etudes comparatives des pratiques et représentations du sport en Roumanie et en France : les conséquences d'un héritage politique différent, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, vol. 39, n°2, pp.173-200 ;
- MATTEI M.-F., PUMAIN D. (dir.), 2007. « Quels gouvernements métropolitains en Europe centrale et orientale ? », in *Données Urbaines*, volume 5, Paris, Anthropos, pp. 37-52.
- MAUDET N., 2009. *Enjeux et contraintes de l'étalement urbain à Bucarest*, Rapport de stage du Ministère de Développement Régional et des Logements à Bucarest (Roumanie), Univ. d'Angers, 66 p.
- MATHIEU N., GUERMOND Y., 2011. *La ville durable, du politique au scientifique*, Paris, Edition Quæ, 285 p.
- MERLIN P., CHOAY F. *et al.*, 1988. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, Paris, 963 p.
- MERLIN P., 1988. « Rurbanisation », pp. 793-794, in *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, MERLIN P., CHOAY F. *et al.*, PUF, Paris, 963 p.

- MERLIN P., 2009. *L'exode urbain. De la ville à la campagne*, La Documentation française, Paris, 184 p., 22 figures, 12 tableaux.
- MERLIN P., CHOAY F., 2010, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, Paris, 843 p.
- MIHĂILESCU V., 2003. *București – Evoluția geografică a unui oraș (Bucarest – Evolution géographique d'un ville)*, Ed Paideea, Bucuresti, 234 p.
- Ministerul agriculturii și dezvoltării rurale (MADR), 2010. *Agricultura României în cifre (L'agriculture de la Roumanie en chiffres)*
- Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor, 2007. Programul Operațional Regional 2007-2013 (Le programme opérationnel régional 2007-2013), Bucarest, 245 p.
- Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable des Transports et du Logements, 2010. *Etalement urbain*
- Ministère de l'agriculture et de la pêche, 2009. La maison individuelle grignote les espaces naturels, *Agreste Primeur*, n° 219, 4 p. URL : <http://agreste.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/primeur219.pdf>
- Ministerul Mediului și Gospodăririi Apelor (Le Ministère de l'Environnement et de la Gestion des Eaux), 2006. Planul Regional de Gestiune a Deșeurilor (PRGD) – Regiunea 8 – București Ilfov (Le plan régional de gestion des déchets – Région 8 – Bucarest-Ilfov)
- MINOIU ZAHARIA D., 1997. La modernisation de l'agriculture roumaine : une dynamique cruciale encore peu engagée, *Options méditerranéennes*, Série A/n°29, 1997, pp. 109-116.
- MIROSLAV K., POPOV et ELKA N. TODOROVA, 1997. Privatisation, démocratisation ou oligarchisation de la Bulgarie postcommunisme, *Balkanologie*, vol I, n°2, [En ligne], mis en ligne le 02 juin 2008. URL : <http://balkanologie.revues.org/index219.html>
- MOLNAR M., *La question du logement dans les lotissements de jardins en Hongrie*, resohab.univ-paris1.fr/jclh05/IMG/Molnar.pdf
- MONTEVENTI WEBER L., DESCHENAUX C., TRANDA-PITTION M., 2008. *Campagne-ville : le pas de deux. Enjeux et opportunités des recompositions territoriales*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 340 p.
- MORA O. (dir.), VANIER M. (préface), 2008. *Les nouvelles ruralités à l'horizon de 2030. Des relations ville-campagne en émergence*, travaux initiés par l'Inra en 2006, Editions Quæ, Versailles, 111 p.
- MOTTE-BAUMVOL B., 2007. « Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne » pp. 53-66, in *Vivre les espaces périurbains*, *Revue Norois*, Presses Universitaires de Rennes, n° 205, 136 p.
- MUREȘAN C., 1996. L'évolution démographique en Roumanie : tendances passées (1948 et 1994) et perspectives d'avenir (1995-2030), pp. 813-844, *Population*, 51e année, n° 4-5.
- NAE M., 2009. *București - dezvoltare urbană și calitatea vieții (Bucarest-développement urbain et qualité de vie)*, Editura Universitară, București, 367 p., 97 fig., 84 tableaux.
- ORATE et la Commission Européenne, 2004. *Rapport intermédiaire sur la cohésion territoriale*, Luxembourg, 103 p., URL : http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/coheter/coheter_fr.pdf
- ORATE 1.1.1, 2004. *Les potentiels de développement polycentrique en Europe*, résumé opérationnel du rapport final, ESPON, 28 p., URL : <http://dgo4.spw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/Pages/DAU/Dwnld/ORATE-ESPON/ORATE%20ESPON%20111%20F.pdf>
- OTIMAN I.P., 1994. *Agricultura României la cumpana dintre milenii II și III, (L'agriculture de la Roumanie entre le 2^{ème} et le 3^{ème} millenium)*, Editura Helicon, Timișoara, 214 p.
- PAAL M., 1996. « La transformation à Prague et Budapest : la mutation commerciale », pp.199-215, in *Nouveaux espaces et systèmes urbains*, WACKERMANN G., SEDES, 489 p.
- PAQUOT T., 2006. *Terre urbaine. Cinq défis pour le devenir urbain de la planète*, Editions La Découverte, Paris, 222 p.
- Parlement de la Roumanie, 2001. « La loi n° 350 du 6 juillet 2001 concernant l'aménagement du territoire et l'urbanisme », *Monitorul Oficial*, n°373, 18 p.

- Parlement de la Roumanie, 2006. PATN, section 1 – Réseaux de transport.
- PARPALĂ O., 1966. *Extensivitatea și unilateralitatea agriculturii românești burghezo-moșierești în perioada dintre cele doua războaie mondiale, (L'extensivité et l'unilatéralité de l'agriculture roumaine bourgeoise et des grands propriétaires entre les deux guerres)*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 219 p.
- PÉRON R., 2004. *Les Boîtes. Les grandes surfaces dans la ville*, Collection Comme un accordéon, Edition L'Atalante, Nantes, 222 p.
- PINTILII R.D., 2008. *Rolul ariilor de atracție turistică din zona de influență a municipiului București în dezvoltarea integrată a acesteia (Le rôle des aires d'attraction touristique dans la zone d'influence du municipe de Bucarest dans son développement intégré)*, Thèse de doctorat (direction Prof. I. Ianoș), Univ. de Bucarest, 309 p.
- Primăria Municipiului Timișoara, Direcția Dezvoltare, Serviciul Dezvoltare Locală și Integrare Europeană, 2008. Plan Integrat de dezvoltare, Polul de Creștere Timișoara, 125 p.
- Primăria Voluntari, 2010. *Strategia de dezvoltare locală a orașului Voluntari 2011-2020 (La stratégie de développement local de la commune de Voluntari, 2011-2020)*, 277 p.
- PROST B., 2001. Quel périurbain aujourd'hui, *Revue Geocarrefour*, vol. 76 n°4, pp. 283-288, URL : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geoca_1627-4873_2001_num_76_4_257
- PROUD'HOMME *et al.*, *Développement Urbain : les nouvelles contraintes*, Rapport Veolia Environnement n°1, 40p.
- PUMAIN D., SAINT-JULIEN T., 2010. *Analyse spatiale. Les localisations*, Armand Colin, Paris, 190 p.
- PUMAIN D., SAINT-JULIEN T., 2010. *Analyse spatiale. Les interactions*, Armand Colin, Paris, 218 p.
- RALLET A., TORRE A., 2008. *Les nouvelles proximités urbaines*, l'Harmattan, Paris 193 p.
- REY V., 1982. La croissance urbaine en Roumanie, pp 679-702, in *Anales de Géographie*, tome 91, n° 508, URL : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1982_num_91_508_20156
- REY V., COUDROY DE LILLE L., BOULINEAU E., 2003. « Métropolisation et démocratie locale à Varsovie » in *L'élargissement de l'Union Européenne : réformes territoriales en Europe centrale et orientale*, Paris, L'Harmattan, pp. 133-149.
- REY V. *et al.*, 2007. *Atlas de la Roumanie*, CNRS-GDRE S4 et La Documentation française, Paris, 208 p.
- ROSIÈRE S., janvier 1990. Le programme de *systématisation* du territoire roumain, *Les temps modernes*, n° 522, pp. 46-82.
- RUFAT S., 2003. Les « résidences fermées » à Bucarest : de « l'entre-soi » à la fragmentation, *Arches*, t. 6, pp. 83-93, URL : http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/37/09/76/PDF/Rufat_Arches_T6.pdf
- RUFAT S., SUDITU S., 2008. Bucarest, faire la ville entre héritages et mimétisme, pp. 327-337, *L'espace géographique*, 2008/4, tome 37, Berlin.
- SAINTENY G., 2008. L'étalement urbain, *Responsabilité et environnement*, n° 49, 18 p.
- SÂRBU C., 2005. *Habitatul urban în expansiune periurbană (L'habitat urbain en expansion périurbaine)*, București, Ed. Universitară Ion Mincu, 316 p.
- SCHUBARTH C., 2008. « Côté urbain : l'urbain de tous les côtés ? », pp.9-18, in *Campagne-Ville : Le pas de deux. Enjeux et opportunités des recompositions territoriales* ; MONTEVENTI WEBER L., DESCHENAUX C., TRANDA-PITTION M., Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 340 p.
- SERVAIS M *et al.*, « Polycentrisme urbain : une réalité spatialement mesurable ? », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, article 268, mis en ligne le 07/04/2007. URL : <http://cybergeo.revues.org/3669>
- SIEVERTS T., 2004. *Entre-villes. Une lecture de la Zwischenstadt*, Parenthèses, Paris, 188 p.
- SIMION G., 2010. *Zona metropolitană București : geografia agriculturii prin utilizarea tehnicilor GIS (La zone métropolitaine de Bucarest : géographie de l'agriculture en utilisant les techniques GIS)*, Editura Universității din București, 264 p.

- Sistematizarea României, (La *systématisation* de la Roumanie) URL : <http://www.jurnalul.ro/scnteia/jurnalul-national/sistematizarea-romaniei-print-318383.html>, mis en ligne le 17 janvier 2009.
- SOUMAGNE J., 1984. *Péri-urbanisation et espace régional en Poitou Charente*, Travaux du Centre de Géographie Humaine et Sociale de l'Université de Poitiers, n°10, 95 p., 14 fig., 15 tableaux.
- SOUMAGNE J., 1996. *Géographie du commerce de détail dans le centre-ouest de la France*, Poitiers, 718 p.
- STAHL H., 1973. « Urbanisation et vie rurale en Roumanie », *Revue Études rurales, L'urbanisation des campagnes*, n° 49-50, <http://etudesrurales.revues.org>
- STEINBERG J. et al, 1991. *La périurbanisation en France*, Editions SEDES, 226 p., 40 fig.
- STEINBERG J., 2001. « La périurbanisation en Europe », organisation du *colloque de l'Association des Géographes Français*, octobre 2000, paru dans le Bulletin de l'AGF de mars 2001.
- STOLA W., GRZESZCZAK J., 1996. *Transformations de la structure spatiale des espaces ruraux dans les zones suburbaines en Pologne et en Roumanie*, séminaire géographique polono-roumain, Varsovie, 12-16 juin 1995, Institut de Géographie et d'Aménagement du Territoire, Académie Polonaise des Sciences, 116 p.
- SUDITU B., 2006. *Logements, habitants et mobilités résidentielles à Bucarest : Enjeux pour le XXI siècle*, Thèse de Doctorat, (direction Prof. J.B. Humeau, G. Erdeli), Univ. d'Angers, Univ. de Bucarest, 353p, 65 fig., 10 tableaux.
- SUDITU B., 2009. Urban sprawl and residential mobilities in the Bucharest area – reconfiguration of a new residential geography, *Revue Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Géography (en ligne)*, volume 3, issue 2, pp. 79-93 http://humangeographies.org.ro/Articles/3_1_09/Suditu.pdf
- SUDITU B. et al., 2010. Urban sprawl characteristics and typologies in Romania, *Revue Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Géography (en ligne)*, volume 4.2, pp. 79-87, URL : http://humangeographies.org.ro/articles/42/4_2_10_7_Suditu.pdf
- TĂLĂNGĂ C. et al., 2010. Rural-Urban Interface, polycentric development, and transportation systems. Case study : Bucharest Metropolitan Area, *Revue Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Géography (en ligne)*, volume 4.2, pp. 47-52, URL : http://humangeographies.org.ro/articles/42/4_2_10_4_Talanga.pdf
- TICANĂ N., 2009. *Les formes de l'étalement urbain depuis 1989 en Roumanie, processus et problèmes : l'exemple de Bucarest*, Mémoire Master 2 (direction Prof. J. Soumagne), Univ. d'Angers, 122 p., 34 fig., 20 photos, 2 tableaux.
- TICANĂ N., « Extension périurbaine de Bucarest depuis 1990 : contexte général, problématique, hypothèses et méthodologie », *ESO Travaux et Documents*, n°30, 2010, pp. 55-60.
- TICANĂ N., 2012. « Les paysages périurbains de Roumanie, un développement non contrôlé, marqué par ses héritages », *Projets de paysage*, Enquêtes et Débats n°8, mis en ligne le 13/07/2012, URL : http://www.projetsdepaysage.fr/fr/les_paysages_periurbains_de_roumanie_un_developpement_non_controle_marque_par_ses_heritages_
- TICANĂ N., 2012. « The disparities of the peri-urban development in Europe », *Geographica Timisiensis*, vol XXI/2012-2 (à paraître)
- TICANĂ N., 2013. « La périurbanisation à Bucarest : un phénomène ample et peu maîtrisé », *Revue Géographique de l'Est*, vol 52/1-2 (à paraître).
- ȚURCĂNAȘU G., RUSU A., 2007. « Etudier le polycentrisme des systèmes urbains de la Roumanie et de la Bulgarie », *Analele Științifice ale Universității « Al. I. Cuza »*, Vol. LIII, s.II-c, pp. 97-106.
- ȚURCĂNAȘU G., RUSU A., 2008. « Le système des villes en Bulgarie et en Roumanie. Quelles perspectives pour un polycentrisme ? », *L'espace géographique*, vol. 37, n°4, pp. 338-348. URL : <http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2008-4-page-338.htm>.
- Universitatea de arhitectură și urbanism „Ion Mincu”, 2006. *Conceptul național de dezvoltare spațială* (Le concept national de développement spatiale), Bucarest, 18 p.

- VANIER M., 2008. *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Editions Economica, Paris, 160 p.
- VANIER M., ROUX E., 2008. *La périurbanisation, problématiques et perspectives*, La Documentation française, Collection Travaux n°8, Paris, 87 p., 38 fig.
- VÂNAU G.O., 2009. *Interfața spațial-funcțională dintre municipiul București și teritoriul support al acestuia (L'interface spatiale-fonctionnelle entre le municipe de Bucarest et son territoire support)*, Thèse de doctorat de (direction Prof. I. Ianoș), Univ. de Bucarest, 214 p.
- VESCHAMBRE V., POPA N., 2009. Dynamiques économiques et renouvellement urbain en Roumanie : l'exemple de la ville de Timișoara, *Revue Géographique de l'Est*, [en ligne] vol. 49/1, mis en ligne le 28 mai 2009. URL : <http://rge.revues.org/895>

Rapports de marché Colliers International

- Colliers International, 2000. Romania Real Estate Review.
- Colliers International, 2001. Romania Real Estate Review.
- Colliers International, 2002. Romania Real Estate Review.
- Colliers International, 2003. Romania Real Estate Review.
- Colliers International, 2004. Romania Real Estate Review.
- Colliers International, 2005. Romania Real Estate Review.
- Colliers International, 2006. Romania Real Estate Review.
- Colliers International, 2007. Romania Real Estate Review.
- Colliers International, 2008. Romania Real Estate Review.
- Colliers International, 2009. Romania Real Estate Review.
- Colliers International, 2011. România 2011. Analiza Pieței Imobiliare (Roumanie 2011. L'analyse du Marché Immobilier)

Personnes ressources

- BUBULETE D., architecte urbaniste à UrbanProiect, correspondance par mail
- SUDITU B., chargé d'urbanisme, de développement local et d'habitat au Ministère du développement régional et du tourisme, lecteur universitaire à l'Université de Bucarest
- GRIGORESCU I, chercheuse scientifique à l'Institut de Géographie de Bucarest
- DRAGNE L., conseillère mairie à Mihăilești, entretien du 25 mai 2010
- DUMITRAȘCU I., technicien urbanisme à Bulbucata, entretien du 25 mai 2010
- CONSTANTIN C., maire-adjoint à Clejani, entretien du 25 mai 2010
- PĂTRĂȘESCU R., maire de Bucșani, entretien du 25 mai 2010
- GHEORGHE I., secrétaire maire à OGREZENI, entretien du 25 mai 2010
- ARSENE P. G., architecte à Brănești, entretien du 26 mai 2010
- GURAN G., architecte chef à Fundulea, entretien du 26 mai 2010
- ȘURUBA M. et HEREA S., chef cabinet maire et inspecteur cabinet maire à Voluntari, entretien du 26 mai 2010
- IONIȚĂ T. R., inspecteur fonds européens à Clinceni, entretien du 27 mai 2010
- MARIA A., maire-adjoint à Cornetu, entretien du 27 mai 2010
- RUSE D., maire à Măgurele, entretien du 27 mai 2010
- STANCIU I., maire-adjoint à Bragadiru, entretien du 27 mai 2010
- CRAIU M., architecte à Pantelimon, entretien du 28 mai 2010
- NICA M., maire-adjoint à Cernica, entretien du 28 mai 2010
- SUGUREL N., maire à Bolintin-Vale, entretien du 31 mai 2010
- BANICĂ E., maire à Bolintin Deal, entretien du 31 mai 2010
- NICULAE V., maire à Ciorogârla, entretien du 31 mai 2010
- FLOREA T., maire à Grădinari, entretien du 31 mai 2010

COSTEL A., conseiller maire à Chitila, entretien du 01 juin 2010
 ȘERBĂNESCU R., architecte à Mogoșoaia, entretien du 01 juin 2010
 MARINESCU R. T., maire-adjoint à Buftea, entretien du 01 juin 2010
 ZAHARIA I., maire-adjoint à Otopeni, entretien du 01 juin 2010
 FANE I., secrétaire localité à Budești, entretien du 02 juin 2010
 NĂDUNCĂ S., secrétaire localité à Frumușani, entretien du 02 juin 2010
 DUMITRESCU E., ingénieur foncier à Popești-Leordeni, entretien du 02 juin 2010
 HAIDUCU G., secrétaire localité à Berceni, entretien du 02 juin 2010
 BIBILOC L., maire-adjoint à Vidra, entretien du 02 juin 2010
 MIRICĂ M., référent service administratif à Corbeanca, entretien du 03 juin 2010
 GRIGORAȘ A., maire-adjoint à Balotești, entretien du 03 juin 2010
 NEACȘU A., CĂTĂLIN M., maire-adjoint et urbaniste à Tunari, entretien du 03 juin 2010
 MĂNĂILĂ D., maire à Dascalu, entretien du 03 juin 2010
 CIUCĂ C., BRATU M. D., maire-adjoint et conseiller maire à Adunații-Copăceni, entretien du 04 juin 2010
 NIȚU A., référent agricole à 1 Decembrie, entretien du 04 juin 2010
 BUICĂ M., référent localité Dărăști-Ilfov, entretien du 04 juin 2010
 DUMITRU V., maire-adjoint à Snagov, entretien du 09 juin 2010
 GHIULEA A., urbaniste à Gruiu, entretien du 09 juin 2010
 CONSTANTIN T., responsable urbanisme à Grădiștea, entretien du 09 juin 2010
 DUMITRU E., secrétaire localité à Moara Vlăsiei, entretien du 09 juin 2010
 PARASCHIV E., maire adjoint à Ștefăneștii de Jos, entretien du 09 juin 2010
 CARCEA D., maire-adjoint à Sinești, entretien du 10 juin 2010
 DOBRE M., maire-adjoint à Petrăchioaia, entretien du 10 juin 2010
 AVRAMOIU I., référent urbanisme à Afumați, entretien du 10 juin 2010
 CONDU V., maire à Dobroiești, entretien du 10 juin 2010
 STOICA G., secrétaire localité à Glina, entretien du 10 juin 2010
 VIDEANU S., secrétaire localité à Chiajna, entretien du 11 juin 2010
 NICA A., secrétaire localité à Dragomirești-Vale, entretien du 11 juin 2010
 IOSIF V., maire à Săbăreni, entretien du 11 juin 2010
 GHEORGHE T., maire adjoint Crevedia, entretien du 16 mai 2011
 TEODORESCU O., architecte-chef de la commune de Chiajna, entretien 16 mai 2011
 DUMITRESCU E., ingénieur foncier à Popești-Leordeni, entretien du 19 mai 2011
 TEODORESCU O., architecte-chef de la commune de Chiajna, entretien du 18 avril 2012
 DIMITRIU V., inspecteur cadastre – commune de Domnești, entretien du 18 avril 2012
 ***, urbaniste 6^{ème} arrondissement Bucarest, entretien du 17 avril 2012
 ***, urbaniste Mairie Générale Bucarest, entretien du 16 avril 2012

Sites Internet divers

<http://www.revues.org> – plateforme de revues en sciences humaines et sociales ;
<http://www.persee.fr> – portail des revues scientifiques en sciences humaines et sociales ;
www.incd.ro – site de l'Institut National de Recherche et Développement en constructions, urbanisme et développement durable du territoire ;
<http://www.colliersinternational.com/Markets/Bucharest/> – site sur le marché immobilier en Roumanie/Bucarest ;
<http://www.imopedia.ro> – site agence immobilière ;
<http://www.mdrt.ro> – site du Ministère du Développement Régional et du Tourisme ;
<http://www.insse.ro> – site de l'Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques de la Roumanie ;

<http://www.guv.ro> – site du gouvernement de la Roumanie ;
<http://www.urbanrail.net> – site sur les transports en commun, le métro de Bucarest ;
www.europa.eu – portail de l'Union européenne
www.developpement-durable.gouv.fr – site du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable des Transports et du Logements
www.ancpi.ro – site de l'agence nationale de cadastre et de publicité immobilière
www.imopedia.ro – agence immobilière en ligne
www.anunturiimobiliare.ro – agence immobilière en ligne
www.newsif.ro – journal en ligne
www.cjilfov.ro – site du conseil départemental d'Ilfov
www.agentiimobiliare.ro – agence immobilière en ligne
www.electrica.ro – distribution et commercialisation d'énergie
www.gazsud.ro – commercialisation du gaz (société-mère)
www.distrigazsud-retele.ro – distribution du gaz
www.anpm.ro – site du Ministère de l'Environnement
www.madr.ro – site du Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural
www.agroazi.ro – portail national d'agriculture
www.mmediu.ro - site du Ministère de l'Environnement et des Forêts
www.baneasa.ro – site du projet Băneasa
www.militari-shopping.ro – site du projet commercial Militari Shopping
www.colliers.ro – site de la firme Colliers qui traite du marché immobilier en Roumanie
www.infofer.ro – site des CFR
www.metrorex.ro – site du métro de Bucarest
www.ratb.ro – site de la RATB
www.drpciv.ro – site de la DRPCIV
www.autogari.ro – site qui recense les gares routières en Roumanie et les compagnies privés qui assurent le transport
www.zmb.ro – site de l'étude de la ZMB de Vasile Gherasim (2003)
www.spitale.ro – site qui recense les hôpitaux en Roumanie
www.vie-publique.fr – site de la Direction de l'information légale et administrative
www.europa.eu (Eurostat) – site officiel de l'Union Européenne
www.ncsd.ro – site du Centre National de Développement Durable
www.ined.fr – site de l'Institut national d'études démographiques
www.cursbnr.ro – site de la Banque Nationale de la Roumanie

Sites Internet mairies

Ilfov

Otopeni : www.otopeniro.ro
Voluntari : www.primaria-voluntari.ro
Corbeanca : www.primariacorbeanca.ro
Balotești : www.primariabalotesti.ro
Tunari : www.primaria-tunari.ro
Ștefănești de Jos : www.primariastefanesti.ro
Dobroiești : pas de site
Afumați : www.primariaafumati.ro
Dascalu : www.comunadascalu.ro
Petrăchioaia : www.primaria-petrachioaia.ro
Moara Vlăsiei : www.primariemoaravlasiei.ro

Gradiștea : www.primaria-gradistea.ro
Gruu : www.primariagruu.ro
Nuci : www.primarianuciiilfov.ro
Snagov : www.primaria-snagov.ro
Ciolpani : www.primariaciolpani.ro
Periș : www.peris.ro
Buftea : www.primariabuftea.ro
Mogoșoaia : pas de site
Chitila : www.primariachitila.ro
Dragomirești Vale : www.primariadragomirestivale.ro
Chiajna : www.primariachiajna.ro
Ciorogârla : www.primariaciorogarla.ro
Domnești : www.primariadomnestiif.ro
Clinceni : www.primariaclinceni.ro
Bragadiru : www.primariaorasbragadiru.ro
Cornetu : www.primariacornetu.ro
Măgurele : www.primariamagurele.ro
Daraști Ilfov : www.e-ilfov.ro
Jilava : www.primariajilava.ro
1 Decembrie : pas de site
Copăceni : <http://eurocopaceni.judetulilfov.eu/>
Vidra : <http://www.primaria-vidra.ro/>
Berceni : www.primariaberceni.ro
Popești-Leordeni : www.ppl.ro
Glina : www.primaria-glina.ro
Cernica : www.cernica.ro
Pantelimon : www.primariapantelimon.ro
Brănești : www.branesti.ro
Găneasa : www.primariaganeasa.ro

Giurgiu

Cosoba : www.primaria-cosoba.ro
Săbăreni : www.primaria-sabareni.ro
Joița : primariajoita.ro
Bolintin Deal : www.primaria-bolintindeal.ro
Grădinari : www.comunagradinari.ro
Buturugeni : comunabuturugeni.ro
Mihăilești : www.primariamihalesti.ro
Adunații-Copăceni : www.primariaadunatiicopaceni.ro
Colibași : www.primariacolibasi.ro
Vărăști : www.primaria-varasti.ro

Dâmbovița

Niculești : pas de site
Crevedia : www.primariacrevedia.ro
Ciocănești : pas de site
Tărtășești : pas de site

Călărași

Fundeni : www.primariafundeni.eu

Frumușani : pas de site

Sites Internet ensembles résidentiels

<http://www.mediterraneo.com.ro>

<http://www.cartier-azur.ro>

<http://www.omnix.ro>

<http://www.piperacitylights.ro>

<http://www.granresidencia.ro>

<http://www.otopenibridge.ro>

<http://www.splendorcity.ro>

<http://www.golden-residence.ro>

<http://www.eurovisionotopeni.ro>

<http://www.paradisul-verde.eu>

<http://www.corbeancaforest.ro/>

<http://www.magnolia-corbeanca.ro/>

<http://www.sanremo.ro/>

<http://www.westpark.ro/>

<http://www.mapleplace.ro>

<http://www.goodresidence.ro>

<http://www.ansamblul-belvedere.ro>

<http://www.militari-residence.ro/>

<http://www.lacdenuferi.ro>

<http://www.curteadomneasca.ro/>

<http://www.casa-europa.ro/>

<http://vile-domnesti.ro/>

<http://www.mygreencity.ro>

<http://www.apartamentegloria.ro>

<http://www.gamaresidence3.ro/ansamblu-rezidential-gama-residence/>

<http://www.springville.ro>

<http://www.apartamentegloria.ro>

LISTE DES ABREVIATIONS

- A – Autostradă (Autoroute)
- A1 – Autostrada 1 București-Pitești (Autoroute n°1 Bucarest-Pitești)
- A2 – Autostrada 2, Autostrada Soarelui București-Constanța (Autoroute n°2, Autoroute du Soleil (Bucarest-Constanța))
- AIP – Aire d'Intégration Polycentrique Potentielle
- AMCE – Aire Métropolitaine de Croissance d'importance Européenne
- ANAH – Agence nationale de l'habitat
- ANL – Agenția Națională pentru Locuințe (Agence Nationale pour les Logements)
- ANOFM – Agenția Națională pentru Ocuparea Forței de Muncă (Agence Nationale pour l'emploi)
- AUF – Aire Urbaine Fonctionnelle
- AURAN – Agence d'urbanisme de la région nantaise
- CAP – Cooperativă Agricolă de Producție (Coopérative Agricole de Production)
- CFR – Căile Ferate Române (Chemins de Fer Roumains)
- CIRAD – Centre de Coopération Internationale en Recherche Agronomique pour le Développement
- CJI – Consiliul Județean Ilfov (Conseil Départemental d'Ilfov)
- CNADNR – Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (Compagnie Nationale d'Autoroutes et de Routes Nationales de Roumanie)
- CNDD – Centrul Național pentru Dezvoltare Durabilă (Centre National pour le Développement Durable)
- CNRS – Centre national de recherche scientifique
- CPUMB – Centrul de Planificare Urbană și Metropolitană București (Le Centre de Planification Urbaine et Métropolitaine de Bucarest)
- CSUR – Centrul de Sociologie Urbană și Regională (Centre de Sociologie Urbaine et Régionale)
- DN – Drum Național (Route Nationale)
- DN1 – Drum Național n°1 (Route Nationale n°1)
- DRPCIV – Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Autovehiculelor (Direction des Permis et d'Immatriculation des Véhicules)
- DJ – Drum Județean (Route Départementale)
- E – Drum European (Route Européenne)
- ESPN – European Observation Network, Territorial Development and Cohesion
- EURIBOR – Euro Interbank Offer Rate
- FEDR – Fonds Européen de Développement Régional
- FUA – Functional Urban Area
- HLM – Habitat à Loyer Modéré
- HSUP – Horizon Stratégique Urbain Potentiel
- INCD – Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare (L'Institut National de Recherche-Développement)
- INRA – Institut National de la Recherche Agronomique
- INSEE – Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques
- INSSE – Institutul Național de Statistică și Studii Economice (Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques)

LAU – Local Administrative Units (Unités Administratives Locales)

M – Magistrală (Magistrale)

MADR – Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale (Ministère de l’Agriculture et du Développement Rural)

MDRT – Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului (Ministère du Développement Régional et du Tourisme)

MEGA – Metropolitan Europea Growth Areas

MLPAT – Ministerul Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului (Ministère des Travaux Publics et de l’Aménagement du Territoire)

MTCT – Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului (Ministère des Transports, des Constructions et du Tourisme)

MLPAT – Ministerul Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului (Ministère des Travaux Publics et de l’Aménagement du Territoire)

NUTS – Nomenclature d’Unités Territoriales Statistiques

OG – Ordonanță de Guvern (Ordonnance de Gouvernement)

OME – Organisation Mondiale de l’Environnement

ORATE – Observatoire en Réseau de l’Aménagement du Territoire en Europe

OVR – Opération Villages Roumains

PATJ – Plan de Amenajare a Teritoriului Județean (Plan d’Aménagement du territoire Départemental)

PATN – Plan de Amenajare a Teritoriului Național (Plan d’Aménagement du Territoire National)

PATR – Planul de Amenajare a Teritoriului Regional (Plan d’Aménagement du Territoire Régional)

PATZ – Planul de Amenajare a Teritoriului Zonal (Plan d’Aménagement du Territoire Zonal)

PCI – Pol de Creștere Iași (Le Pôle de Croissance Iași)

PCT – Pol de Creștere Timișoara (Le Pôle de Croissance Timișoara)

PECO – Pays d’Europe Centrale et Orientale

PHARE - Pologne Hongrie Aide à la reconstruction économique (actuellement fonds du programme d’aide communautaire aux pays d’Europe centrale et orientale)

PIA – Potential Polycentric Integration Area

PIB – Produit Interieur Brut

PID – Plan Integrat de Dezvoltare (Le Plan Intégré de Développement)

PLU – Plan local d’urbanisme

PMU – Petites et Moyennes Entreprises

PND – Plan Național de Dezvoltare (Plan National de Développement)

PNUD – Programmes des Nations Unies pour le Développement

POR – Program Operațional Regional (Programme Operational Regional)

PR – Parc Régional

PUD – Plan Urbanistic de Detaliu (Plan d’Urbanisme de Détail)

PUG – Plan Urbanistic General (Plan d’Urbanisme Général)

PUSH – Potential Urban Strategic Horizon

PUZ – Plan Urbanistic Zonal (Plan d’Urbanisme Zonal)

RATB – Regia Autonomă de Transport București (Régie Autonome des Trasports Bucarest)

RGA – Registrul General Agricol (Régistre Général Agricole)

RGU – Regulament general de urbanism (Règlement général d’urbanisme)
RLU – Regulament local de urbanism (Règlement local d’urbanisme)
ROBOR – Romanian Interbank Offer Rate
R+2 – Rez-de-chaussée + deux étages
SAFER – Société d’aménagement foncier et d’établissement rural
SAU – Superficie agricole utile
SCOT – Schéma de cohérence territoriale
SDEC – Schéma de Développement de l’Espace Communautaire
SEDD – Stratégie Européenne pour le Développement Durable
SFER – Société Française d’Economie Rurale
SNDD – Stratégie Nationale pour le Développement Durable
SRU – Solidarité et renouvellement urbain
TVA – Taxe sur la Valeur Ajoutée
UAT – Unitate Administrativ-Territorială (Unité Administrative-Territoriale)
UATB – Unități Administrativ Territoriale de bază (Unités Administratives Territoriales de Base)
UTR – Unitate Teritorială de Referință (Unité Territoriale de Référence)
UE- Uniunea Europeană (Union Européenne)
VRD – Voirie et réseaux divers
ZMB – Zona Metropolitană București (La Zone Métropolitaine de Bucarest)
ZMI – Zona Metropolitană Iași (La Zone Métropolitaine d’Iași)
ZPB – Zona Periurbană Bucuresti (La Zone Périurbaine de Bucarest)
UE – Union Européenne

TABLE DES FIGURES

Figure n° 1 : L'organisation administrative de Bucarest entre 1918 et 1950, 1950 et 1968, 1978 et 1981, après 1981.....	36
Figure n° 2 : La ZMB, le projet de 2005.....	37
Figure n° 3: Bucarest et son espace périurbain : différentes limites.....	39
Figure n° 4: Augmentation du nombre des villes pendant la période communiste.....	43
Figure n° 5: Les ensembles résidentiels du périurbain bucarestois.....	56
Figure n° 6 : Hausse du nombre d'habitants dans huit communes rurales et urbaines dans l'espace périurbain de Bucarest entre 2003 et 2009.....	57
Figure n° 7 : Le solde naturel et migratoire entre 2000 et 2009 dans le département d'Ilfov.....	57
Figure n° 8, Figure n° 9 : La population urbaine en 1930 et en 2004 en Roumanie.....	65
Figure n° 10 : Population urbaine et rurale en Roumanie entre 1948 et 2002.....	66
Figure n° 11 : L'évolution du nombre de naissances en Roumanie pendant le communisme.....	67
Figure n° 12 : Natalité et mortalité entre 1948 et 2010.....	68
Figure n° 13 : Etapes d'évolution de la zone périurbaine de Bucarest.....	72
Figure n° 14 : Le municpe de Bucarest à l'instauration du communisme.....	72
Figure n° 15, Figure n° 16 : Délimitation de la zone périurbaine de Bucarest en 1996 et en 2008.	74
Figure n° 17 : L'agglomération de Bucarest délimitée par UrbanProiect.....	74
Figure n° 18 : Délimitation d'un espace périurbain.....	75
Figure n° 19 : Les nouvelles arrivées avec changement de domicile en Roumanie en 2006.....	77
Figure n° 20 : La construction de nouveaux logements en Roumanie.....	78
Figure n° 21 : La construction de nouveaux logements en fonction du type de financement.....	79
Figure n° 22 : La construction de nouveaux logements en fonction du nombre de pièces.....	79
Figure n° 23, Figure n° 24 : Les pôles de croissance Iași et Timișoara.....	81
Figure n° 25 : La dynamique périurbaine à Iași.....	84
Figure n° 26 : La distribution d'eau courante dans le Pôle de Croissance Iași en 2009.....	85
Figure n° 27 : Les facteurs de l'étalement urbain bucarestois.....	87
Figure n° 28 : Localisation de Varsovie en Union Européenne, en Pologne et en Mazovie.....	94
Figure n° 29 : Localisation de Budapest en Union Européenne et en Hongrie.....	98
Figure n° 30 : Localisation de Sofia en Union Européenne et en Bulgarie.....	103
Figure n° 31 : Les prix des terrains et des logements à Sofia en 2006.....	105
Figure n° 32 : L'évolution de l'aire urbaine de Nantes.....	108
Figure n° 33, Figure n° 34, Figure n° 35, Figure n° 36 : La domiciliation des demandeurs d'autorisations de construction dans quatre communes du périurbain bucarestois.....	121
Figure n° 37, Figure n° 38 : Le nombre d'autorisations de constructions résidentielles privées dans l'espace périurbain en 2002 et en 2008.....	123
Figure n° 39, Figure n° 40 : Le nombre total d'autorisations de construction résidentielles (hors collectivités) et la superficie (en m ²) construite/en construction à destination résidentielle (hors collectivités) dans l'espace périurbain bucarestois entre 2002 et 2008.....	124
Figure n° 41 : L'évolution du nombre d'autorisations de construction dans l'espace périurbain entre 2002 et 2008.....	125
Figure n° 42 : L'évolution du nombre de contrats et des financements du programme « Première maison ».....	128
Figure n° 43 : Le prix des terrains dans la commune de Bucarest.....	131
Figure n° 44 : Les prix des terrains avant et après la crise immobilière.....	132

Figure n° 45, Figure n° 46 : Evolution de l'espace construit entre 1990 et 2012 et l'évolution de l'espace constructible entre 1990 et 2004	135
Figure n° 47, Figure n° 48 : Progression de l'espace construit entre 2002 et 2009 à Voluntari	136
Figure n° 49 : L'organisation de l'espace en 2008 à Voluntari	136
Figure n° 50 : Zoom sur Domnesti. Evolution de l' <i>intravilan</i> entre 1990 et 2008	137
Figure n° 51 : le bilan démographique entre 1990 et 2006 dans l'espace périurbain de Bucarest	141
Figure n° 52, Figure n° 53 : Evolution démographique entre 1990 et 1991 et entre 1990 et 2006 dans l'espace périurbain de Bucarest	143
Figure n° 54 : Evolution du nombre de naissances et des décès entre 1990 et 2008 dans l'espace périurbain de Bucarest	145
Figure n°55, Figure n° 56 : Le taux d'accroissement naturel en 1991 et en 2008 dans l'espace périurbain de Bucarest	146
Figure n° 57: Evolution des arrivées et des départs pour le domicile dans l'espace périurbain.....	147
Figure n° 58: Solde et taux migratoire en 1990 dans l'espace périurbain de Bucarest	148
Figure n° 59, Figure n° 60 : Solde et taux migratoire en 2000 et en 2006 dans l'espace périurbain de Bucarest	150
Figure n° 61, Figure n° 62 : Les densités de population en 1990 et en 2009 dans l'espace périurbain de Bucarest	152
Figure n° 63 : Localisation des ensembles résidentiels Militari Residence, Citilight, Corbeanca Forest et Curtea Domneasca	155
Figure n° 64, Figure n° 65: Niveau d'étude des périurbains à Măgurele et à Otopeni	164
Figure n° 66, Figure n° 67 : Les revenus des périurbains en 2011 dans les communes de Măgurele et d'Otopeni.....	165
Figure n° 68, Figure n° 69 : Les discussions avec les autres habitants de la commune	166
Figure n° 70, Figure n° 71 : Les relations avec les voisins.....	167
Figure n° 72, Figure n° 73: L'entente générale dans la commune.....	167
Figure n° 74, Figure n° 75 : L'avis des habitants concernant l'influence de Bucarest sur leur commune.....	169
Figure n° 76: Unités paysagères dans la commune de Voluntari	173
Figure n° 77 : Unités paysagères dans la commune urbaine d'Otopeni	174
Figure n° 78 : Unités paysagères dans la commune de Snagov.....	176
Figure n° 79 : Unités paysagères dans la commune de Chiajna	177
Figure n° 80 : Unités paysagères dans la commune de Domnești	178
Figure n° 81 : Différentes formes d'habitat individuel présentes dans le périurbain bucarestois	181
Figure n° 82 : Différentes formes d'habitat collectif présentes dans l'espace périurbain de Bucarest.....	182
Figure n° 83, Figure n° 84 : Le taux et le nombre de logements privés et en propriété publique dans l'espace périurbain en 2008	184
Figure n° 85 : L'évolution de nombre de logements privés dans les communes urbaines du département d'Ilfov entre 1990 et 2008.....	185
Figure n° 86: La taille des logements construits dans le département d'Ilfov entre 2001 et 2010 avec de l'argent public.....	187
Figure n° 87 : La taille et le nombre de logements construits dans le département d'Ilfov entre 1996 et 2010 avec de l'argent privé (promoteurs)	187
Figure n° 88 : La taille et le nombre de logements construits dans le département d'Ilfov entre 1996 et 2010 avec de l'argent privé (population)	188
Figure n° 89, Figure n° 90 : Le taux et le nombre de logements construits avant 1990 et entre 1990 et 2008 dans l'espace périurbain.....	189
Figure n° 91 : Les développements résidentiels de Bucarest et ses alentours en 2008	193
Figure n° 92 : Les ensembles résidentiels du milieu périurbain classés par superficie du projet.....	195

Figure n° 93, Figure n° 94 : Le réseau d'eau courante et d'assainissement dans l'espace périurbain en 2008.....	200
Figure n° 95 : Le réseau de gaz dans l'espace périurbain en 2009	202
Figure n° 96 : L'évolution de la quantité des déchets déposée dans les trois aires écologiques de Vidra, Chiajna et Popești-Leordeni.....	204
Figure n° 97, Figure n° 98, Figure n° 99 : L'évolution du foncier en Roumanie entre 1990 et 2010	213
Figure n° 100: L'évolution de l'espace agricole et arable dans le département d'Ilfov entre 1990 et 2008 ..	215
Figure n° 101: L'évolution de la superficie agricole dans le périurbain bucarestois entre 1990 et 2008 .	216
Figure n° 102, Figure n° 103 : L'évolution de la superficie agricole dans le périurbain de Bucarest entre 1990 et 2000 et entre 2000 et 2008	218
Figure n° 104, Figure n° 105, Figure n° 106, Figure n° 107 : Provenance des produits maraîchers sur les marchés Drumul Taberei à l'ouest et Rahovei au sud de Bucarest.....	221
Figure n° 108 : Les centres commerciaux dans et à l'entrée de Bucarest.....	223
Figure n° 109 : La superficie totale des espaces commerciaux aux entrées de Bucarest	229
Figure n° 110 : Les espaces de bureaux dans et en dehors de Bucarest en 2009	231
Figure n° 111 : Les principales zones de logistique présentes à Bucarest en 2011	233
Figure n° 112, Figure n° 113 : Schémas des implantations à caractère fonctionnel sur la DN3 en 2012	235
Figure n° 114, Figure n° 115 : Le nombre d'unités scolaires en 1992 et en 2008 dans l'espace périurbain de Bucarest	238
Figure n° 116 : Les principaux axes de transport dans l'espace périurbain de Bucarest	246
Figure n° 117 : Schéma des principales gares CFR dans les communes du périurbain bucarestois en juin 2012.....	248
Figure n° 118 : La hausse spectaculaire du nombre de voitures dans le département d'Ilfov entre 2005 et 2007.....	252
Figure n° 119 : Le trafic routier à Bucarest le 04 septembre 2012 à 9h du matin.....	253
Figure n° 120 : Les lignes de transport périurbaines en 2009	258
Figure n° 121 : Le réseau de métro à Bucarest.....	259
Figure n° 122 : Les travaux routiers réalisés ou en cours dans la zone périurbaine de Bucarest entre 2007 et 2013	263
Figure n° 123 : Trajets résidentiels dans le périurbain bucarestois	268
Figure n° 124 : Motifs des Bucarestois dans le changement de leur domicile.....	269
Figure n° 125, Figure n° 126 : Motifs du changement de logement.....	270
Figure n° 127 : Le nombre total d'actifs dans Ilfov en 2002.....	272
Figure n° 128 : Les mobilités pendulaires des actifs habitant dans Ilfov vers d'autres départements en 2002.....	274
Figure n° 129 : Migrations domicile-travail dans l'espace périurbain de Bucarest	275
Figure n° 130 : Les mobilités alternantes de Bucarest vers les communes du département d'Ilfov en 2002..	277
Figure n° 131, Figure n° 132 : Taux et nombre d'actifs travaillant dans la commune de résidence ou dans une autre commune dans le département d'Ilfov en 2002.....	279
Figure n° 133 : Les bassins scolaires et les mobilités des lycéens vers les communes d'Otopeni et Măgurele dans l'espace périurbain de Bucarest	281
Figure n° 134, Figure n° 135 : Commune de résidence des personnes fréquentant Cora et Carrefour	283
Figure n° 136, Figure n° 137 : Lieu de résidence des personnes fréquentant les centres commerciaux Cora et Carrefour en fonction de la plaque d'immatriculation des voitures	283
Figure n° 138, Figure n° 139 : La fréquentation des centres commerciaux Cora et Carrefour	284
Figure n° 140, Figure n° 141 : Raisons pour fréquenter les centres commerciaux Cora et Carrefour	284
Figure n° 142 : Moyen de transport utilisé pour venir dans les centres Cora et Carrefour	285

Figure n° 143 : La hiérarchisation dans la réalisation et l'élaboration des documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme.....	292
Figure n° 144 : Les acteurs privés contribuant au développement territorial	293
Figure n° 145 : Le PATJ d'Ilfov, la structure des activités et le <i>zoning</i> du territoire	297
Figure n° 146 : Le PUG de la commune de 1 Decembrie (2006), au sud bucarestois	299
Figure n° 147 : Le PUZ réalisé pour la construction de l'ensemble Băneasa (commerces, bureaux, logements) en 2007 au nord de Bucarest à la sortie vers Otopeni	300
Figure n° 148 : Exemple d'un PUD dans l'arrondissement n°2 de Bucarest.....	301
Figure n° 149 : Elaboration des premiers PUG par UrbanProiect entre 1993 et 1997 dans la zone périurbaine de Bucarest	304
Figure n° 150 : L'année d'élaboration des PUG existants dans les communes de l'espace périurbain de Bucarest	305
Figure n° 151 : Les dimensions du polycentrisme	310
Figure n° 152, Figure n° 153 : Les AUF et les AMCE dans l'UE.....	316
Figure n° 154 : Les zones couvertes par des HSUP dans l'Europe des 27 + 2	317
Figure n° 155 : Les AIP dans 29 pays européens	319
Figure n° 156, Figure n° 157 : Classification des États en termes de polycentricité en fonction de la relation rang-taille et de la répartition des villes	320
Figure n° 158 : Classification des États en termes de polycentricité en fonction de la connectivité	321
Figure n° 159 : Le degré de polycentrisme des États Européens en fonction de l'indice calculé sur la base des trois indicateurs : rang-taille, répartition et connectivité des villes	322
Figure n° 160 : Les régions de développement et les pôles de croissance en Roumanie	326
Figure n° 161 : La zone métropolitaine de Bucarest : le projet législatif de 2003.....	330
Figure n° 162 : La zone métropolitaine de Bucarest, le projet de 2005.....	331
Figure n° 163 : Les quatre piliers du développement durable	333
Figure n° 164 : Evolution du PIB dans UE et quelques pays européens entre 2001 et 2010	341
Figure n° 165 : Evolution du taux de mortalité infantile en Roumanie entre 1990 et 2010.....	342
Figure n° 166 : L'évolution du PIB en Roumanie et dans la région Bucarest-Ilfov entre 1999 et 2008..	344
Figure n° 167 : La ceinture <i>verte-jaune</i> autour de Bucarest.....	347
Figure n° 168 : Les parcs régionaux autour de Bucarest	349
Figure n° 169 : L'étalement urbain dans la zone périurbaine de Bucarest	355

TABLE DES TABLEAUX

Tableau n°1 : Différentes définitions du périurbain	25
Tableau n° 2 : Les constructions résidentielles aux alentours de Bucarest, en 2008, construits ou en construction	55
Tableau n° 3 : Baisse des prix des terrains dans quelques communes autour de Bucarest	58
Tableau n° 4 : Répartition de la population active par secteurs aux recensements 1956-2002.....	64
Tableau n° 5 : Evolution démographique des communes du Pôle de Croissance Iași.....	82
Tableau n° 6 : Evolution démographique des communes du pôle de Croissance Timișoara.....	83
Tableau n° 7: Evolution de la population entre 2003 et 2011 à Budapest, Varsovie et Sofia	93
Tableau n° 8 : Population de Budapest et de son agglomération.....	101
Tableau n° 9: Le prix des terrains dans quelques communes en dehors de Bucarest en 2007	130
Tableau n° 10 : Le prix des appartements à trois pièces et des pavillons dans quelques communes de l'espace périurbain.....	132
Tableau n° 11 : Les projets logistiques dans la zone périurbaine de Bucarest délivrés en 2007.....	232
Tableau n° 12: Les niveaux de planification spatiale en Roumanie et les documents d'urbanisme correspondants	295
Tableau n° 13 : Les catégories d'outils d'aménagement du territoire et les compétences d'avis et d'approbation.....	296
Tableau n° 14 : Les catégories d'outils d'urbanisme et les compétences d'avis et d'approbation.....	302
Tableau n° 15 : Le territoire et la population de la région Bucarest-Ilfov en chiffres	327
Tableau n° 16 : Comparaison entre les indicateurs principaux des différents thèmes entre 2009 et 2011	336
Tableau n° 17 : Quelques données chiffrées sur les indicateurs de développement durable en Europe des 27.....	337
Tableau n° 18 : Evolution de la consommation énergétique des transports par rapport au PIB	342
Tableau n° 19 : Espérance de vie à la naissance en UE et en Roumanie entre 2004 et 2009.....	343
Tableau n° 22 : Quelques statistiques économiques, sociales et d'environnement pour Bucarest-Ilfov en 2005.....	345

TABLE DES PHOTOS

Photo n° 1 : Petit collectif où logent actuellement quatre familles à Mihailesti, construit dans les années 1980.....	46
Photo n° 2: L'étalement urbain à Iași en 2012.....	81
Photo n° 3 : L'étalement urbain à Timișoara en 2012.....	82
Photo n° 4 : L'étalement urbain à Sofia en 2012.....	104
Photo n° 5, Photo n° 6: Panneaux publicitaires concernant la vente des terrains sur la route entre Popești-Leordeni et Frumușani et la vente des logements à Corbeanca.....	154
Photo n° 7, Photo n° 8 : Localisation des complexes résidentiels Militari Residence et Citylights.....	156
Photo n° 9 : Localisation de l'ensemble résidentiel Corbeanca Forest.....	157
Photo n° 10, Photo n° 11 : Villas type A et C du complexe résidentiel Curtea Domnească.....	158
Photo n° 12, Photo n° 13 : Vue sur les immeubles de Militari Residence.....	159
Photo n° 14, Photo n° 15 : Maisons du périurbain occupées par des catégories différentes d'habitants .	162
Photo n° 16, Photo n° 17 : Maisons du périurbain occupées par des catégories différentes d'habitants .	163
Photo n° 18 : Extension en « tache d'huile » dans la commune urbaine de Voluntari	173
Photo n° 19 : Extension en « tache d'huile » dans la commune urbaine d'Otopeni	174
Photo n° 20 : Extension en « doigts de gant » dans la commune de Snagov, au nord de l'espace périurbain bucarestois	175
Photo n° 21 : Extension en mitage dans la commune de Chiajna.....	177
Photo n° 22 : Extension et « doigts de gant » et en mitage au sud-ouest de Bucarest. L'exemple de Domnești	178
Photo n° 23, Photo n° 24 : Nouveau terrain de football à Clinceni et centre équestre à Adunații Copăceni	191
Photo n° 25, Photo n° 26, Photo n° 27, Photo n° 28 : Corbeanca Forest à Corbeanca et Domus à Voluntari : de plan à la réalité.....	196
Photo n° 29, Photo n° 30, Photo n° 31, Photo n° 32 : Le projet et la réalité du stade de la construction des ensembles résidentiels English Village à Clinceni et Cernica Residential Park à Pantelimon	197
Photo n° 33, Photo n° 34 : Quartier résidentiel abandonné à Snagov.....	198
Photo n° 35, Photo n° 36 : Collecte des déchets à Cornetu et présence des poubelles pour le tri sélectif à Vidra.....	203
Photo n° 37: Grande fragmentation foncière à l'image du sud bucarestois : la commune de Berceni.....	212
Photo n° 38, Photo n° 39 : Présence de serres de fleurs et de légumes au sud de Bucarest.....	220
Photo n° 40: Le projet Băneasa.....	224
Photo n° 41 : Prise aérienne du projet Băneasa- stade de la réalisation.....	225
Photo n° 42, Photo n° 43: Le centre commercial Băneasa	226
Photo n° 44 : Prise aérienne de la zone à caractère fonctionnel de l'ouest de Bucarest	227
Photo n° 45, Photo n° 46 : La galerie commerciale Outlet Center et le parking de la zone commerciale Militari.....	228
Photo n° 47, Photo n° 48 : Carrefour Militari et Militari Shopping	229
Photo n° 49 : Bucharest West	234
Photo n° 50 : L'axe Bucarest-Brănești.....	234
Photo n° 51, Photo n° 52 : Présence d'une banque et d'un salon de coiffure à Otopeni.....	240
Photo n° 53, Photo n° 54 : Services liés à la personne : coiffeur et cabinet dentaire à Domnești, commune du sud-ouest bucarestois	241
Photo n° 55, Photo n° 56 : L'état des routes et du trafic au niveau du périphérique de Bucarest vers Berceni, commune du sud bucarestois, et sur la DJ 401D entre 1 Decembrie et Dărăști-Ilfov	250

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	1
INTRODUCTION GÉNÉRALE : L'ESPACE PÉRIURBAIN BUCARESTOIS : DU COMMUNISME AU POSTCOMMUNISME	3
Le cadre d'analyse	4
Choix du sujet.....	6
Hypothèses de travail	9
Problématique de la recherche.....	10
Objectifs de l'analyse	11
Plan de l'étude	11
Méthodologie de la recherche	13
Limites de l'étude	15
PREMIÈRE PARTIE.....	16
PROBLEMES THÉORIQUES CONCERNANT LA PÉRIURBANISATION. REGARDS SUR LA ROUMANIE	16
Introduction	16
CHAPITRE I : L'ÉPISTEMOLOGIE DE L'ÉTUDE ET DU CONCEPT	19
I. La coexistence d'une multiplicité de termes pour définir le processus périurbain	20
1. L' <i>urban sprawl</i> : le rêve américain.....	20
2. Le périurbain et la terminologie associée : plusieurs mots, un même processus....	21
II. Périurbanisation, étalement urbain, métropolisation : une multitude d'ouvrages et d'articles qui y font référence.....	26
III. Analyse du phénomène de croissance urbaine à différentes échelles spatiales et temporelles	29
1. La ville, la campagne et l' « entre-deux ».....	29
2. L'histoire personnelle comme facteur-clé dans l'urbanisation de l'espace.....	31
3. Caractéristiques des espaces périurbains	32
IV. L'absence d'une limite administrative dans la délimitation de l'espace périurbain bucarestois	34
CHAPITRE II : LES DIFFÉRENTES PHASES DE L'ÉTALEMENT URBAIN EN ROUMANIE	40
I. La politique restrictive de l'étalement urbain et le rétrécissement de l'espace construit d'avant 1990	41
1. L'« homogénéisation » de la société roumaine à travers la loi de « <i>systématisation</i> du territoire »	42
1.1 La systématisation des localités urbaines par l'urbanisation rapide de la population.....	43
1.2. Destruction versus agrandissement des villages dans le cadre de la systématisation des localités rurales	44

2. Les outils d'urbanisme : les plans de <i>systématisation</i>	44
3. La démolition des maisons et le rasage de centaines de villages. L'exemple de Snagov	45
4. L'Opération Villages Roumains (OVR) de lutte contre la <i>systématisation</i> rurale	47
5. L'application de la politique de l'époque Ceaușescu aux alentours de Bucarest ...	48
II. La mise en place d'un nouveau cadre législatif.....	48
1. Les enjeux de la réforme agraire et les nouveaux outils d'urbanisme et d'aménagement du territoire.....	49
2. La transition vers l'économie de marché.....	50
III. La libération des énergies jusqu'en 2000	50
1. L'apparition des quartiers fermés dans et à l'extérieur de la capitale	51
2. Une très modeste apparition des constructions à destination économique	52
IV. Accentuation du phénomène de périurbanisation entre 2000 et 2007/2008	53
1. Multiplication des parcs résidentiels à Bucarest et dans l'espace périurbain.....	53
1.1 Facteurs et conséquences : privatisation et désir d'être propriétaire / ségrégation résidentielle.....	53
1.2 L'attrait du Nord pour la construction résidentielle.....	54
2. La population suit les nouvelles constructions	57
3. Fonctionnalité accrue des espaces périurbains	58
V. Ralentissement de l'extension périurbaine bucarestoise depuis 2007/2008.....	58

CHAPITRE III : BUCAREST COMME RÉFÉRENCE POUR L'ÉTALEMENT URBAIN EN ROUMANIE.....

I. La croissance urbaine en Roumanie.....	61
1. L'urbanisation des villes à travers plusieurs indicateurs	61
1.1 La croissance urbaine par les mesures législatives	62
1.2 La croissance urbaine par l'industrialisation du pays	63
1.3 La croissance urbaine par l'arrivée de nouveaux habitants	64
1.4 La croissance urbaine par la politique démographique.....	66
2. De l'exode rural à l'exode urbain. Revitalisation rurale ou « effet de mode » ?....	68
II. L'étalement urbain de Bucarest	69
1. Développement de la ville et du périurbain de Bucarest	70
2. Les facteurs d'extension des la zone périurbaine de Bucarest d'avant et d'après 1990	75
III. Extension urbaine des grandes villes roumaines	76
1. Prémisses de la périurbanisation en Roumanie.....	77
2. Timișoara, Iași – les mêmes modalités d'extension qu'à Bucarest ?	80
IV. Facteurs et contraintes dans l'expansion périurbaine.....	86
1. La pression immobilière apparaît comme premier facteur de l'étalement	86
2. Contraintes dans différents domaines.....	88
2.1 Contraintes économiques à travers le manque d'espace et la cherté des terrains/constructions dans Bucarest.....	88
2.2 Contraintes environnementales liées à la pollution et aux déchets	89
2.3 La ségrégation comme principale contrainte sociale	89

CHAPITRE IV : COMPARAISONS EUROPEENNES DU PROCESSUS D'ÉTALEMENT URBAIN	90
I. La périurbanisation dans d'autres pays de l'Europe Centrale et Orientale	90
1. Les héritages idéologiques socialistes	91
2. Varsovie comme exemple polonais	93
2.1 Évolution de la structure administrative de Varsovie	94
2.2 Re compositions territoriales de l'espace urbain et périurbain	95
2.3 Vers une gouvernance métropolitaine.....	97
3. La périurbanisation à Budapest comme exemple hongrois	97
3.1 Développement plus ancien de la ville et de l'agglomération de Budapest.....	99
3.2 La périurbanisation nourrie par les migrations ville-campagnes	100
3.3 Quelle gestion hongroise du phénomène ?	101
4. La périurbanisation à Sofia	102
4.1 La ville et l'agglomération de Sofia.....	102
4.2 Les caractéristiques et la gestion du phénomène périurbain sofiote	103
5. Quels enseignements tirer ?	106
II. Le côté ouest impose un modèle de réflexion en termes de périurbanisation pour la Roumanie.....	107
1. La périurbanisation en France.....	107
1.1 La dynamique périurbaine nourrie par la classe moyenne.....	107
1.2 Une multitude d'acteurs dans le périurbain	109
1.3 Quelle réponse à l'étalement ?.....	110
2. D'autres exemples européens : L'Allemagne et l'Espagne	111
2.1 L'Allemagne : un pays orienté vers la ré-urbanisation	111
2.2 L'Espagne : périurbanisation plus tardive et semblable à celle roumaine	113
Conclusion partielle	115

DEUXIÈME PARTIE39
CHANGEMENTS IMPORTANTS DEPUIS UNE DECENNIE EN TERMES DE POPULATION ET D'HABITAT AUTOUR DE BUCAREST39

Introduction	116
--------------------	-----

CHAPITRE V : POLITIQUES PUBLIQUES ET INITIATIVES PRIVÉES ORIENTÉES VERS L'ÉXTENSION	118
I. Du cadre législatif à la réalité.....	118
1. Le cadre législatif concernant les autorisations de construction.....	119
2. Les demandeurs de construction : les Bucarestois dominant	120
3. L'évolution du nombre d'autorisations de construction. Initiation au nord-est ...	121
II. Politiques gouvernementales dans l'immobilier	126
1. Le programme « la première maison » et la TVA à 5%	126
2. Logements construits sur fonds publics voués à la location « sociale ».....	128
3. De très modestes aides aux jeunes concernant la construction de leur maison	129
III. Les promoteurs immobiliers. Construire pour qui ?.....	129
IV. Les dynamiques de la construction	133

1. Augmentation rapide de l'espace construit et constructible	134
2. Zoom sur deux communes périurbaines : Voluntari et Domnești	136
CHAPITRE VI : CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES, QUALITATIVES ET QUANTITATIVES, DANS L'ESPACE DE L'ÉTALEMENT	139
I. Caractéristiques quantitatives de la population dans l'espace d'extension urbaine bucarestois	140
1. Augmentation de la population périurbaine.....	140
1.1. Une croissance démographique positive à partir de 2003.....	141
1.1.1 Le solde naturel négatif pendant presque vingt ans	144
1.1.2 Le solde migratoire positif presque partout dans le périurbain.....	147
1.2 Densification démographique dans l'espace périurbain	151
2. Facteurs et conséquences de la croissance démographique par les flux migratoires	153
2.1 L'idéologie américaine à travers les médias	153
2.2 La proximité des axes routiers et des centres commerciaux comme deuxième facteur.....	155
2.3 Conséquences positives et négatives : création d'emploi et ségrégation résidentielle	158
II. Caractéristiques sociales des populations	160
1. Trois catégories d'habitants : les anciens habitants, leurs familles et les « étrangers ».....	161
2. Catégories socioprofessionnelles et revenus des habitants du périurbain	163
3. Quelles relations entre les périurbains ?	165
4. La perception de la ville et de la campagne	168
CHAPITRE VII : L'HABITAT - UNE PRESSION URBAINE CENTRÉE VERS LE NORD ET L'OUEST BUCARESTOIS.....	171
I. Différents types d'extension périurbaine	172
1. Extension en tache d'huile vers le nord de Bucarest	172
2. Extension en « doigts de gant » au long des axes principaux de communication	175
3. Extension en mitage. L'exemple de l'ouest bucarestois.....	176
II. La morphologie urbaine du périurbain bucarestois	179
1. Types de logements et formes urbaines : de la maison individuelle aux immeubles d'habitat collectif.....	180
2. Un statut des logements largement privé	183
3. Taille et âge des logements. Orientation vers de grandes habitations	186
4. Éléments de confort/ « Aménités » de loisirs	190
II. La question des nouveaux complexes résidentiels autour de Bucarest	192
1. Nouveaux quartiers résidentiels – pavillons et immeubles avec appartements	192
2. Du projet à la réalité. Effondrement <i>versus</i> réussite de la construction résidentielle	196
III. Les réseaux d'infrastructures – un gros problème pour le périurbain	198
1. L'eau et l'assainissement manquent souvent.....	199
2. L'électricité et le gaz, comme réseaux d'infrastructures les mieux représentés...	201
3. La gestion des déchets nécessite une prise en compte.....	202

Conclusion partielle	205
TROISIEME PARTIE	207
DYNAMIQUES AGRICOLES ET DES ESPACES ÉCONOMIQUES COMME CONSÉQUENCE DES MOBILITÉS ET DES TRANSPORTS.....	207
Introduction	207
CHAPITRE VIII : LE REcul DE L'AGRICULTURE ET L'EXTENSION DES ESPACES ÉCONOMIQUES AUTOUR DE BUCAREST	209
I. L'agriculture : une activité en mutation	210
1. Évolution des structures agraires à travers différentes lois.....	210
2. L'agriculture roumaine à présent	213
3. Régression des terres agricoles aujourd'hui dans le département d'Ilfov	214
4. L'agriculture périurbaine à présent à travers l'exemple du Sud bucarestois	219
II. Les espaces fonctionnels économiques : forte présence vers le nord et l'ouest bucarestois	222
1. Explosion des centres commerciaux périphériques	222
2. Apparition des zones de bureaux vers le Nord	230
3. Les entreprises de logistique et de stockage – attrait du périphérique et des liaisons autoroutières.....	232
III. Les services et les équipements sont peu développés dans le milieu rural	236
1. Une faible représentation des équipements d'intérêt public dans le département d'Ilfov	236
2. Communes rurales <i>versus</i> communes urbaines : exemples de Domnești et d'Otopeni	239
CHAPITRE IX : LES RETARDS DES TRANSPORTS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES ET DE POLITIQUES.....	242
I. Un état et une gestion des infrastructures de transport qui demandent des changements	243
1. Etat des lieux des infrastructures de transport	243
2. Dysfonctionnements liés aux infrastructures et aux transports	248
II. Grande dynamique de la voiture individuelle qui entraîne des difficultés de transport	251
1. Hausse spectaculaire du nombre de voitures	251
2. Problèmes liés à l'augmentation du nombre des voitures personnelles : embouteillages et manque de parkings	253
III. Les transports en commun comme contrainte pour les déplacements des populations périurbaines	254
1. Un cadre législatif et institutionnel inapproprié	255
2. Les opérateurs du transport privé gagnent du terrain devant les opérateurs publics	256
IV. Projets d'extension et de modernisation des infrastructures routières	260

1. Des projets à l'échelle nationale qui avancent en douceur	260
2. A l'échelle départementale les projets concernent plutôt les axes très circulés ...	262
3. À l'échelle communale des différences majeures apparaissent entre communes rurales et communes urbaines.....	264
CHAPITRE X : LES MOBILITÉS LIÉES AU TRAVAIL ET À LA RECHERCHE DES ÉQUIPEMENTS ET DES SERVICES, DES ACHATS ET DES LOISIRS.....	266
I. Aspects sociaux de la mobilité : entre choix et contrainte	266
1. Trajets résidentiels : attraction résidentielle forte vers le périurbain.....	267
2. Raisonnement des Bucarestois dans le déménagement : la recherche d'un logement plus grand prime	269
II. Mobilités pendulaires dans l'espace périurbain bucarestois orientées davantage vers Bucarest.....	270
1. Mobilités domicile-travail importantes vers Bucarest.....	273
2. Mobilités alternantes peu importantes de Bucarest vers le périurbain	276
3. Déplacements pendulaires encore plus faibles entre les communes autour de Bucarest	278
III. D'autres types de mobilités	280
1. La recherche des services et équipements de santé et scolaires : un point commun entre les anciens et les nouveaux habitants.....	280
2. La recherche des centres commerciaux : des questions pratiques et financières l'emportent.....	282
Conclusion partielle	285
QUATRIÈME PARTIE	288
LA GOUVERNANCE, LE POLYCENTRISME ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES PRATIQUES QUI ÉMERGENT	288
Introduction	287
CHAPITRE XI : L'ÉMERGENCE D'UN SYSTÈME MULTI-NIVEAUX EN TERMES DE GOUVERNANCE	289
I. Le réseau d'acteurs et d'institutions à différents niveaux.....	290
1. Le pouvoir des acteurs publics à différentes échelles : national, départemental, local.....	291
2. Les acteurs privés forts dans l'espace périurbain	293
II. Les dispositifs et les outils de gouvernance.....	294
1. Les documents d'aménagement du territoire à caractère directeur	295
2. Les outils d'urbanisme à caractère directeur et de réglementation.....	298
2.1 Trois types d'outils qui façonnent le paysage communal : PUG, PUZ, PUD	298
2.2 L'apparition des premiers PUG dans le nouvel aménagement du territoire ..	303
3. Les confusions et les manques dans la législation nationale de l'urbanisme	306

CHAPITRE XII : LE POLYCENTRISME EN EUROPE. QUELLE APPLICATION POUR LA ROUMANIE ET LA ZONE PÉRIURBAINE DE BUCAREST ?.....	307
I. Le concept de développement polycentrique : transformations des relations ville-centre/périphérie	308
Dans certains pays d'Europe il y a des communes périphériques aux grandes villes qui ont atteint la maturité. En Europe de l'Est, et en l'occurrence en Roumanie, autour de Bucarest, la plupart des communes périurbaines présentent seulement la fonction de dortoir quelques-unes atteignant à peine la deuxième étape.	312
II. Le polycentrisme en Europe	312
1. Le SDEC et ORATE 1.1.1 : orientations et réflexions sur le polycentrisme	312
2. L'armature urbaine européenne : initiation de quatre concepts.....	313
3. Quelques résultats à l'échelle européenne	315
III. Le polycentrisme en Roumanie	323
1. Les régions de développement et le système urbain en Roumanie.....	323
2. Le plan national de développement et le programme opérationnel régional 2007-2013	324
3. Éléments existants d'un éventuel polycentrisme en Roumanie.....	325
IV. Mise en pratique du développement polycentrique dans l'espace périurbain bucarestois	327
1. Quelques données chiffrées dans la région Bucarest-Ilfov.....	327
2. Le projet de la Zone Métropolitaine de Bucarest	329
2.1 La zone métropolitaine de Bucarest : une nécessité dans le développement polycentrique.....	329
2.2 Avantages et désavantages d'une Zone Métropolitaine de Bucarest.....	331
CHAPITRE XIII : LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : UN OBJECTIF QUI SEMBLE DIFFICILE À ATTEINDRE À COURT TERME.....	333
I. Le développement durable : un concept et une pratique internationale.....	334
1. Le cadre international du développement durable	334
2. Les politiques communautaires face au développement durable.....	335
II. Le développement durable en Roumanie.....	337
1. La stratégie nationale pour le développement durable : décalage entre la théorie et la pratique	338
2. Quelques indicateurs de développement durable.....	340
III. Le développement durable dans l'espace périurbain de Bucarest : des progrès sont à réaliser	343
1. Le contexte social et économique	344
2. Le contexte environnemental.....	346
1. La ceinture « verte-jaune » autour de Bucarest : rôle de protection contre les spéculations foncières	346
2. La présence des parcs régionaux autour de Bucarest voulue dans le projet de la ZMB	348
Conclusion partielle	350

CONCLUSION GÉNÉRALE : EXTENSION GALOPANTE ET NON-COHÉRENTE DANS L'ESPACE PÉRIURBAIN BUCARESTOIS.....	352
BIBLIOGRAPHIE.....	361
LISTE DES ABREVIATIONS	377
TABLE DES FIGURES	380
TABLE DES TABLEAUX	384
TABLE DES PHOTOS	385
TABLE DES MATIERES	386
ANNEXES.....	394

ANNEXES

1. Grille d'entretien mairies (maires, maires-adjoints, techniciens, conseillers etc.)

- 1) Pouvez-vous décrire votre commune de point de vue de l'urbanisation ?
- 2) Est-ce que dans votre commune se manifeste le phénomène d'extension urbaine ?
- 3) Depuis quand ?
- 4) Sous-entendez-vous une distinction entre suburbanisation, périurbanisation, rurbanisation ?
- 5) Aujourd'hui s'agit-il d'une urbanisation lente ou rapide ?
- 6) Qu'est ce qu'on privilégie d'abord dans votre commune, le résidentiel ou le fonctionnel ?
- 7) Qu'en est-il des réseaux d'infrastructure et des services ?
- 8) C'est du privé ou du public ?
- 9) En quelle année a été élaboré votre PUG (plan d'urbanisme général) ?
- 10) Pensez-vous que ce qu'on prévoit dans le PUG correspond avec les tendances de développement de votre commune ?
- 11) Quelle a été la superficie de l'espace construit en 1990, 2000 et 2009 ?
- 12) Et l'*intravilan* ?
- 13) Comment qualifierez-vous l'extension urbaine de votre commune (tache d'huile, tentaculaire, en mitage) ?
- 14) Quels sont les projets en cours de votre commune ?
- 15) Le prix du foncier (en fonction des destinations - résidentiel, commerce, industrie, etc.) ?
- 16) Y-a-t-il des projets concernant des programmes sociaux ?
- 17) Vous avez une forte demande d'élaboration d'autorisations et de permis de construire dans votre commune ?
- 18) Les nouveaux habitants sont ils satisfaits de leur choix ?
- 19) Comment perçoivent les habitants de votre commune l'arrivée de cette nouvelle population ?
- 20) Pour ce qui est de l'agriculture dans votre commune, y-a-t-il des grandes exploitations ? agriculture vivrière ? qu'est ce qu'on cultive d'abord ? c'est pour la vente sur place, à Bucarest, pour d'autres communes ou tout simplement pour la consommation familiale ?
- 21) Pour ce qui est des transports, y-a-t-il une bonne déserte ? Est-ce qu'il y a des bus, des *maxi-taxis* ? Ou les habitants utilisent-t-ils leur voiture personnelle ?
- 22) Les enfants de votre commune vont-ils à l'école dans votre commune ou ailleurs ?
- 23) Les nouveaux habitants font leurs courses sur place ou à Bucarest ?
- 24) Y-a-t-il des pôles d'emplois dans votre commune (centres commerciaux, espaces de bureaux, industries etc.) ?
- 25) Les actifs de votre commune travaillent sur place ou ailleurs ? notamment à Bucarest ?
- 26) Pour ce qui est de la concertation avec la population, est ce que les habitants s'impliquent dans la vie locale ? et vice-versa est ce que les autorités prennent en compte la voix des habitants ?
- 27) Votre commune entretient des relations étroites avec une autre commune (à part Bucarest) (rurale ou urbaine) ?
- 28) Avez-vous déjà entendu parler de la ZMB ? et la ZPB (Zone Périurbaine de Bucarest) ?

29) Qu'est ce que ce projet prévoit ? Seriez-vous d'accord à contribuer à la réalisation des projets communs (dans l'intérêt des habitants) à l'intérieur de la ZMB, même si les aménagements ne se réalisent pas dans les limites de votre commune ?

2. Questionnaire habitants

- 1) Localité de domicile _____
- 2) vous êtes : femme
 homme
- 3) Profession _____
- 4) Age _____
- 5) Dernier diplôme obtenu (Bac, Licence etc.) _____
- 6) Combien de personnes compte votre famille ?
Adultes (>18 ans) _____
Enfants et ados _____
- 7) Votre famille possède :
 Une voiture
 Deux voitures
 Aucune
- 8) Vous travaillez dans la commune ?
 Oui
 Non
- 9) Vos enfants/petits enfants vont-ils à l'école dans la commune ?
 Oui
 Non
- 10) Si vous ne travaillez pas dans la commune quel est le moyen de transport que vous utilisez pour vous déplacer ?
 Marche à pied
 Vélo
 Moto
 Voiture
 Bus
- 11) Et vos enfants/petits enfants ?

- 12) Vous mettez combien de temps pour arriver au travail ? _____
- 13) Et vos enfants à l'école ? _____
- 14) Avez-vous habité depuis toujours dans la commune ? _____
- 15) Si non depuis combien de temps habitez-vous dans la commune ? _____
- 16) Qu'est ce qui vous a attiré vers la commune où vous habitez actuellement ?

- 17) Où est ce que vous faites vos achats (pain, viande, fruits, légumes) ?
 Dans la commune
 En dehors de la commune (supermarchés). Où ? _____
- 18) S'il y avait des supermarchés dans votre commune vous feriez vos courses sur place ? _____
- 19) Tenant compte de la taille de votre commune, quelles seraient les services et équipements qui manquent ? _____
- 20) Discutez-vous avec d'autres habitants de la commune ?
 Une fois par jour
 Plusieurs fois par semaine
 Une fois par semaine
 Pas très souvent
- 21) Les relations avec les voisins sont :
 Limitées
 On discute souvent

On se rend visite

22) L'entente entre les habitants de la commune est :

Bonne

Moyenne

Mauvaise

23) Votre vie dans la commune est :

Très satisfaisante

Satisfaisante

Assez satisfaisante

Pas du tout satisfaisante

24) Vous considérez que dans la commune il faut :

Réhabiliter les maisons déjà existantes

Reconstruire

25) Vous avez l'impression de vivre dans une localité :

Rurale

Peu influencée par Bucarest

Assez influencée par Bucarest

Sous l'influence forte de Bucarest

Je ne sais pas

26) Quand vous dites « campagne », vous pensez à quoi ?

27) Quand vous dites « ville » vous pensez à quoi ?

28) Y-a-t-il eu des changements dans la localité depuis que vous y habitez ? _____

29) Si oui qu'est ce que vous a le plus attiré l'attention ? _____

30) Pensez-vous que dans les 10 prochaines années la population de la commune :

Va baisser

Sera la même

Augmentera un peu

Augmentera beaucoup

31) Vous souhaitez que dans les dix prochaines années la population de la commune :

augmente

se maintienne

baisse

32) D'après vous quels seront les changements dans votre commune dans les 10 prochaines années ? _____

33) Vous pensez vivre dans une commune différente des communes voisines ? _____

34) Si oui c'est quoi la différence ? _____

35) Les revenus de votre famille sont :

< 200 euro / mois

200-400 euro / mois

400-800 euro / mois

800-1500 euro / mois

> 1500 euro / mois

Merci pour votre attention...

3. Liste communes et personnes interviewées en 2010

N°	Date	Commune	Villages appartenant à la commune	Personne rencontrée	Fonction	Téléphone
1	25/05/2010	Mihăilești	Drăgănescu, Popști, Novaci	Lucica Dragne	Conseiller mairie	
2	25/05/2010	Bulbucata	Teișori, Făcău, Coteni, Bulbucata	Ilie Dumitrașcu	Technicien urbanisme	
3	25/05/2010	Clejani	Clejani, Podu Doamnei, Neajlovu, Sterea	Costin Constantin	Maire adjoint	
4	25/05/2010	Bucșani	Bucșani, Podișor, Vadul Lat, Obedeni, Uiești, Goleasca	Radu Pătrășescu	Maire	
5	25/05/2010	Ogrezeni	Ogrezeni, Hobaia	Gheorghe Ion	Secrétaire mairie	
6	26/05/2010	Brănești	Brănești, Islaz, Vadu Anei, Pasărea	Paul Gabriel Arsene	Architect	021 315 09 83 021 350 12 58
7	26/05/2010	Fundulea	Fundulea, Gostilele	Gheorghe Guran	Architecte chef	
8	26/05/2010	Voluntari	Voluntari	Mădălina Șuruba+ Sandra Herea	chef cabinet maire + inspecteur cabinet maire	
9	27/05/2010	Clinceni	Olteni, Clinceni, Ordoreanu	Tudorel Mihai Ioniță	Inspecteur fonds européens	0727 04 88 00 021 369 43 93
10	27/05/2010	Cornetu	Buda, Cornetu	Alexandru Maria	Maire adjoint	0727 21 68 50
11	27/05/2010	Măgurele	Măgurelem Vârteju, Alunișu, Dumitrana, Prunea	Dumitru Ruse	Maire	
12	27/05/2010	Bragadiru	Bragadiru	Ion Stanciu	Maire adjoint	
13	28/05/2010	Pantelimon	Pantelimon	Mariana Craiu	Architecte	0723 47 92 20
14	28/05/2010	Cernica	Cernica, Tânganu, Bălăceanca, Căldararu, Poșta	Marian Nică	Maire adjoint	
15	31/05/2010	Bolintin Vale	Malul Spart, Crivina, Suseni Bolintin Vale	Nicolae Sugurel	Maire	0745 18 88 21
16	31/05/2010	Bolintin Deal	Bolintin Deal, Mihai Vodă	Emilian Bănica	Maire	0726 14 12 91 0246 273 074
17	31/05/2010	Ciorogârla	Ciorogârla, Dârvari	Victor Niculae	Maire	0726 74 92 37

18	31/05/2010	Grădinari	Grădinari, Zorile, Tântava	Tudor Florea	Maire	0722 45 12 77 0732 14 71 60
19	01/06/2010	Chitila	Chitila, Rudeni	Andrei Costel	Conseiller maire	
20	01/06/2010	Mogosoia	Mogosoia	Rodica Șerbănescu	Architecte	
21	01/06/2010	Buftea	Buftea	Radu Titus Marinescu	Maire adjoint	031 824 12 31/34 0747/263 732 0723/330 026
22	01/06/2010	Otopeni	Otopenii de Sus, Otopenii de Jos, Fermele, Odăi	Ionel Zaharia	Maire adjoint	
23	02/06/2010	Budești	Gruiu, Aprozi, Buciumeni, Budești	Ilie Fane	Secrétaire localité	
24	02/06/2010	Frumușani	Pasărea, Frumușani, Pădurișu, Orăști, Postăvari, Pițigaia	Stefan Năduncă	Secrétaire localité	
25	02/06/2010	Popești-Leordeni	Popești-Leordeni	Elena Dumitrescu	Ingénieur foncier	0749 114 713 021 361 40 29/23/26 intérieur urbanisme 118
26	02/06/2010	Berceni	Berceni	Gheorghe Haiducu	Secrétaire localité	0723 67 55 62 021 365 19 68
27	02/06/2010	Vidra	Sintești, Crețești, Vidra	Liviu Biliboc	Maire adjoint	021 361 22 65/66 0743 058 802
28	03/06/2010	Corbeanca	Petrești, Ostratu, Corbeanca, Tămași	Marian Mirică	Référent service administratif	
29	03/06/2010	Balotești	Dumbrăveni, Balotești, Saftica	Aurel Grigoraș	Maire adjoint	0722 154 301 021 351 10 92/93
30	03/06/2010	Tunari	Dimieni, Tunari	Alexandru Neacșu, Monica Cătălin	Maire adjoint, urbaniste	021 267 53 00/10

31	03/06/2010	Dascalu	Dascalu, Runcu, Gaga, Creța	Doina Mănăila	Maire	021 267 33 22 0744 285 124
32	04/06/2010	Adunații Copăceni	Dărăști Vlașca, Adunații Copăceni, Varlaam, Mogoșești	Ciucă Constantin Bratu Marin Dinu	Maire adjoint, Conseiller mairie	0745 059 227 0246 28 21 76
33	04/06/2010	1 Decembrie	Unu decembrie	Anișor Nițu	Référent agricole	021 369 13 15
34	04/06/2010	Dărăști Ilfov	Dărăști Ilfov	Maria Buică	Référent localité	
35	09/06/2010	Snagov	Vlădiceasca, Cioflăeni, Ghermănești, Snagov sat, Tâncăbești	Vasile Dumitru	Maire adjoint	021 491 06 42
36	09/06/2010	Gruiu	Gruiu, Șanțu Florești, Lipia, Siliștea Snagovului	Ghiulea Aurelia	Comptabilité, Urbanisme	
37	09/06/2010	Grădiștea	Grădiștea, Sitaru	Tudor Constantin	Responsable urbanisme	021 266 27 60
38	09/06/2010	Moara Vlăsiei	Căciulați, Moara Vlăsiei	Eugenia Dumitru	Secrétaire localité	0755 149 918 021 267 21 35
39	09/06/2010	Ștefăneștii de Jos	Crețuleasca, Ștefăneștii de Sus, Boltași	Eugen Paraschiv	Maire adjoint	0722 683 700
40	10/06/2010	Sinești	Cătrunești, Sinești, Lilieci	Dumitru Carcea	Maire adjoint	
41	10/06/2010	Petrăchioaia	Vânători, Petrăchioaia, Surlar, Măinesca, Coreea	Dobre Mihai	Maire adjoint	
42	10/06/2010	Afumați	Afumați	Ioana Avramoiu	Référent urbanisme	021 352 94 24
43	10/06/2010	Găneasa	Moara Domnească, Cozieni, Piteasca, Șindrilița, Găneasa		Urbanisme	
44	10/06/2010	Dobroiești	Dobroiești, Fundeni	Valentin Condu	Maire	021 255 33 20 0731 37 80 20
45	10/06/2010	Glina	Glina	Gina Stoica	Secrétaire localité	021 467 12 14
46	11/06/2010	Chiajna	Roșu, Chiajna, Dudu	Ștefan Videanu	Secrétaire localité	021 436 11 22 0722 860 599
47	11/06/2010	Dragomirești-Vale	Dragomirești Vale, Dragomirești Deal, Zurbaua	Alexandru Nica	Secrétaire localité	021 436 71 32 0731 356 621
48	11/06/2010	Săbăreni	Săbăreni	Viorel Iosif	Maire	0246 253 358 0722 79 66 74

Thèse de Doctorat

Nicoleta TICANA

L'extension périurbaine de Bucarest depuis 1989

Résumé

La périurbanisation en Roumanie est assez récente et mérite une étude approfondie. La chute du régime communiste en décembre 1989 amène une libération des énergies dans tous les domaines, notamment dans l'immobilier et les mobilités. Il s'agit d'un phénomène marquant à Bucarest et dans les *localités*, urbaines et rurales, qui l'entourent : la première, la deuxième voire la troisième couronne de communes. Les signes de la périurbanisation, qu'elle soit en « tache d'huile », en « tentacules » ou en « mitage », s'observent depuis une dizaine d'années d'abord au nord et à l'ouest de la capitale, les deux étant assez bien desservies en axes de communications. Mais ce phénomène se réalise d'une manière assez chaotique car on manque de stratégies et d'outils d'urbanisme fiables. Le manque de concertation entre les acteurs est une autre cause majeure du désordre urbanistique bucarestois. Les réseaux d'infrastructures, ainsi que les axes et les infrastructures de transport sont insuffisants. La construction immobilière se porte d'abord dans un but spéculatif. Cela fait que dans certains endroits les prix sont inaccessibles à une majorité de Roumains. Le nord est plutôt destiné à la construction résidentielle et aux espaces de bureaux, pendant que l'ouest est marqué par l'apparition des centres de logistique ou des espaces commerciaux. On peut supposer que l'existence de l'autoroute A1 vers Pitești, à l'ouest de Bucarest, est la principale raison pour l'apparition de ces entreprises, tandis que pour le nord la présence des lacs et des forêts, ainsi que la proximité des Carpates, poussent les promoteurs à construire des logements et les Bucarestois à quitter la capitale pour s'y installer. L'est et le sud sont assez délaissés, mais le nouveau contexte économique fait que ces parties commencent à être exploitées grâce aux prix des terrains encore bon marché. Deviendront-ils attractifs pour ceux qui veulent s'éloigner ou au contraire se rapprocher de Bucarest ?

Mots clés : périurbanisation, Roumanie, Bucarest, *systematisation*, pression immobilière, gouvernance

Abstract

Peri-urbanization in Romania is rather recent and it deserves a deeper study. The fall of the communist regime in December 1989 brings a liberation of the energies in all the domains, in particular in the real estate and the mobilities. It is about a phenomenon that marks Bucharest and the urban and rural localities, which surround it: the first one, the second even the third crown of municipalities. The signs of the peri-urbanization, whether it is in "oily mark", in "tentacles" or in "sprawl", can be observed for a decade at first in the North and the West of the capital, both being well enough served in highways. But this phenomenon manifests itself in a chaotic way because of the lack of strategies and reliable tools of town planning. The lack of dialogue between the actors is another major cause of the town planning disorder in Bucharest. The utilities, as well as transport's accessibility are insufficient. The real estate construction goes at first in a speculative purpose, making that in certain places the prices are inaccessible to a majority of Romanians. The North is rather intended for the residential construction and for the spaces of office buildings, while the West is marked by the appearance of the logistics centers or the commercial areas. We can suppose that the existence of the A1 highway towards Pitești, on the West of Bucharest, is the main reason for the appearance of these companies, whereas for the North the presence of lakes and forests, as well as the nearness of the Carpathians, urge the developers to build housing and the inhabitants of Bucharest to leave the capital to settle down there. The East and the South are quite neglected, but the new economic environment makes that these parts begin to be exploited thanks to the still cheap prices of the grounds. Will they become attractive for those who want to go away or on the contrary to get closer to Bucharest?

Key Words : peri-urbanization, Romania, Bucharest, *systematization*, real estate pressure, governance