

---

## **Posters**

---

### **Milhan CHAZE**

Doctorant en géographie

Université de Clermont-Ferrand II – Blaise Pascal

CERAMAC

Maison des Sciences de l'Homme

4, rue Ledru

63057 CLERMONT-FERRAND

06-81-87-33-43

milhan.chaze@laposte.net

### **La structuration des espaces périphériques des métropoles par les petites villes, à travers l'exemple du commerce**

L'étalement des grandes agglomérations se traduit par l'insertion des petits noyaux urbains les plus proches dans les espaces périurbains des organismes métropolitains. N'étant plus situées dans un environnement totalement rural, mais dans un espace péri-métropolitain, dans lequel les migrations de travail, mais aussi scolaires, de loisir ou de consommation vers le cœur de la métropole, dominant, les petites villes voient désormais leurs fonctions se modifier. Pour les activités commerciales, il ne s'agit donc plus d'approvisionner la population d'une petite ville et de sa tombée rurale, mais de satisfaire les besoins des périurbains qui, par leurs nombreux déplacements, sont en contacts réguliers avec d'autres noyaux commerciaux.

A partir de là se pose la question de l'intégration des petites villes dans les espaces périurbains des grandes agglomérations, de l'adaptation de leur fonction commerciale aux modes de vie métropolitains, et du rôle de cette fonction urbaine dans la structuration de l'espace. Face à la concurrence accrue des noyaux périphériques et centraux de la ville dense, les petites villes métropolisées présentent-elles toujours leur caractère « cristallin » traditionnel ? Et au-delà, les polarités commerciales des petites villes parviennent-elles à réguler, sur l'espace péri-métropolitain, les flux de consommation des résidents périurbains et à constituer le « ciment » socio-spatial de la ville diffuse ?

En s'appuyant sur les cas des aires urbaines de Clermont-Ferrand, Saint-Etienne et Grenoble, nous essaierons de voir comment les petites villes ont fait face à l'étalement métropolitain et si, dans les espaces métropolisés, elles jouent aujourd'hui, sur le plan commercial, un simple rôle de centre de proximité, comme l'a démontré P. Boïno au sujet des services à la personne (P. Boïno, 1999), ou si certaines d'entre elles ont réussi à s'affirmer comme des pôles secondaires au sein de la métropole.

Dans un premier temps, la définition des différentes étapes de l'étalement des trois métropoles, à partir des données du Recensement de la Population (INSEE), nous a

permis de définir trois types de petites villes, en fonction de l'ancienneté de leur intégration dans l'espace métropolitain, mais aussi en fonction de l'intensité des relations qu'elles entretiennent avec le cœur de la métropole (intensité mesurée à grâce aux migrations alternantes de travail et aux flux de consommation). Le premier type correspond aux petites villes intégrées dans l'espace urbain continu de la métropole (Riom, Vizille, Aurec-sur-Loire...). Le second type comprend les petites villes qui se situent dans le prolongement direct de l'espace métropolitain (Issoire, Saint-Galmier, Tullins...). Le troisième type est celui des petites villes situées à la limite entre l'espace métropolitain et le milieu rural, mais dont les relations qu'elles entretiennent avec le cœur de la métropole en font des éléments de l'archipel métropolitain (Aigueperse, Monistrol-sur-Loire, Vinay...).

A partir de là, nous avons pu replacer la problématique du rôle des noyaux commerciaux des petites villes dans le système commercial de la métropole. Pour cela, nous avons étudié, dans un second temps, l'évolution de l'offre commerciale des petites villes. D'une part, nous avons mis en relation l'évolution de l'offre commerciale avec les mutations engendrées par la Seconde Révolution commerciale (essor des grandes surfaces alimentaires et spécialisées, du commerce périphérique, etc.). D'autre part, nous avons étudié ces évolutions dans le cadre de l'intégration des petites villes dans l'espace métropolitain, et plus particulièrement en confrontant l'évolution de l'offre à celle de la clientèle. Ce travail nous a alors permis de répondre à la problématique posée : les noyaux commerciaux petites villes jouent bien un rôle de structuration de l'espace péri-métropolitain, notamment par le biais de la polarisation des flux de consommation des résidents périurbains, y compris ceux qui travaillent dans le cœur de la métropole, et, à partir de là, en constituent un espace privilégié pour le maintien des relations sociales.

Mais l'intensité de ce rôle n'est pas identique dans toutes les petites villes, selon leur situation géographique et l'intensité des liens qu'elles entretiennent avec le cœur métropolitain, mais aussi selon la taille et le contenu de leurs noyaux commerciaux. Ce constat nous a donc amené, dans un troisième temps, à établir une typologie comprenant quatre types de petites villes : les petites villes qui ne jouent qu'un simple rôle de desserte de proximité s'opposent à celles, plus importantes, qui parviennent à attirer aussi des clients résidant dans la ville dense ; et les petites villes les plus proches du noyau métropolitain, qui connaissent l'évasion commerciale la plus intense, s'opposent aux villes les plus éloignées, polarisant une clientèle moins mobile et plus fidèle.

### **The organisation of metropolitan peripheral spaces by small towns retail trade**

The great towns spread results in the insertion of the nearest small towns in their suburban spaces. No longer located in a rural environment, but in a commuter belt (with scholar, leisure and shopping flows to the metropolis centre), small towns know a functional change. Consequently, the role of their retail trade is no longer to supply the population of a small town and its market area, but to provide for the suburbanites needs, who use more frequently the shopping centres of the metropolis.

As a consequence, the problematic of this paper will be the integration of small towns in metropolis suburban spaces, the adaptation of their retailing activities to the metropolitan way of life and the role of the small towns retail trade in the organisation

of the metropolis suburban spaces. Facing the increasing competition with the peripheral and the central shopping centres of the metropolis, are metropolitan small towns still “christallerian”? Moreover, can the small towns retail attraction organise the suburbanites shopping flows and constitute the socio-spatial cement of the metropolitan suburbs?

Studying the cases of the Clermont-Ferrand, Saint-Etienne and Grenoble urban areas, in France, I will see how small towns react to the metropolitan spread and if they still are proximity shopping centres, as P. Boino<sup>1</sup> demonstrated it in the case of the personal services, or if they can become secondary centres in the metropolitan space.

First of all, I identified three types of small towns, owing to the definition of the different stages of the three metropolis spread, (with the French Population Census data), according to the time they integrated the metropolitan area, but also the intensity of their relations with the metropolitan centre (intensity measured with commuting and shopping flows). The first type is composed by small towns which are located in the metropolis continuous space (ex.: Riom, Vizille, Aurec-sur-Loire...). The second type is composed by small towns located in the extension of the metropolis space (ex.: Issoire, Saint-Galmier, Tullins...). The third type is composed by small towns located at the border of the suburbs, but having intense relations with the metropolis centre (ex.: Aigueperse, Monistrol-sur-Loire, Vinay...).

In a second time, I set the problematic of the role of small towns shopping centres in the context of the metropolis commercial system. To do that, I studied the evolution of the small towns commercial supply. In the one hand, I connected the evolution of the small towns commercial supply to the effects of the “Second commercial revolution” (supermarkets, peripheral shopping centres...). In the other hand, compared the evolution of the small towns commercial supply to the evolution of the small towns commercial demand. Thanks to this work, I answered the problematic: the small towns shopping centres organise the metropolitan suburbs by attracting the suburbanites shopping flows, including the commuters ones. Therefore, small towns are important centres for the maintaining of social relations in the metropolitan suburbs.

But the intensity of this role is not the same in all small towns, according to their geographical locations and the intensity of their relations with the metropolis centre, but also according to their population size and their commercial level. As a consequence, in a third time, I drew up a typology of four types small towns: small towns which are only proximity commercial centres, against small towns which can attract the consumers of the metropolis centre; small towns located near the metropolis centre, which attract many metropolitan consumers, against the furthest small towns which attract only less mobile consumers.

---

### **La fragmentation politique des aires métropolitaines françaises : conséquence plutôt que cause de la ville fragmentée ?**

---

<sup>1</sup> BOINO P., 1999, *L'intégration fonctionnelle des centres urbains périphériques dans la métropole lyonnaise à travers l'exemple de la diffusion des modes de garde*, Thèse de Doctorat de géographie, sous la direction de M. Bonneville, Université de Lyon II-Louis Lumière, Lille, ANRT

## Résumé en français

Traditionnellement, les chercheurs considèrent que la fragmentation urbaine (entendue sous ses deux sens principaux : fragmentation de la forme urbaine et fragmentation socio-spatiale) est en partie liée à la fragmentation politique des métropoles. Au sein des aires métropolitaines, le nombre important de gouvernements locaux (communes, intercommunalités...) entraîne une concurrence entre eux et des mésententes peu amènes à une bonne gestion. Les hommes politiques seraient les principaux responsables de ces problèmes, privilégiant les intérêts locaux ou personnels à la solidarité intercommunale. En France, cette critique se traduit par la fréquente dénonciation des 36 000 communes qui seraient sources de tous les problèmes, une rhétorique rarement remise en cause (G.-F. Dumont, 2002). Or, il nous semble que cette affirmation doit être à nuancer, à partir de l'étude de trois cas français (Marseille, Nice, et Toulouse), qui montreraient plutôt le contraire. En effet, cette étude aboutit à la conclusion que la fragmentation politique est plutôt le reflet de la ville fragmentée que sa cause. Dans le contexte de la globalisation, de l'internationalisation et de la mondialisation, la métropolisation, par ses caractéristiques, entraîne une concurrence exacerbée entre les communes, qui se reproduit sur le plan politique.

Un schéma en trois temps ressort. Avant les années 1970, la ville-centre des métropoles étudiées dominait totalement la périphérie. Elle concentrait croissance démographique et économique. La ville était dense et l'urbanisation comprise dans les limites communales, dans lesquelles se concentraient les problèmes majeurs. On ne parlait pas de fragmentation politique.

Dans un second temps, à partir du moment où se développe la mobilité grâce à l'automobile, à l'amélioration des réseaux autoroutiers et des transports urbains, combinée à un certain regain d'intérêt pour la « nature » et à l'industrialisation de la production de maisons individuelles puis d'entrepôts, se renforce la périurbanisation et se produit la paraurbanisation, processus moteur de la métropolisation. La demande subite des ménages et des entreprises pour des terrains dans les communes périphériques de la ville-centre entraîne une mise en concurrence des communes concernées (et non le contraire), dont certaines s'efforcent d'augmenter l'offre pour pouvoir bénéficier de cette nouvelle manne financière inespérée. Il s'ensuit une concurrence exacerbée dans les années 1980, renforcée par la décentralisation, qui donne les pouvoirs d'urbanisme aux maires. La fragmentation se renforce et se développe la polynucléarité au sein des métropoles.

Enfin, dans un troisième temps, l'Etat tente de réagir dans les trois métropoles étudiées (auxquelles il n'avait pas imposé le statut de communauté urbaine instauré en 1966) avec les lois Joxe et Chevènement qui conduisent à la mise en place de structures intercommunales. Mais, le processus de recomposition territoriale entraîne la création de diverses structures intercommunales (communauté d'agglomération, urbaine et de communes) dans chaque aire métropolitaine et entérine la fragmentation. En effet, la majorité des pôles périphériques constituent leur propre communauté d'agglomération concurrente de la communauté centrale, qui s'étend souvent sur un périmètre restreint. En outre, les espaces périurbains ou parurbains se constituent en communauté de communes réactives contre les grandes communes de l'aire métropolitaine (ville-centre et pôle périphérique).

## **Political fragmentation in French metropolitan areas : consequence rather than cause of urban fragmentation ?**

### Long summary

For most academics, urban fragmentation is mainly due to the political fragmentation of metropolitan areas. Indeed, the multiplication of local governments (municipalities, special districts...) leads to a strong competition amongst them which is detrimental to a good governance. Politicians are considered responsible for this situation as they favor local or personal interests over metropolitan solidarity. In France, this leads to the recurrent criticism of too high a number of municipalities (36 000). This argument is rarely contradicted (G.-F. Dumont, 2002). However, it ought to be moderated as three case studies in South of France (Marseilles, Nice and Toulouse) demonstrate the contrary. Those studies conclude that political fragmentation is the mirror image of the fragmented city rather than its origin. In a globalized world, metropolization involves a strong competition between municipalities, which has consequences on politics.

A scheme in three phases of development appears in the studied metropolitan area. Before the 1970's, downtowns dominated the suburbs. They were the centre of demographic and economic growth. Towns were densely populated and urbanization occurred only within municipality limits. Therefore, political fragmentation was not an issue.

In a second phase, the development of mobility (popularization of cars, improvement of freeways and public transportation), combined with a renewed interest for "nature," and mass production of housing and warehouses, lead to an important suburbanization process as well as the beginning of exurbanisation. Suddenly, suburban municipalities found themselves competing against one another to attract new housing and companies associated with much coveted tax revenues. In the 1980's, decentralization gave urban development rights to mayors which aggravated this competition. Fragmentation was reinforced and metropolitan areas became polynucleated.

Finally, in a third phase, the French state reacted to this political fragmentation with two national laws (Joxe and Chevènement) in the 1990's. They created new intermunicipal districts. But these laws lead to the multiplication of districts ("communauté d'agglomération, urbaine, ou de communes") in each metropolitan area and confirmed fragmentation. Indeed, most edge cities built their own district ("communauté d'agglomération") to compete with the central district, which usually spreads over a small area. Furthermore, some districts ("communauté de communes") are created in suburbs or exurbs against big municipalities.

---

### **L'étalement urbain et les espaces agricoles périurbains**

Dans les grandes vallées, vallée de la Saône et vallée de la Loire, l'étalement urbain se fait de manière linéaire à partir des métropoles régionales et des petites villes et vient combler peu à peu les vides interstitiels, par le processus de

périurbanisation. Ce faisant, l'espace urbain fait de l'ombre aux espaces agricoles périurbains. Dans ces espaces agricoles, il est fréquent de rencontrer des parcelles vouées aux céréales, des bandes parallèles à la vallée et des éléments de ceintures fruitières, maraîchères et viticoles autour des villes, petites, moyennes ou plus importantes. Ces ceintures et ces bandes, du fait de l'expansion urbaine sont en grande partie démantelées, perdent de leur cohérence et de leur fonctionnalité. Il ne reste plus que des lambeaux cultivés, dans certains cas, les espaces viticoles ont presque totalement disparu. C'est le cas sur la rive nord de la Loire d'Orléans à Blois par exemple, alors que la vigne s'est maintenue sur la rive gauche dans l'orléanais, avec des espaces maraîchers et fruitiers présents également mais par intermittence sur la rive droite

Mais, cette hypothèse de la disparition des ceintures et des bandes fruitière, maraîchère et viticole, en partie confirmée par l'exemple de la vallée de la Loire, ne fonctionne pas partout de la même manière, loin s'en faut. Dans la vallée de la Saône, le long de l'escarpement occidental qui borde cette vallée, la vigne, non seulement n'a pas disparu mais s'est renforcée et est en concurrence spatiale avec la ville qui est obligée de se développer dans la plaine sous-jacente, plus ou moins coincée par l'autoroute dans son extension, cas de la ville de Beaune par exemple. Par contre, les ceintures fruitières et maraîchères sont largement démantelées. De même, le phénomène de périurbanisation est intense, mais est réalisé dans la plaine et à l'arrière de la Côte, faute de place sur la Côte.

Il ressort de ces exemples que le rôle des AOC est fondamental. En Bourgogne, la vigne a pris depuis longtemps une place dans l'économie et l'espace que rien ne peut ravir. La vigne arrive aux portes de la ville, parfois est encore dans la ville. Les espaces urbains sont obligés pour s'étendre de composer et de regarder du côté de la plaine. Mais dans la vallée de la Loire, la vigne n'a pas la même réputation. Les espaces viticoles ont largement disparu car ils correspondaient à des vignes donnant du vin de consommation courante, voué également à être transformé en vinaigre à Orléans. Cependant, dans les deux vallées, la vigne reste un élément du paysage comme « décor », en Bourgogne par sa présence sur les talus, dans la vallée de la Loire, par sa présence restaurée en certains ronds-points comme à Tavers, près de Beaugency, non loin du petit centre commercial qui accueille la grande surface du « Leclerc ». Alors que les espaces viticoles ont disparu depuis

plus de 20 ans dans la région proche, ce rond-point mettant en scène paysagère la vigne rappelle une certaine tradition vitivinicole.

Ces nouveaux décors viticoles, également très présents dans la vallée de la Saône déterminent un *motif de publicisation* (Jean Viard) *des espaces urbains "renaturés"* (Jean-Pierre Husson). C'est ainsi qu'on est passé d'un "ornement ordinaire de la ville" (Roger Dion) à un ornement extraordinaire, culturel de la ville.

---

### ***Pour une approche dialogique de l'étalement urbain et de la fragmentation : l'exemple de Nouméa***

Cette contribution propose d'envisager un cas d'étalement et de fragmentation rarement évoqué : Nouméa en Nouvelle-Calédonie. Bizarrerie juridique, la Nouvelle-Calédonie n'est plus un TOM (territoire d'outre-mer) ni une COM (une collectivité d'outre-mer) mais demeure rattachée à la France bien que le territoire soit engagé dans un processus de large autonomie pouvant conduire à l'indépendance par un référendum d'auto-détermination dans quelques années. Le revenu moyen par habitant en Nouvelle-Calédonie est le plus fort de l'ensemble de l'outre-mer français, plus élevé que celui de la Grèce il voisine aujourd'hui avec celui de la Nouvelle-Zélande ce qui fait de la Nouvelle-Calédonie un territoire à haut niveau de vie en Océanie. A Nouméa, le revenu moyen est plus élevé encore car l'agglomération confisque depuis longtemps la plus grande partie des activités économiques et des organes décisionnels publics ou privés dans une situation d'hyperpolarisation héritée de la colonisation. Cette concentration s'observe dans la répartition de la population puisque 63% des calédoniens de l'archipel (150.000 habitants sur 230.000) résident dans l'une des quatre communes de l'agglomération du Grand Nouméa, unique véritable agglomération urbaine du pays. Dans ce contexte politique et économique si particulier, Nouméa demeure une ville de contrastes. L'agglomération a connu une croissance démographique et spatiale soutenue depuis une quarantaine d'années seulement : 42.000 habitants en 1970, 150.000 aujourd'hui. Le taux d'accroissement démographique de l'agglomération du Grand Nouméa n'est rien comparé à la progression de l'étalement urbain. Le centre et la commune-centre sont désormais saturés. La commune du Mont-Dore (à l'est de Nouméa) premier exutoire de l'urbanisation depuis la fin des années 1960 atteint à son tour des limites dans l'urbanisation : le quartier de Plum se localise à plus de 25km au-delà du centre-ville et l'espace de la commune se compose en grande partie de reliefs à très

fortes pentes. Désormais, l'axe de développement de l'agglomération est très nettement dans le sens opposé (nord-ouest) celui qui relie Nouméa à son aéroport international (à 50km) et qui traverse les deux dernières communes de l'agglomération dite du Grand Nouméa : Dumbéa et Païta. Les grands ensembles qui avaient été édifiés durant le boom du nickel dans les années 1970, ont été peu nombreux et leur construction vite abandonnée. Les seuls habitats collectifs qui ont proliféré sont des « résidences » de faible envergure à deux ou trois niveaux. Une assez large proportion correspond en fait à des logements de standing ou de luxe et le reste de ces petits collectifs, dans d'autres quartiers, abrite des logements sociaux. La maison individuelle règne sur l'agglomération et constitue aujourd'hui encore l'habitat pionnier de l'urbanisation notamment dans les communes de banlieue. Les parcelles sont assez exigües et les prix exorbitants, l'étalement se poursuit loin du centre désormais. Nakutakoin et Savannah, les derniers lotissements sortis de terre dans les communes de Dumbéa et Païta se localisent à plus de 15km du centre de Nouméa et à plus de 30km des quartiers résidentiels du Mont-Dore à l'autre extrémité de l'agglomération. Des quartiers de ces mêmes communes plus anciens et moins bien desservis, comme Katiramona, sont déjà à 20km du centre. D'autres lotissements plus éloignés encore sont à l'étude ou déjà en gestation. Pour un organisme urbain de seulement 150.000 âmes l'envergure de l'étalement semble remarquable d'autant que la dynamique n'est pas encore affaiblie.

Le mitage avec la multiplication de lotissements-enclaves, n'est qu'une des facettes des processus de fragmentation de l'agglomération. Nouméa s'illustre aussi par la multiplication de quartiers d'habitat précaire, appelés « squats », mais qui sont en réalité de petits bidonvilles composés de « cabanes ». En 1992 on en recensait 18 sur l'ensemble de l'agglomération mais il y en a une soixantaine aujourd'hui. L'ensemble de ces squats regrouperait tout de même 9.000 habitants soit 6% de la population de l'ensemble urbain alors même que le programme de construction de logements sociaux semble très actif.

Ces « squatteurs » se composent en majorité de kanak et d'autres océaniens, élément qui aux problèmes foncier et social ajoute une problématique culturelle et ethnique que l'on ne peut pas ignorer. Ces squats sont pour certains devenus des territoires appropriés de fait (maisons en dur), délimités et revendiqués. Des associations se constituent et réclament la connexion des « squats » aux réseaux d'adduction d'eau, de collecte des ordures ou de bus. A l'opposé, autre marque de la fragmentation nouméenne, des lotissements « semi-fermés » se localisent dans les périphéries : une barrière, généralement levée, isole les dizaines de maisons de la seule route d'accès. Plusieurs de ces lotissements sont tout simplement délimités par le lagon puisque

édifiés sur une presqu'île dont l'espace a été totalement privatisé en dépit de la législation française. Mais l'agglomération réserve d'autres stigmates de la fragmentation qui pourrait s'avérer inquiétante sur le papier. Comment alors expliquer que la vie à Nouméa est loin de ressembler à un « enfer » urbain ? Que les habitants les plus démunis paraissent parfois plus « intégrés » que certains possesseurs de villas ? Au delà du cas concret, parfois hybride, que constitue le contexte urbain de Nouméa, cette communication avance l'idée qu'une approche systémique intégrant la complexité inhérente à un organisme urbain peut contribuer à la compréhension de cet apparent paradoxe.

Gilles Pestaña  
Université de la Nouvelle-Calédonie  
UMR PRODIG

---

## **Les villes nouvelles franciliennes, observatoires des formes contemporaines d'ancrage**

**Christophe Imbert**  
**Université de Poitiers**  
**Laboratoire Migrinter**

Les villes nouvelles constituent une des opérations d'urbanisme les plus ambitieuses réalisées dans l'Île-de-France de la fin du 20<sup>e</sup> siècle (Merlin, 1991). Conçues en rupture avec les « cités-dortoirs » (grands-ensembles et lotissements pavillonnaires du début du XX<sup>e</sup> siècle) sous-équipées et manquant d'animation, les villes nouvelles avaient pour objectif de créer une vie nouvelle en adéquation avec les aspirations à un cadre de vie plus agréable des générations du *baby-boom* (Voldman, 1990). Par ailleurs, il s'agissait de réaliser de "vraies villes" animées par un ensemble d'activités en vue notamment de limiter la consommation d'espace dans la région parisienne (SDAURP, 1965).

Trente ans après le début des opérations, les villes nouvelles ont absorbé une part considérable de la croissance démographique francilienne. Un véritable mythe pionnier est né parmi les premiers habitants. Au-delà de cette expérience pionnière qui a fait son temps (Vadelorge, 2003), les villes nouvelles sont le siège d'un mythe des racines : des habitants "déracinés" cherchent à recréer localement des "racines" dans un environnement nouveau (Imbert, 2005). On propose ici une relecture de ce mythe à partir la notion d'ancrage. On définit l'ancrage comme l'expérience d'un lieu que font des personnes prises dans l'ensemble des lieux qu'elles sont amenées à fréquenter au cours de leur vie. Notre hypothèse est que l'on trouve dans les

caractéristiques des ancrages en villes nouvelles des pistes de réflexion sur le devenir de ces espaces périurbains.

L'enquête *Biographies et entourage*, réalisée en 2000-2001 auprès de 2830 Franciliens des générations 1930-1950, offre des possibilités originales pour le traitement de cette question. En effet, le recueil des lieux habités tout au long des trajectoires résidentielles, les lieux d'implantation de l'entourage, ainsi que d'autres lieux cités par les enquêtés fournissent des indications robustes des différents ancrages individuels.

Il est possible, en outre, grâce aux données de l'enquête *Biographies et entourage* d'étudier l'ancrage des habitants des villes nouvelles franciliennes prises comme un ensemble - les 336 enquêtés résidant en villes nouvelles étant représentatifs du point de vue du sexe, de l'âge et des catégories socio-professionnelles de la population des villes nouvelles en 1999 des générations 1930-1950. Enfin, l'enquête *Biographies et entourage* permet de replacer l'ancrage des résidents des villes nouvelles dans le processus de périurbanisation de l'agglomération parisienne, en offrant la possibilité d'une étude comparative au sein de la grande couronne.

A partir de la diversité des lieux d'ancrage recueillis, la réalisation d'une typologie des ancrages des habitants de la grande couronne parisienne permet de dégager les spécificités des espaces de vie des habitants des villes nouvelles. Une première est liée à l'échelle de l'ancrage. A l'inverse de ce qui s'est passé durant les phases d'urbanisation enclenchées par l'industrialisation des grandes métropoles (Rémy, 1992), l'échelle de l'ancrage n'est pas celle du quartier ou de la commune, mais s'étend au sein d'un ensemble plus large que l'on qualifie de bassin de vie (Imbert, 2004). Au sein de ces bassins de vie, d'un rayon autour de 10 km, prennent place des trajectoires résidentielles s'orientant vers la propriété pavillonnaire. Les enfants de ces générations pionnières ont eu eux aussi tendance à s'installer dans des communes voisines de celles de leurs parents. Ces mobilités produisent des *ancrages en extension* qu'on distingue des ancrages plus traditionnels rencontrés dans les populations autochtones, qualifiés d'*ancrages locaux* car concentrant la plupart des lieux d'attache dans l'enceinte d'une commune ou d'un quartier.

Cette échelle spécifique de l'ancrage concourt à produire une *nouvelle autochtonie*, expression désignant à la fois la substitution d'une population de périurbains à une population autochtone traditionnelle et des pratiques définissant une nouvelle manière d'être autochtone. Ces *nouveaux autochtones* se distinguent tout d'abord en ce qu'ils forment le groupe manifestant le plus fréquemment la volonté de ne pas déménager. C'est parmi eux, ensuite, que l'on retrouve de nombreuses personnes ayant occupé plusieurs logements dans une même ville nouvelle. A ceci s'ajoute le fait que les enfants des salariés de la fonction publique, formant le gros du contingent des *nouveaux autochtones*, ont une plus grande tendance à se fixer à proximité du domicile parental. C'est de leurs rangs, enfin, que sont sorties les personnes actuellement les plus engagées dans les activités associatives et politiques locales. Souvent issues des groupes pionniers, ces personnes se sont très précocement investies dans leur nouveau lieu de résidence. Mais si, au départ, cet investissement était revendicatif et ne dépassait généralement pas les limites du quartier, il s'est rapidement étendu à un échelon supérieur à mesure que les solidarités de voisinage initiales laissaient place à des affinités plus électives.

Finalement, c'est cet engagement dans le lieu qui a engendré la richesse du tissu social actuel des villes nouvelles.

### **Références bibliographiques**

- BONVALET C., 2003, « La famille entourage locale », *Population*, 58(1), p. 9-43.
- IMBERT C. (2004), « Ancrage et proximités familiales dans les villes nouvelles franciliennes: une approche comparative », *Espaces et Sociétés*, 119, p. 159-176.
- IMBERT C. (2005), *Les ancrages des habitants des villes nouvelles franciliennes : des bassins de vie en construction*, Université Paris 1, Thèse de doctorat, 389 p.
- MERLIN P., 1991, *Les villes nouvelles en France*, Paris, P. U. F., coll. « Que sais-je? » n°2609, 127 p.
- REMY J., 1992, *La ville: vers une nouvelle définition*, Paris, L'Harmattan, coll. « Villes et entreprises », 173 p.
- SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION PARISIENNE* (SDAURP), 1965, Paris, District de la région de Paris, 221 p.
- VADELORGE L., 2003, *Des villes sans histoire*, *Ethnologie française*, 1, p. 5-11.
- VOLDMAN D., 1990, Aménager la région parisienne, *Cahiers de l'Institut d'histoire du temps présent*, 17, p. 49-54.

---

## **LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES PEUVENT-ELLES REDUIRE DE LA FRAGMENTATION DE L'ESPACE? (Cas d'Annaba, Algérie)**

Meriem RADOUANE

Laboratoire Architecture et Urbanisme, Université Badji Mokhrar, Département d'Architecture, BP.12, Annaba, 23.000 (Algérie). Meriem\_rad@yahoo.fr

### **Résumé long**

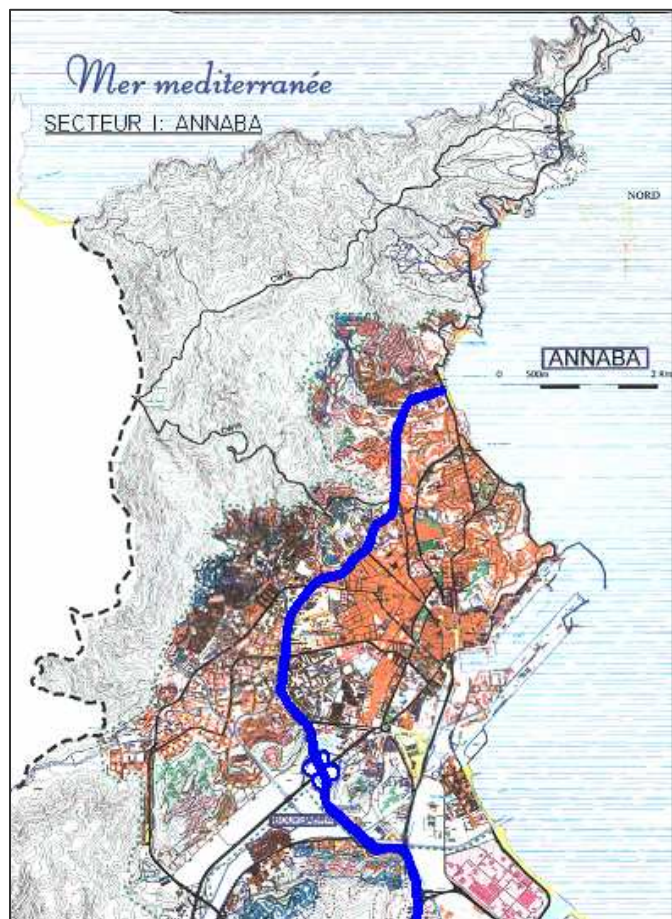
Les infrastructures routières sont-elles conséquence de l'étalement urbain ou au contraire sont elles génératrices de l'étalement urbain ? Qui a devancé l'autre ? Question à double réponse, car l'étalement urbain avait favorisé la création des voiries rapides en milieu urbain dédiées à l'automobile et à la vitesse (rochades, autoroutes urbaines, périphériques, ...), cependant, le recours à ces voiries accélèrent souvent une urbanisation sur leurs abords le long des axes de communication qu'elles forment et induisent donc : étalement urbain.

Cependant, il est également difficile de les qualifier d'éléments de fragmentation ou de liaison de l'espace, car d'une part, par leur rôle de liaison, ces voiries diminuent des effets de fragmentation spatiale en permettant l'articulation entre les tissus tout en raccourcissant la durée des trajets, cependant, en milieu urbain, les infrastructures routières engendrent parfois des coupures apparentes dans la ville et accentuent du coup la fragmentation spatiale particulièrement quand elles ne permettent pas les traversées transversales.

Cette communication propose donc d'interroger la bi-relation : « infrastructures routières - étalement urbain et fragmentation spatiale » à travers l'exemple de la ville d'Annaba, quatrième ville de l'Algérie et métropole en développement qui n'échappe pas au phénomène de la croissance urbaine rapide et à son corollaire : « l'étalement urbain ». La ville autrefois à tissu compacte enclavée par la mer méditerranéenne au Nord et à l'Est, et par les montagnes d'Edough à l'Ouest avait favorisé la croissance urbaine des communes de son espace intercommunal divisé administrativement en quatre communes : Annaba, El-Bouni, Sidi-Amar et El-Hadjar, structurées et reliées par une maille routière à trois axes principaux de routes nationales : RN16, RN44-Est et RN44-Ouest. Ces axes porteurs de croissance et de développement ont beaucoup d'effets sur l'urbanisation, car ils ont tendance à générer et à orienter le sens de cette dernière qui recherche souvent leur proximité immédiate, ce qui avait donné lieu à des figures variées aux formes de l'étalement urbain : une urbanisation tentaculaire le long des axes routiers, une conurbation entre Annaba et El-Bouni, et une urbanisation en grappes loin des axes routiers.

Examiné sur un autre plan, la maille routière ne s'inscrit pas réellement dans une logique de réseau qui articule et relie efficacement l'espace intercommunal, car il se trouve que ces routes desservent inégalement les communes et favorisent une croissance urbaine inégale. Les communes d'El hadjar et de Sidi Amar entretiennent des relations de liaison directes étant bien reliées contrairement à El-bouni et Sidi Amar qui gagneraient à être reliées par le développement d'un réseau routier qui viendrait atténuer des disparités spatiales et réduire des trajets.

Contrairement à cet espace intercommunal qui laisse apparaître une certaine mosaïque territoriale, la ville centre Annaba a vu aussi son urbanisation éclater pour buter sur les flancs des montagnes d'Edough qui semblent lui résister ce qui a donné lieu à une plus grande étendue spatiale en taches d'huile sur cette limite. À l'échelle de la ville, le réseau routier se prolonge mais en perdant évidemment de son caractère routier en devenant plus urbain. La RN16 et la RN44-Ouest se prolongent en radiales, alors que la RN44-Est traverse la ville en rocade (*figure ci-contre*). Appelée aussi « pénétrante Ouest », cette voirie était autrefois limitrophe à la ville, mais se trouve aujourd'hui rattrapée et franchie par l'urbanisation. Elle peut marquer au premier abord une certaine coupure dans le tissu par la continuité de son tracé, mais examinée de plus près, cette voirie rapide à l'échelle de la ville n'est pas forcément un élément de coupure car elle vient recoudre



L'ampleur de l'étendue spatiale de la ville d'Annaba marquée par le passage de la rocade Ouest.

les tissus des anciennes urbanisations avec les nouvelles et relier les nouvelles extensions entre elles pour réduire des effets visibles de la fragmentation spatiale. Ceci s'observe à travers l'urbanisation qui a tendance à s'organiser et s'aligner d'elle-même le long de cette voirie avec des constructions qui se greffent les unes aux autres. La rocade devient alors un élément structurant et de liaison qui participe quelques parts à la cohésion spatiale.

En résumé, cette recherche expose deux figures, sur deux échelles différentes, de l'impact des infrastructures routières sur les formes de l'étalement urbain au niveau de l'agglomération Annabi, l'une de fragmentation et d'émiettement de l'espace à l'échelle intercommunale, l'autre, de tentative de cohésion et de compacité de l'espace au niveau de la ville centre.

**Mots clés :** infrastructures routières, étalement urbain, fragmentation spatiale, cohésion.

## **CAN INFRASTRUCTURES ROUTIERES REDUCE FRAGMENTATION Of SPACE? (Case of Annaba, Algeria)**

Meriem RADOUANE

Laboratory Architecture and town planning, University Badji Mokhrar, Department of Architecture, Annaba, 23.000 (Algérie). Meriem\_rad@yahoo.fr

### **Long summary**

Are the road infrastructures consequence of urban spreading out or on the contrary are they generating urban spreading out? Who preceded the other? Question with double answer, because urban spreading out had supported the creation of the fast roadway systems in urban environment dedicated at the speed and the car (by-pass, expressways, peripheral...), however, the recourse of these roadway systems often accelerate an urbanization on their accesses and along the axes of communication which they form and induce thus urban spreading out.

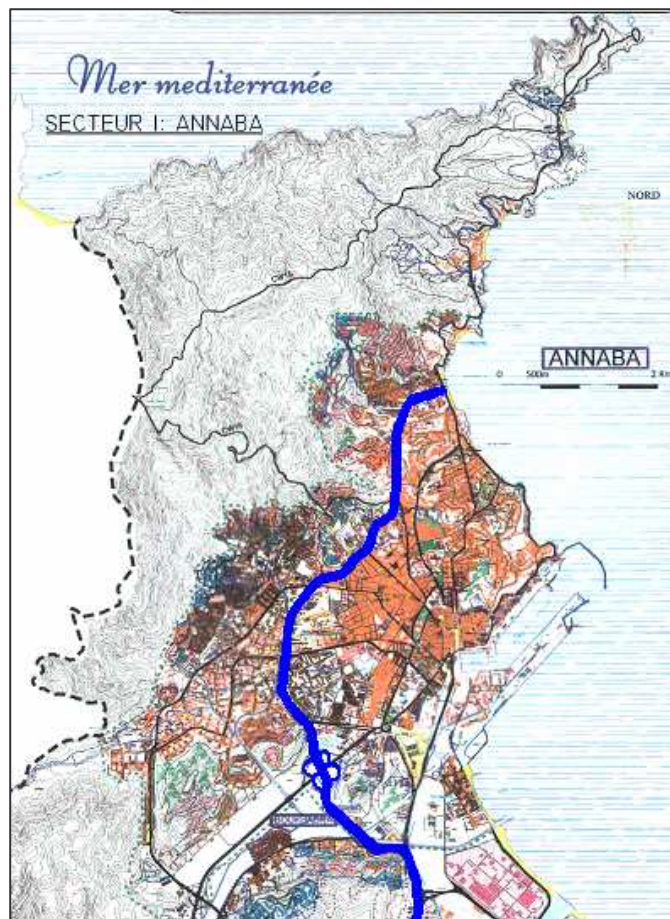
However, it is difficult also to qualify them of elements of fragmentation or connection of space. Because on the one hand, By their role of communication, these roadway systems decrease by the effects of space fragmentation by allowing the articulation enters the districts while shortening the journey time, however, in urban environment, the road infrastructures generate apparent cuts in the city and

accentuate space fragmentation particularly when they do not allow the transverse crossings.

This communication proposes to question the bi-relation: "road infrastructures - urban spreading out and space fragmentation" through the example of the town of Annaba, fourth city of Algeria and metropolis under development who doesn't escape from the phenomenon of the fast urban growth and his corollary: "urban spreading out". The city with compact urban tissu formerly wedged by the Mediterranean sea at the North and the East, and by the mountains of Edough at the West had supported the growth of the communes of its inter-commune space divided administratively into four communes: Annaba, El-Bouni, Sidi-Amar and El-Hadjar, structured and connected by a road mesh to three principal axes of national roads: RN16, RN44-East and RN44-West. These axes carrying growth and development have many effects on the urbanization because they tend to generate and direct it which often seeks their immediate proximity, the thing which had given place to figures varied of the forms of urban spreading out: a tentacular urbanization along the road axes, a conurbation between Annaba and El-Bouni, and an urbanization in bunches far from the road axes.

Examined on another plan, the road mesh doesn't fit really in a logic of network which articulates and connects effectively inter-commune space, because it is that these roads serve the communes unequally and support an unequal urban growth. The communes of El hadjar and Sidi Amar maintain the direct relations of connection well being connected contrary to El-bouni and Sidi Amar who would gain with being connected by the development of a road network which would come to attenuate space disparities and to reduce ways.

Contrary to this inter-commune space which lets appear a certain territorial mosaic, the city center Annaba also saw its urbanization bursting to butt against the sides of the mountains of Edough which seem to resist to him what gave place to a greater space ex tent in oil spots on this limit. On the scale of the city, the road network is prolonged but by losing obviously its road character while becoming more urban. The RN16 and the RN44-West are prolonged into radials, whereas the RN44-East crosses the city in a by-pass (*figure opposite*). Also called "penetrating West", this roadway system was formerly bordering at the city, but is today crossed by the urbanization. It can mark with the first access a certain cut in the urban tissu by the



Extent of the space of Annaba marked by the passage of the Western by-pass.

continuity of its layout, but examined more closely, this fast roadway system on the scale of the city is not inevitably an element of cut because it comes sew the urban tissues from the old urbanizations with the new ones and to connect the new extensions between them to reduce visible effects of space fragmentation. This is observed through the urbanization which tends to be organized and to align itself along this roadway system with constructions which are grafted the ones with the others. The by-pass then becomes an element structuring and of connection which takes part some shares in space cohesion.

In short, this research exposes two figures on two different scales of the impact of the road infrastructures on the forms of urban spreading out on the level of the Annabi agglomeration, one of fragmentation and crumbling of space on an inter-commune scale, the other, of attempt of cohesion and compactness of space on the level of the city.

**Key words:** road infrastructures, urban spreading out, space fragmentation, cohesion.

---

## **Discours et pratiques autour de l'étalement urbain de l'espace industriel à Oran**

**Samira GAID**

*Laboratoire des dynamiques sociales et de recomposition des espaces – LADYSS – Paris 8*

*Université des Sciences et de la Technologie d'Oran, Algérie*

*École d'Architecture et d'Urbanisme d'Oran*

[samira.gaid@laposte.net](mailto:samira.gaid@laposte.net)

### **Résumé**

La relance économique de ces dernières années en Algérie a propulsé la demande sur le foncier industriel au rang de priorité nationale.

Le contexte de crise des années 1990s, marqué par le net recul du secteur public et par la progression accélérée des opérations privées, a certes favorisé l'expression des premières difficultés d'accès aux terrains par les entreprises potentiellement engagées dans des processus d'acquisition d'assiettes en zone urbaine. Toutefois, les organismes internationaux d'appui aux réformes dans le pays ont dû jouer un rôle prépondérant dans la prise en charge de cette question centrale pour la promotion

de l'investissement local ou étranger. Leur critique grandissante à l'égard des pouvoirs publics peu enclins à bousculer des pratiques de gouvernance urbaine en mal de légitimité a servi la cause des grandes associations d'entreprises qui se sont mobilisées autour de revendications de réforme approfondie des modalités d'accès au foncier par l'état et précipité l'élaboration d'un cadre réglementaire nouveau, plus incitatif.

La situation critique dans laquelle perdure le secteur industriel public a fini sans doute aussi par imposer des choix de réformes dans les statuts de gestion des parcs d'activités en vue de les conformer à des standards de gestion rationnelle de leurs espaces. Mais plus importantes encore sont les considérations de remise à niveau du tissu industriel existant dans une perspective d'ouverture économique plus prononcée et d'amarrage des principaux pôles économiques du pays à leur espace régional d'influence.

Deux principaux facteurs concourent à une refonte accélérée des dispositifs d'aménagement du foncier industriel, sur fond de facilitation des procédures de concession de terrains en zone urbaine :

- La persistance de l'imbroglio juridique dans lequel se bat de nombreuses entreprises en activité et ses effets sur l'étalement anarchique des sites industriels en zone urbaine a renforcé la détermination des pouvoirs publics à réfléchir la mise en œuvre d'une nouvelle stratégie industrielle articulant divers dispositifs d'offre foncière et la promotion de nouvelles typologies de parcs d'activité ;
- Le déclin prononcé de certaines branches d'activités soumises à rude concurrence sur le marché mondial est perçu du point de vue de son opportunité à découdre avec des logiques industrielles révolues et à renouer avec les opportunités réelles du marché local.

Le contexte de cette mutation, qui a d'ores et déjà refaçonné l'espace urbain durant la dernière décennie, préfigure de répercussions autrement significatives sur l'étalement spatial d'un secteur en pleine expansion dans les principaux pôles de développement économique en particulier.

La ville d'Oran, véritable carrefour économique dans son espace régional, illustre remarquablement la problématique de l'étalement urbain sous toutes ses formes. Par l'ampleur de sa croissance urbaine, elle figure en bonne place dans la trajectoire nationale de développement ex-nihilo des grands centres urbains. Ses nombreux programmes d'habitat périurbain jusque-là réalisés ou en cours, n'ayant pu résorber la crise chronique du logement qui perdure, sont relancés à la faveur d'un ambitieux projet de milliers d'unités d'habitation collective en co-propriété.

Son parc industriel, dont l'essor a été battu en brèche par la crise des années 1990s, s'étend sur deux principales zones situées au sud de la ville mère et vingt-deux autres zones d'activités disséminées à travers le territoire de l'agglomération entrecoupant des tissus urbains diffus et fragmentés.

Dans les faits, l'activité industrielle n'a cessé d'étaler son emprise sur le territoire de l'agglomération oranaise ; ceci en dépit des multiples contraintes d'équipement et de gestion du parc en activité. Les effets spéculatifs aidant, l'espace naturel de développement de l'industrie locale, longtemps circonscrit dans le périmètre sud de la ville, se disperse de fait pour imposer de nouvelles réalités d'aménagement urbain. Les signes caractéristiques de cette évolution s'articulent autour de trois faits majeurs :

1. La multiplication des zones d'activité aux alentours de petites localités jusqu'alors sans vocation industrielle notable ; les divers parcs d'unités de production s'étant largement greffés aux tissus urbains existants ;
2. L'expansion considérable de la zone de dépôt le long des principaux axes routiers vers le Sud ; cette zone largement orientée vers l'entreposage des biens et produits d'importation se déploie rapidement en direction du futur pont logistique Oran Alicante, nouvelle plateforme d'échange en cours de réalisation plus au sud de la ville ;
3. L'implantation d'infrastructures connexes du secteur de l'industrie dans les poches urbaines disponibles dans la ville ; des bâtiments de services principalement dédiés à la représentation des entreprises activant localement.

L'objectif de cette étude est de déconstruire une réalité locale de l'étalement urbain de l'espace industriel par l'examen des limites d'un système d'aménagement des zones d'activité, fondé sur une supposée pratique de rétention du patrimoine foncier

public par des entreprises en perte de vitesse face à la dynamique du secteur privé local.

La question centrale se pose donc en termes de validité du schéma des pesanteurs des statuts du foncier industriel et celles d'usage réel de l'espace par des entreprises activant dans des périmètres non réglementés.

Au-delà de la situation particulière de la ville d'Oran, il est question d'examiner la portée et les limites d'une politique naissante de valorisation des ressources disponibles à l'industrie au plan national et d'évaluer l'impact d'une opération de délestage promise mais insuffisamment activée des terrains à l'intérieur des périmètres occupés par l'industrie publique.

### **Mots clés**

Étalement urbain, foncier industriel, parc d'activités, statuts de gestion, entreprises

## **Speeches and practices around the urban spread of Oran's industrial space**

**Samira GAID**

*Laboratory of social dynamics and spaces reconstruct– LADYSS – Paris 8*

*Oran University of Sciences and Technology of, Algeria*

*School of Architecture and urbanism of Oran*

[samira.gaid@laposte.net](mailto:samira.gaid@laposte.net)

### **Summary**

The economic recovery of these last years in Algeria turned the request on industrial real estate into a national priority.

The 1990s crisis is characterised by a clear retreat of the public sector and by a progression of private operations. This context has certainly fostered the first difficulties of access to parkland by the companies potentially involved in processes of land acquisition in urban area. However, the international organizations supporting the reforms in the country had to play a key role to deal with this central issue of the promotion of local or foreign investments. They challenged the public authorities that were not really prone to hustle practices of urban governance that lacked legitimacy.

This approach served the cause of big companies' associations, which were mobilized around claims for a thorough state reform of the measures of access to real estate and allowed consequently the adoption of a more incentive legal framework.

The critical situation of the public industrial sector also pushed the adoption of reforms in the administration statutes dealing with the parks of activities to make them comply with rational management standards of their spaces. The most important question remains the enhancement of the industrial fabric to face a more open economy and to anchor the country's major economic poles to their regional space of influence.

Two main factors contribute to the accelerated remoulding of the planning devices of the industrial real estate. The background of these two factors is the facilitation of land concession procedures in urban area:

1. THE PERSISTENCE OF THE LEGAL IMBROGLIO IN WHICH FIGHT MANY OPERATING COMPANIES AND ITS EFFECTS ON THE ANARCHISTIC SPREAD OF INDUSTRIAL SITES IN URBAN AREA REINFORCED THE AUTHORITIES' DETERMINATION TO REFLECT ON THE IMPLEMENTATION OF A NEW INDUSTRIAL STRATEGY ARTICULATING VARIOUS DEVICES OF REAL ESTATE OFFER AND THE PROMOTION OF NEW TYPOLOGIES OF ACTIVITY PARKS;

2. The marked decline of particular activity branches subjected to hard competition on the world market is examined from the perspective of its capacity to disband past industrial logics and to meet up the local market opportunities.

The context of this change, which has already remoulded urban space during the last decade, foreshadows significant effects on the space spread of a sector in full expansion, particularly in the major economic development poles.

The town of Oran, true economic crossroads in its regional area, remarkably illustrates the issue of urban spread in all its forms. Because of the scope of its urban growth, Oran appears in a good position in the national trajectory of an ex-nihilo

development of the great urban centres. Its many programs of suburban housing, already realized or in progress and that have been unable to reabsorb the chronic crisis of residential accommodation, are re-launched thanks to an ambitious project of thousands of collective housing units in shared ownership.

Its industrial park, whose rise was undermined by the crisis of the years 1990s, spreads over two principal zones located at the south of the mother city and twenty-two other activity areas disseminated throughout the agglomeration territory intersecting with diffuse and fragmented urban fabrics.

In facts, the activity area of industry did not stop from spreading out over the agglomeration territory of Oran despite the multiple constraints of equipment and management of the park in activity. The speculative effects helping, the natural space of development of the local industry, long circumscribed in the southern perimeter of the city, scatters to impose new realities of urban development.

The signs of this evolution are articulated around three major facts:

1. The multiplication of the activity areas around small localities hitherto without noteworthy industrial calling; various parks of manufacturing units being largely transplanted to existing urban fabrics;
2. The considerable expansion of the delivery area along the principal road axes towards the South; this area largely concerned with the storage of the goods and products of importation is spread quickly towards the future logistic bridge Oran Alicante, which is a new developing exchange platform more in the south of the city;
3. The establishment of infrastructures connected to the industry sector in the urban pockets available in the city; buildings of services mainly dedicated to the representation of locally operating companies.

The objective of this study is to deconstruct a local reality of the urban spread of industrial space through the examination of the limits of a planning system of activity areas, which is founded on a presumed retention practice of the public real estate by companies bypassed by the local private sector's dynamic.

The central question focuses on the validity of the schema's heaviness of the industrial real estate statutes and that of space's real use by companies operating in unregulated perimeters.

Beyond Oran's particular situation, it is about examining the scope and the limits of a

policy born out of a valorisation of the resources available to the industry at the national level and evaluating the impact of an operation, which is promised but insufficiently activated, of withdrawal of the lands inside the perimeters occupied by public industry.

### **Key words**

Urban spread, industrial real estate, activities Park, management statutes, companies

---

## **ETALEMENT URBAIN ET REQUALIFICATION DE LA ZONE CENTRAL D'UNE VILLE AMAZONIENNE (BRÉSIL): FRAGMENTATION D'ESPACES RESIDENCIELS ET DE CONSOMMATION**

**Saint-Clair CORDEIRO DA TRINDADE JÚNIOR**

*Département de Géographie de l'Université Fédéral du Pará, Brésil*

*Boursier CNPq/Brésil*

*Adress: Maison du Brésil, CIUP*

*7L, Boulevard Jourdan, 75014 – Paris/France*

**Courriel : [stclair@amazon.com.br](mailto:stclair@amazon.com.br)**

Dans le processus de production de l'espace urbain, il est nécessaire de considérer au départ, les processus et les structures qui attribuent de différents paysages à des secteurs spécifiques de la ville, qui à leur tour, commencent à assumer des rôles définis, soit du point de vue de la division économique de l'espace (activités économiques), soit de celui de la division sociale de l'espace (appropriation par les diverses classes sociaux). Associées à des changements matériels qui marquent le paysage urbain, se construisent aussi des images qui fournissent des supports à ces fonctions et à ces usages.

Dans le cas analysé (Belém), une ville de l'Amazonie brésilienne, on va analyser, tout d'abord, d'interventions urbanistiques qui ont établi un nouveau contenu à une zone centralement localisée. Dans un premier moment, il s'agit d'attribuer un nouveau rôle pour cette zone dans l'ensemble de la division sociale de l'espace afin de établir un nouveau contenu social pour cette aire dans l'ensemble urbain caractérisé par l'étalement et par fragmentation de la ville.

Dans les décennies soixante et soixante-dix et au début des années quatre-vingts, une grande partie des zones localisées au centre de Belém s'est constituée en un important foyer de tension politique en ce qui concerne l'appropriation de la terre urbaine. Cela se justifie parce que la frontière urbano-immobiliaire était interne, non pas externe, aux limites de la maille urbaine.

À ce moment-là, les quartiers peri-centraux étaient des espaces d'usage peu intensif, même si elles étaient dûment appropriées, ce qui justifie leur occupation par une

population à faible revenu, devenant alors, de vrais foyers de tensions et de conflits. L'intensité de ce processus, que nous appelons de périphérisation interne, a été le responsable aussi par la définition d'un premier moment de la métropolisation de Belém, dont la caractéristique principale a été l'aspect compact des zones centrales, responsable, également, par la constitution d'une forme, elle-aussi, compacte ou confinée de la métropole de Belém.

Celle-là n'est pas aujourd'hui la caractéristique qui marque le plus ce même espace. Actuellement, la métropole prend une forme dispersée, définissant de nouvelles frontières urbano-immobiliaires, au-delà des zones centrales. Si, auparavant, ces terres-là, en particulier les quartiers peri-centraux, avaient pour rôle principal d'être d'espaces de reproduction des couches sociales de faible pouvoir d'achat, aujourd'hui, ce que l'on voit c'est un graduel changement de ces frontières, dans le contexte de la division sociale de l'espace urbain. Ces quartiers là continuent évidemment, et en grande partie, à jouer ce rôle, mais ils perdent de son importance, en termes relatifs, pour les nouveaux espaces qui sont en train de devenir une nouvelle frontière urbano-immobiliaire et le foyer de tensions politiques, lui aussi, se déplace vers ces nouveaux espaces d'occupations.

Cependant, il convient de signaler que, au-delà de créer des secteurs sélectifs en dehors de la zone centrale – des secteurs qui définissent pour beaucoup la géographie de certaines métropoles brésiliennes -, un modèle d'auto-ségrégation des classes d'un meilleur pouvoir d'achat, qui ne se passe pas des localisations existantes dans la zone centrale de la métropole, s'est renforcé, même si l'affirmation des secteurs sélectifs dans la frontière urbano-immobiliaire, à l'exemple d'autres zones métropolitaines, est déjà présente. La claire implication de cette disposition interne de la métropole se traduit, plus que jamais, en un déplacement de couches sociales de bas revenus des quartiers peri-centraux vers la banlieue. En ce sens, ce qui paraît être la tendance la plus probable pour l'espace métropolitain de Belém est le renforcement du modèle déjà existant, qui donne la priorité et importance à la valorisation de la zone centrale et peri-central de la ville vis-a-vis à l'étalement urbain.

L'image de ces espaces est associée, d'abord, à une usage résidentielle ou de loisir/consommation de haute qualité, car un processus de substitution d'anciens habitants donne lieu à un nouvel espace résidentiel ou de consommation, tourné vers les classes haute et moyenne. Ces transformations matérielles s'accompagnent d'autres, qui donnent le support à cette refonctionnalisation de l'espace et qui redéfinissent aussi leur rôle dans le domaine de la division économique de la ville. Les activités tertiaires, prennent également un rôle important dans cet ensemble de changements, signalant une définition de l'espace dans lequel les services se caractérisent par la haute qualité et par la demande des consommateurs pour laquelle elle est dirigée.

Encore plus qu'une aire où la qualité d'habiter substitue la précarité des habitations d'autrefois, se crée aussi dans l'espace une concentration de services, dont les facilités renforcent l'usage de l'espace à des fins d'habitation. Même si les divers et contradictoires contenus de la ville se font encore résiduellement présents dans le centre, extériorisés en des fragments de son paysage, on considère qu'en très peu ou rien les projets d'intervention ont, effectivement, potentialisé de tels contenus comme une forme de réaffirmer la fonction sociale de la ville et de production d'un espace moins discriminatoire et bien plus convivial. Au lieu de cela, on observe un encadrement pour le déroulement d'activités étroitement liées au

rythme moderne de la vie urbaine, tel que le loisir métropolitain, tourné vers une certaine fraction de la population qui suit de plus près ce nouveau rythme de la ville. C'est sur la base des changements d'ordre matériel qui se construit, également, une refunctionalisation symbolique de l'espace. Dans ce cas, il ne s'agit pas tout simplement, d'une aire où la spatialité d'une forme de consommation donnée se fait présente de manière notoire, mais principalement le fait que l'espace est lui-même consommation, à travers les représentations et les images qui lui ont été incorporées.

### **URBAN SPREAD AND REQUALIFICATION OF CENTRAL AREA OF AN AMAZONIAN CITY (BELÉM, BRAZIL): FRAGMENTATION OF RESIDENTIAL SPACES AND OF CONSUMPTION SPACES**

Regarding the dynamics of urban space some fractions of the city assume some roles in two perspectives, economic and social, following urbanistic interventions. In this study we will analyze these urbanistic interventions upon Belém, a Brazilian amazonic city, that establish new contents to downtown area, that is basic to the pericentral residential spaces where the local middle and upper class live.

In the sixties, seventies and eighties the lowlands – waterlogged spaces or subject to inundations, near to historical center – became important political focus due to the interest of urban land appropriation. Thus the city was turning each time more dense and compact. At this point the lowlands were not overused though already appropriated by important families that made no use of them, but by the other hand didn't let them available. This was the main reason most of the conflicts between “proprietors” and the poor classes that wanted the occupation of the place. This “internal peripherization” was responsible to define a first moment of Belém's metropolization, which characterizes the over condensed aspect of central areas, and answers for the compact urban form.

Nowadays, this is not the main characteristic of the metropolitan space. The metropolis takes a dispersed form and the political focus of lowland areas diminished. If before, the geographic restraints of this area were the fundamental reason for the concentration of the poor, now it is seeing as slightly changed in function of the new social class division in this urban space. The lowlands continue evidently in great part to perform that paper, but this loses significance, in relative terms, since new settlements are installed far from the center. Thus also the political tension focus changed to these new occupied areas following urban spread.

According to the case of Belém, more than to create selective sectors outside of central area, what occurs in many Brazilian metropolis, there is a reinforcement of the auto-segregation model of rich classes that do not dispense the central localization, eventhough the affirmation of selective sectors outside central area is present too.

The clear implication of internal arrangement of metropolis is, more than never, to redirect the popular residential settlements from lowlands to the suburbs. In this case, the main tendency is to reinforce the appropriation of the central area by the reach classes and to disperse the other classes to the distant peripheric zones.

This segregation model is reassured by actions of urban renovation at downtown area that reinforce the characteristic of central area as space of consumption and leisure for the local middle and upper class. Associated to these changes of material order, occurs a symbolic refunctionalization of space. In this case, it doesn't reffer simply to spatiality of consumption trough the living use, but equally the fact that space, in itself, becomes also an element of consume through images incorporated to it.

---

L'aménagement du territoire à Curitiba: en ville et dans la région métropolitaine.

Olga Lucia CASTREGHINI DE FREITAS FIRKOWSKI

Professeur au Département de Géographie  
Université Fédéral du Paraná (Curitiba, Brésil)

La population brésilienne compte environ 180 millions de personnes dont 81% habitent en ville. Le Brésil regroupe actuellement 26 régions métropolitaines dont 14 comptent plus d'un million d'habitants, soit environ 35% de la population urbaine brésilienne. Il n'y a que deux villes, São Paulo et Rio de Janeiro, qui en concentrent environ 17% et figurent entre les plus grandes agglomérations urbaines du monde en 2003.

Il y a un fort processus de concentration de personnes et d'activités économiques dans les villes, surtout dans les grandes. Ce processus a fait naître deux villes différentes sur le même lieu : d'abord une ville liée au monde, à l'économie

mondialisée, aux icônes de production et consommation du monde moderne, ou encore comme SANTOS (1996) a appelé, « la ville du temps rapide », soit des hommes et des firmes en hégémonie. Par contre, il y a en une autre, celle qui est en marge de la première et qui se construit par l'action locale et plusieurs fois de façon illégal. Cette ville là ne partage pas d'économie mondialisée et elle peut même être appelée « la ville du temps lent », soit des hommes et des firmes sous l'hégémonie.

De cette manière, on peut conclure que les villes brésiliennes relève du réflexe de la société brésilienne, c'est-à-dire, les villes aussi comme la société sont marqués par des inégalités, par des contradictions.

Ainsi, la compréhension de cette réalité se rend chaque jour plus complexes, vues les spécificités du processus en cours. Donc, le résultat conduit à la problématique sur la viabilité des modèles explicatifs qu'ont été créés pour l'interprétation de la réalité courante des pays du centre à l'urbanisation consolidée .

La production de l'espace urbain est marqué par un fort jeu d'intérêts, où les intérêts locaux sont dominés par des ceux d'extérieurs.

Même les villes référence pour l'aménagement du territoire ont aussi cette réalité contradictoire, tel est le cas de Curitiba, capital de l'état du Paraná.

Donc, l'hypothèse centrale de ce travail est d'analyser les causes d'échec des actions d'aménagement pour les transformations de la réalité urbaine, puisque d'abord, les villes ont, en fait, des réalités contradictoires et ensuite, parce que les actions ont été limités à la municipalité de Curitiba et pas à la totalité métropolitaine.

Actuellement, la région métropolitaine de Curitiba occupe la neuvième position entre les régions métropolitaines les plus peuplées du Brésil, elles comptent 2.725.629 habitants dont 2.499.239 urbaines. La municipalité compte 1.587.315 habitants, soit 58% de la population métropolitaine.

Le processus d'aménagement de Curitiba a débuté en 1965, lors de l'implantation de l'IPPUC (Institut de Recherche et d'Aménagement Urbaine de Curitiba), bien qu'en 1943 il y a eu lieu la première action d'aménagement qui a été élaborée par l'urbaniste français Alfred Agache.

En 1973, treize régions métropolitaines ont été créées au Brésil par le gouvernement fédéral. La loi fédéral a défini les limites des régions métropolitaines et des

municipalités composantes. La région métropolitaine de Curitiba a été composée par 14 municipalités.

Néanmoins, cette nouvelle instance d'aménagement du territoire n'a pas été capable de créer des mécanismes efficaces d'intervention dans l'échelle urbaine puisque la région métropolitaine n'a pas correspondu à une instance de pouvoir administratif.

Donc, l'aménagement qui a rendu la ville de Curitiba connue partout au monde a été limité à la municipalité et de cette manière il n'a pas développé des actions d'intégrations dans d'autres municipalités de la région métropolitaine, ce qui a contribué pour l'accélération des différences remarquées entre les deux échelles spatiales.

Actuellement, ces différences s'intensifient de plus en plus parce qu'il y a une tendance plus forte de croissance de la population aux municipalités autour de Curitiba bien comme l'agrandissement de la région métropolitaine composée maintenant par 26 municipalités.

En tant que l'aménagement a produit une ville moderne et fonctionnelle au centre de la région métropolitaine, il a créé un réseau public de transport efficace, a défini des règles d'occupation du terrain, a créé des axes structurels pour des bâtiments plus hauts. Par contre, il y a eu une absence d'aménagement dans d'autres municipalités de la même région métropolitaine. Cette situation d'absence d'aménagement a produit des espaces qui sont caractérisés par plusieurs besoins, soit d'infrastructure, des services publics, d'emplois.

Telles différences se sont augmentées dans les dernières années après avoir un intense processus d'internationalisation de l'économie urbaine dont le résultat est aussi une grande sélectivité de l'espace, des équipements de commerce et de services, qui sont localisées surtout à Curitiba et dans ses environs.

Lorsque l'image de Curitiba se distingue des autres villes brésiliennes par la seule l'analyse de la municipalité de Curitiba, on peut conclure qu' il y a beaucoup de similitudes entre Curitiba et les autres grandes villes brésiliennes dès l'analyse de la totalité métropolitaine.

On peut conclure que la réalité urbaine au Brésil s'est modifiée et qu'il y a un croissance de la ville centrale sur l'autres villes, aussi comme, une plus forte totalité métropolitaine; pourtant, il se fait encore nécessaire un changement d'échelle de l'analyse et d'intervention dans l'espace. L'aménagement sera effectif quand la

totalité métropolitaine deviendra considérée et liée à la fin de la fragmentation administratif qu'il existe aujourd'hui.

Pour faire cet travail, on va utiliser des cartes, des tableaux, des images, des données et d'autres informations pour démontrer les transformations.

The urban planning in Curitiba: between the city and the metropolitan region

Olga Lucia Castreghini de Freitas FIRKOWSKI  
Geography Department Professor  
Federal University of Paraná (Curitiba, Brazil)

Brazilian population is near to 180 million persons and almost 81% of them lives in towns. In Brazil there are 26 metropolitan regions and in 14 of them 35% of the Brazilian urban population lives. In two big cities, São Paulo and Rio de Janeiro, are concentrated something like 17% of the total Brazilian urban population. These two cities are also considered among the biggest cities in the world for the year of 2003.

There is a significative population and economical activities concentration process in the cities, especially in the big Brazilian cities. This concentration process has created two different cities in the same place. One city linked to the world, the globalized economy, the production and consumption icons of the modern world, or as pointed by Santos (1996) "the city of the fast time". On the other hand there exist another city, produced by local efforts and in many aspects and times it is illegal. In this city there the economy isn't globalized. It can be saw as "the city of the slow time", as opposite to the first one.

It can be concluded that the Brazilian cities are the Brazilian society reflex, that is, the Brazilian cities are, both the cities and the society, characterized by inequalities and by contradictions.

This way, each time it is more difficult to understand this complex reality because there are these particular aspects. So it is possible to doubt on the reliability of the use in Brazil of the models used for other countries that have consolidated urbanization. The urban space production is characterized by a strong interest play that is won by external interests that supplants local interests.

The cities that play the role as the territory organization references, as it is the case of Curitiba, have this contradictory reality. The central hypothesis in this paper is that spite ordering actions happened any changes has been perceived in the urban reality because the cities are by itself contradictory and because these actions had place on Curitiba and not on the total metropolitan region of Curitiba.

Currently the metropolitan region of Curitiba occupies the position nine among the most populated metropolitan regions in Brazil. The Curitiba metropolitan region has 2.725 million of inhabitants, and 2.499 million of them live in urban area. Curitiba city itself has 1.587 million of inhabitants that is 58% of the total population of the metropolitan region.

The order process in Curitiba has started in 1965 when it was created the IPPUC (Research and Urban Planning Institute of Curitiba), however, the in year of 1943 happened a first order action proposed by the French urban planner Alfred Agache.

In 1973 thirteen metropolitan regions were created in Brazil by the Federal Government. In this Federal Law has been defined the limits of these thirteen metropolitan regions and listed its component municipalities. For the case of Curitiba the metropolitan region is compound of 14 Municipalities.

However, this new territory order instancy was unable to create efficient means for intervene at the metropolitan level or scale. It wasn't created a correspondent instancy administrative for the metropolitan region. This way the order that has made Curitiba knew all over the world has been limited to the Curitiba municipality and not to all the municipalities that compound the metropolitan region. It can be detected many differences between these two space scales. This difference is currently greater because there is a population growing tendency in the surrounding municipalities to Curitiba and because currently there are 26 municipalities forming the metropolitan region of Curitiba.

The order action has produced a modern and functional city in the centre of the metropolitan region, has created an efficient public transportation net, has defined the soil occupation pattern and has created the verticalization structures. However, has been perceived a lack of the same order actions in the compound municipalities of the metropolitan region. This absence of these order actions has provided spaces characterized by many other absences like infra-structure, public services and job. Such differences became greater after the intense change process globalization suffered by the urban economy. The results of these changes are present in Curitiba also in the form of space selectivity of the commerce and services.

The image for the differences between Curitiba and the other brazilian cities is true for the cases in which just Curitiba is under analysis. As opposite, when the analysis is focused on the metropolitan region it can be said that there are many similarities between Curitiba and other big brazilian cities.

It can be concluded that the urban reality in Brazil has changed, that occurs the growing of the city centre in relation to the other cities of the metropolitan region, that the metropolitan region is strongest and that it is also necessary to change the analysis scale and the intervention on the space. The order actions will be effective in the case the total metropolitan region is treated as just one administrative unit.

---

**AUTEUR :**

Ana Maria DE MELO<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Doctorante à l'IHEAL (Institut des Hautes Études de l'Amérique latine), Université de la Sorbonne Nouvelle/Paris III.

Adresse : 20 rue Beaucourt Decourchelles. 59800 Lille.

Tel.: 03 20 09 34 79

Port.: 06 12 69 52 46

Mél: anamariamelo@club-internet.fr

**TITRE :**

Gérer la fragmentation par la mise en place d'une double échelle de planification urbaine : le cas de Recife (Brésil).

**RESUME :**

La ville de Recife, capitale de l'État du Pernambouc (Nordeste du Brésil), à la tête d'une région métropolitaine de plus de 3,2 millions d'habitants, conjugue une grande étendue urbaine (2776 km<sup>2</sup>) à de nombreuses formes de fragmentation socio-spatiales.

On montrera dans un premier temps que l'étalement urbain s'est produit de façon variable selon les périodes : l'hygiénisme, l'expulsion des pauvres à la périphérie par la construction de logements populaires et l'absorption des communes alentour avec création de l'entité région métropolitaine en 1973 ont marqué l'étalement spatial progressif de la ville. En contrepoint, les phénomènes d'involition urbaine, sous l'impulsion des mouvements populaires, sur des aires centrales mais longtemps délaissées par le marché immobilier (par exemple, les rives des fleuves, la mangrove) et la verticalisation impressionnante des quartiers « nobles » caractérisent les dernières décennies. Ces deux tendances ont donné naissance à une configuration socio-spatiale très particulière à la ville. Le territoire semble aujourd'hui receler de multiples micro-fragmentations : Recife se caractérise par une proximité spatiale remarquable entre riches et pauvres, qui n'abolit cependant pas les différences sociales, voire tend à les renforcer par le développement d'une architecture sécuritaire et par la multiplication de logiques d'évitement des différents groupes sociaux.

On montrera ensuite que les pouvoirs publics ont d'ailleurs pris acte de ces deux facettes. Aujourd'hui, on remarque que la planification urbaine est divisée entre deux échelles, qui dialoguent peu entre elles : l'échelle *communautaire*, réservée aux aires défavorisées, avec notamment le Budget Participatif et le PREZEIS ; et celle de la *ville dite « formelle »*, marquée par le discours de la planification stratégique, avec de grands projets urbains soucieux de connecter la ville aux réseaux des villes mondiales (notamment à travers le tourisme) et sous l'impulsion d'initiatives privées qui dessinent un paysage urbain toujours plus sécurisé. Dans le même temps, Recife utilise la planification métropolitaine, spécialement avec sa prestigieuse voisine Olinda, pour développer des projets stratégiques (projet Recife / Olinda d'intégration des berges des deux villes d'un point de vue culturel ; création du Port de Suape pour renforcer les échanges économiques) et attirer les investisseurs privés.

Au final, Recife a fait le choix d'un discours mondialement répandu (la planification stratégique) pour répondre aux défis de gouvernance urbaine que lui pose la répartition originale de sa population sur son territoire urbain. On s'interrogera, pour conclure, sur la pertinence de ce choix.

**Conférence internationale d'Orléans  
septembre 2007**

**ÉTALEMENT URBAIN ET VILLE FRAGMENTEE A TRAVERS LE MONDE, DES THEORIES AUX FAITS**

Résumé court pour la présentation d'un poster.

**AUTEUR :**

Ana Maria DE MELO<sup>3</sup>

**TITRE :**

Gérer la fragmentation par la mise en place d'une double échelle de planification urbaine : le cas de Recife (Brésil).

**RESUME :**

La ville de Recife, capitale de l'État du Pernambouc (Nordeste du Brésil), à la tête d'une région métropolitaine de plus de 3,2 millions d'habitants, conjugue une grande étendue urbaine (2776 km<sup>2</sup>) à de nombreuses formes de fragmentation socio-spatiales.

On montrera dans un premier temps que l'étalement urbain s'est produit de façon variable selon les périodes : l'hygiénisme, l'expulsion des pauvres à la périphérie par la construction de logements populaires et l'absorption des communes alentour avec création de l'entité région métropolitaine en 1973 ont marqué l'étalement spatial de la ville. En contrepoint, les phénomènes d'involution urbaine, sous l'impulsion des mouvements populaires, sur des aires centrales mais longtemps délaissées par le marché immobilier (par exemple, les rives des fleuves, la mangrove) et la verticalisation impressionnante des quartiers « nobles » caractérisent les dernières décennies. Ces deux tendances ont donné naissance à une configuration socio-spatiale très particulière à la ville. Le territoire semble aujourd'hui receler de multiples micro-fragmentations : Recife se caractérise par une proximité spatiale remarquable entre riches et pauvres, qui n'abolit cependant pas les différences sociales, voire tend à les renforcer par le développement d'une architecture sécuritaire et par la multiplication de logiques d'évitement des différents groupes sociaux.

On montrera ensuite que les pouvoirs publics ont d'ailleurs pris acte de ces deux facettes. Aujourd'hui, on remarque que la planification urbaine est divisée entre deux échelles, qui dialoguent peu entre elles : l'échelle *communautaire*, réservée aux aires défavorisées, avec notamment le Budget Participatif et le PREZEIS (Plan de Régularisation des Zones Spéciales d'Intérêt Social) ; et celle de la *ville dite « formelle »*, marquée par le discours de la planification stratégique, avec de grands projets urbains soucieux de connecter la ville aux réseaux des villes mondiales (notamment à travers le tourisme) et sous l'impulsion d'initiatives privées qui dessinent un paysage urbain toujours plus sécurisé. Dans le même temps, Recife utilise la planification métropolitaine, spécialement avec sa prestigieuse voisine Olinda, pour développer des projets stratégiques (Projet Recife/Olinda d'intégration des berges des deux villes d'un point de vue économique et culturel) et attirer les investisseurs privés.

Au final, Recife a fait le choix d'un discours mondialement répandu (la planification stratégique) pour répondre aux défis de gouvernance urbaine que lui pose la répartition originale de sa population sur son territoire urbain. On s'interrogera, pour conclure, sur la pertinence de ce choix.

**TITLE:**

How to face urban fragmentation by the implementation of two scales of urban planification: the case of Recife (Brazil).

---

<sup>3</sup> Doctorante à l'IHEAL (Institut des Hautes Études de l'Amérique latine), Université de la Sorbonne Nouvelle/Paris III.

Adresse : 20 rue Beaucourt Decourchelles. 59800 Lille.

Tel.: (33) 03 20 09 34 79

Port.: (33) 06 12 69 52 46

Mél: anamariamelo@club-internet.fr

## ABSTRACT:

The city of Recife, capital of Pernambuco state (in Brazil's North-Eastern region), in the forefront of a metropolitan region of more than 3,2 millions inhabitants, combines a large urban spread (2776 km<sup>2</sup>) with many forms of socio-spatial fragmentation.

Firstly, we will show that the urban spread took place in a variable way, according to different periods: the hygienism, the expulsion of the poor to the outskirts by the construction of residences for the lower-income population and the absorption of the surrounding towns by the creation of a metropolitan entity in 1973 have characterized this city's spatial spread. On the other hand, the phenomena of urban involution, under the impulsion of popular movements, in the central areas – but long time forgotten by the real estate market (for example, river banks and swamps) – and the impressive verticalisation of the “noble” districts characterize the last decades. These two tendencies gave birth to a very particular socio-spatial urban configuration. Nowadays, the territory seems to hide multiples micro-fragmentations: Recife is characterised by a remarkable spatial proximity between the rich and the poor, which nevertheless does not abolish social differences, but, on the contrary, tends to strengthen them through the development of a security architecture and the multiplication of strategies of avoidance of different social groups.

Secondly, we will show that the local authorities have become aware of these two sides of the reality. Thus, we can notice that the urban planification is today divided in two scales whose links are almost non-existent. The *community* scale is reserved to the lower-income areas, particularly with the Participatory Budgeting and the PREZEIS (Regularization Plan of Social Interest Special Areas). The scale of the “*formal*” city is marked by the strategic planification discourse, with important urban projects aiming to link Recife to the networks of global cities (especially through tourism), and the impulse of private initiatives that configure a crime-protected city. At the same time, local authorities use the metropolitan planification, notably in collaboration with their prestigious neighbour Olinda, so as to develop strategic projects (Project Recife/Olinda whose objective is to integrate the frontier areas of both cities, from the economic and culturel points of view) and attract private investors.

Finally, Recife has made the choice of a world-spread discourse (the strategic planification) to face the challenge of urban management that the peculiar distribution of the city population imposes to the urban territory. We will wonder, to sum up, if this choice is the most relevant.

---

### *Proposition de poster*

## **Quand la gestion des déchets guide l'étalement urbain**

Mathieu Durand, Université Rennes 2  
[m3durand@yahoo.fr](mailto:m3durand@yahoo.fr)

Les villes de la zone andine se sont souvent développées le long d'une barrière géographique (chaîne de montagne, rivière ou côte). Cette configuration impose le comblement d'espaces creux ou inondables pour permettre leur

urbanisation. C'est le cas de Lima qui, encastrée entre l'océan pacifique et la cordillère des Andes concentre sa croissance le long de trois cours d'eau.

Il s'avère que ces cours d'eau sont également des espaces privilégiés pour traiter les déchets urbains, car cette localisation permet d'évacuer le surplus de déchets directement dans la rivière. Qu'elles soient autorisées ou sauvages, la plupart des décharges de Lima se situent donc le long des cours d'eau. Une des conséquences de ce phénomène, au-delà des conséquences environnementales, sanitaires et sociales, est le fait que ces décharges permettent de combler des espaces inondables et parfois marécageux, afin de les urbaniser.

Le cas de Lima sera détaillé au travers de deux exemples, deux territoires étant dans un contexte urbain différent, mais répondant aux mêmes processus de gestion des déchets et d'urbanisation :

La Marge Gauche du Rio Rimac est un territoire péricentrique mais marginalisé. Il se trouve sur un axe urbain majeur, entre le centre historique de Lima et son port (Callao), enclavé entre une zone industrielle et le rio Rimac. Ce territoire s'est urbanisé à partir des années 1950 autour d'une décharge sauvage. Les populations se sont fixées car elles pouvaient tirer un profit économique du recyclage des déchets. Cet amas de déchet a permis de remblayer les berges du rio, de les consolider et d'urbaniser tout le secteur. Aujourd'hui, malgré le fait que la décharge soit abandonnée, la population vit toujours du recyclage.

Le second terrain étudié est le secteur nord de Lima., un des trois axes d'extension urbaine, autour du rio Chillón. Pour le moment il s'agit encore d'une zone périurbaine, où les quartiers populaires spontanés fleurissent et où les lotissements privés commencent à prendre forme. La présence d'une décharge officielle, contrôlée fait que beaucoup de familles de ces quartiers populaires vivent du recyclage des déchets. Par ailleurs il existe de nombreuses décharges sauvages le long du rio. Une fois fermées, elles permettent aux promoteurs de construire des lotissements sur ces espaces.

Ces deux exemples permettent de faire ressortir un phénomène similaire ayant eu lieu à des dates différentes et dans un contexte urbain différent. L'étalement de la ville est intimement lié à la gestion des déchets, que se soit par la consolidation de l'espace urbanisable ou par les activités économiques que cette gestion propose aux nouveaux arrivants. Il reste à savoir quelles sont les conséquences en terme d'environnement et de risque sanitaire, sur la ville comme sur la population ? En quoi cette activité économique, sa mauvaise image et le risque sanitaire associé exclus ces populations du reste de la société et fragmente l'espace urbain ?

## *When the management of waste guides urban spread*

The cities of the Andean zone often developed along a geographical barrier (mountain, river or coast). This configuration forces the filling of hollow or easily flooded spaces to allow their urbanization. It is the case of Lima which, embedded

between the Pacific Ocean and the Andes cordillera concentrates its growth along three rivers.

It proves that these rivers are also spaces privileged to treat urban waste, because this localization makes it possible to evacuate the surplus of waste directly in the river. Whether they are authorized or wild, the majority of the discharges of Lima are thus along the rivers. One of the consequences of this phenomenon, beyond the environmental, medical and social consequences, is that these discharges make it possible to fill easily flooded and sometimes marshy spaces, in order to urbanize them.

The case of Lima will be detailed through two examples, two territories being in a different urban context, but answering the same processes of management of waste and urbanization:

The Left Margin of Rimac River is a péricentrique but marginalized territory. It is on a major urban axis, between the historical centre of Lima and its port (Callao), wedged between an industrial park and Rimac river. This territory has been urbanized as from the years 1950 around a wild discharge. The populations were fixed because they could benefit economically from the waste recycling. This cluster of waste made it possible to embank the banks of Rio, to consolidate them and urbanize the entire sector. Today, in spite of the fact that the discharge is given up, the population always saw recycling.

The second studied ground is the northern sector of Lima, one of the three axes of urban extension, around Chillón River. For the moment it is still about a peripheral zone of the city, where the spontaneous popular districts flower and where the gated communities start to take form. The presence of an official and controlled discharge, makes that many families of these popular districts live waste recycling. In addition there are many wild discharges along the river. Once closed, they make it possible to the promoters to build allotments on these spaces.

These two examples make it possible to emphasize a similar phenomenon having taken place on different dates and in a different urban context. The expansion of the city is closely related to the management of waste, that is by the consolidation of urbanisable space or the economic activities that this management proposes to the newcomers. Is it remains to know which the consequences in term of environment and medical risk, on the city as on the population? In what this economic activity, its bad image and the medical risk associated excluded these populations from the remainder with the company and splits up urban space?

---

## ***Lomé : ville compacte et fronts d'urbanisation***

**MESSANVI Amentor**

### **Résumé**

En occident, la notion de l'étalement urbain fait référence à une paraurbanisation de faible densité qui se poursuit en dehors de toute notion de limite urbaine identifiable par la consommation des espaces de l'environnement naturel et agricole. Il est reconnu que l'étalement urbain dans ce contexte entraîne des problèmes comme les inégalités socio-spatiales, la pollution de l'air et des difficultés de circulation dans les réseaux routiers et autoroutiers. Malgré une croissance démographique limitée, on observe une croissance spatiale générale en fonction de la mobilité motorisée de la population.

Dans une ville d'Afrique au sud du Sahara comme Lomé, le débat de l'étalement urbain ne se pose pas dans les mêmes termes.

Lomé est une ville en croissance. En effet, en moins d'un siècle, la ville a vu multiplier sa population par trois et sa surface bâtie par quatre. L'expansion de la ville se fait grâce aux paysages agricoles périphériques des communautés rurales. C'est une ville qui repousse ses limites avec un renouvellement de ses fronts d'urbanisation. Derrière cette consommation d'espace, il y a des enjeux sociaux, économiques et politiques. La principale question est de savoir si Lomé est une ville étalée ou perçue comme telle et en quoi l'urbanisation de sa périphérie est-elle un enjeu pour l'aménagement.

Pour comprendre la croissance de la ville, il est dressé un portrait du site d'étude, des paramètres qui sont mesurés, collectés ou observés. Les caractéristiques pertinentes pour la discussion sont rapportées (les caractéristiques du site, l'état de l'environnement, la répartition de population, la densité, l'évolution spatiale, etc.). Les incertitudes occasionnées par la collecte des données sont relevées. Les travaux de Y. Marguerat ont montré la spécificité contextuelle de Lomé entre autres du fait des réserves foncières dont dispose la ville, le mode de gestion de la ville et l'inexistence d'une spécialisation résidentielle vers le haut ou vers le bas de l'échelle sociale. Les marqueurs spatiaux de la fragmentation ont été recherchés à travers une spatialisation des données qualitatives. Il s'agit à travers cette approche, de voir comment se manifeste les frontières sociales dans l'aménagement en vue d'appréhender la réalité urbaine.

Lomé est une ville compacte. Elle dispose de réserves foncières pour son expansion. Elle n'a pas un gradient de densité clairement identifiable. Une analyse de la densité urbaine permet de noter qu'on n'est pas en présence d'étalement urbain suivant le principe de décroissance de la densité en fonction de la distance au centre. Les fronts d'urbanisation sont parfois aussi denses que le centre, la ville ne se dilue pas dans les campagnes environnantes. La spécificité de l'expansion urbaine dans ce contexte est marquée une croissance périphérique dense. La croissance urbaine ne vide pas la ville de sa substance mais pose des problèmes organisationnels en termes d'aménagement et d'environnement. Nous montrons la spécificité contextuelle de Lomé dans son expansion spatiale à travers la mixité sociale. Il y a cependant une certaine forme de ségrégation socio-spatiale qui commence à

apparaître avec notamment la formation de deux enclaves intra-urbaines. La fragmentation générée par l'expansion urbaine est perceptible dans la périphérie sous divers formes notamment la construction d'habitat sur des parcelles impropres à l'établissement humain. Un fait qu'il faut lier à la perception de l'étalement est la mobilité des habitants de la ville. L'absence d'organisation des transports en commun et de la difficulté d'accessibilité rend les distances rédhibitoires.

**Mots clés : étalement urbain, croissance urbaine, fragmentation socio-spatiale, urbanisation**

---

## **Etalement spatial et fragmentation de la centralité : cas de l'agglomération tunisoise**

Abdelala BOUNOUH

Urbaniste géographe

Université 7 Novembre à Carthage

Institut supérieur des technologies de l'environnement, de l'urbanisme et du bâtiment

Les espaces urbains et territoires des grandes agglomérations dans les pays du Sud, connaissent à l'heure actuelle un processus de métropolisation, de transformation technologiques et de recomposition économique et sociale. La qualité de leur cadre de vie, l'organisation des mobilités et les incidences environnementales sur leurs territoires constituent des enjeux d'une très grande importance. Cette situation s'applique à l'agglomération tunisoise, aire urbaine comptant plus de deux millions d'habitants pour une superficie urbanisée de 25 000 hectares qui subit de plein fouet un processus de métropolisation qui a commencé à la fin des années 70 par et qui se caractérise par un véritable processus de régénération de son territoire avec un phénomène d'étalement et de fragmentation de la centralité. Ce phénomène de la métropolisation, corollaire de la mondialisation a été à l'origine de l'apparition de graves dysfonctionnements spatiaux et environnementaux. Dans ce contexte, notre communication cherchera à analyser en premier lieu les facteurs qui sont à l'origine de l'étalement et la fragmentation de la centralité à travers une analyse critique du nouveau schéma directeur d'aménagement. Dans une deuxième étape, nous tenterons de montrer les difficultés actuelles de l'instauration d'un vrai système de transport multimodal, face à l'accroissement de la mobilité de la population du fait de la progression du taux de la motorisation. Enfin l'on se penchera sur la question de la stratégie des pouvoirs publics en vue de la préservation des espaces verts face à la prolifération des mégas projets d'aménagement qui ont été entrepris dans l'aire urbaine de l'agglomération tunisoise en particulier le démarrage des opérations de reconquête des berges Nord et Sud du lac de Tunis