La périurbanisation à Bucarest : un phénomène ample et peu maîtrisé

The territories of the periurbanisation of Bucharest : an ample and little mastered phenomenon

Die Stadtrandräume von Bukarest: ein weites und wenig beherrschtes Phänomen

Nicoleta Ticana

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rge/3718>

DOI : 10.4000/rge.3718

ISSN : 2108-6478

Éditeur

Association des géographes de l'Est

Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2012

ISSN : 0035-3213

Référence électronique

Nicoleta Ticana, « La périurbanisation à Bucarest : un phénomène ample et peu maîtrisé », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 3-4 | 2012, mis en ligne le 29 juin 2013, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rge/3718> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rge.3718>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

Tous droits réservés

La périurbanisation à Bucarest : un phénomène ample et peu maîtrisé

The territories of the periurbanisation of Bucharest : an ample and little mastered phenomenon

Die Stadtrandräume von Bukarest: ein weites und wenig beherrschtes Phänomen

Nicoleta Ticana

Introduction

- 1 Les nouveaux territoires urbains et ruraux sont en pleine recomposition en Europe. Cette recomposition est de nature économique, sociale et culturelle. L'étalement urbain, processus qui touche le monde entier depuis des années, mais qui s'est généralisé en Europe dans les années 1960, fait son apparition en Roumanie il y a vingt ans. Le phénomène s'observe d'abord à Bucarest, capitale et seule ville millionnaire du pays. D'autres grandes villes suivent Bucarest dans ce mouvement. La Roumanie connaît actuellement un nouveau mode d'utilisation du sol. Désormais les projets d'urbanisation par extension urbaine font leur apparition : le pavillonnaire dans des lotissements dans et en dehors de la ville, les nouvelles « boîtes » (Péron R., 2004) : espaces commerciaux et de stockage, les grands bâtiments : espaces de bureaux. Bucarest, tout comme d'autres capitales est-européennes, a connu le régime communiste, période pendant laquelle la loi de *systématisation*¹, loi qui interdisait l'expansion urbaine a été mise en place. Pendant cette période de stricte planification non seulement on ne construisait plus, mais on détruisait, le but étant de redonner la terre à l'agriculture. Les logements individuels ont été remplacés par des logements collectifs et les migrations/mobilités étaient presque nulles.
- 2 Dans le contexte de la transition la Roumanie a connu la décentralisation et avec cela une nouvelle phase dans l'urbanisation du pays. Le changement du système politique et économique centralisé par le régime démocratique s'est accompagné d'un arrêt de la production des logements collectifs et de l'industrie lourde. Rapidement les initiatives

privées ont fait leur apparition dans le domaine du logement mais également dans la construction à destination industrielle ou commerciale. Sur le territoire de l'expansion urbaine on voit donc apparaître de nouvelles constructions résidentielles d'un certain standing, ainsi que des constructions à destination fonctionnelle.

- 3 Cette expansion continue de la grande ville, mais aussi des communes² qui l'entourent, urbaines et rurales, s'accompagne de migrations vers l'extérieur de Bucarest, donc de la hausse de la population périurbaine, ainsi que de mobilités pendulaires croissantes dans les deux sens. Les Roumains ont aujourd'hui la possibilité de changer leur logement sans contraintes administratives, voire d'en avoir plusieurs. Ce « *sujet géographique inédit* » (Suditu B., 2006, p. 35) induit des dynamiques et des effets socio-spatiaux divers. Ces dynamiques prennent vie en fonction des politiques locales en matière d'habitat, de transports, de nouvelles activités. Les stratégies des acteurs publics et privés, leurs modalités d'action ainsi que les innovations sociales induites sont importantes à analyser pour comprendre ces dynamiques, les enjeux et les effets socio-spatiaux qui en résultent dans l'espace périurbain bucarestois. Dans ces conditions des questions s'imposent. Quelle population-cible dans ces nouveaux territoires émergents ? Mobilités et flux contribuent-ils à une extension cohérente ou en désordre dans l'espace périurbain bucarestois ? Quelles politiques de gestion pour le périurbain ?
- 4 Il est important dans un premier temps de rappeler le cadrage théorique et la méthodologie d'approche que ce sujet impose. Nous allons ensuite mettre en avant le poids des héritages pour bien comprendre le contexte actuel de la périurbanisation en Roumanie ; nous aborderons les paysages résidentiels ou à destination fonctionnelle, la population avec les échanges et les flux entre Bucarest et son espace environnant pour finir avec une conclusion sur le phénomène à Bucarest et dans d'autres espaces Est-européens.

I. Cadre épistémologique et méthodologie de travail

- 5 La périurbanisation n'est qu'une étape de l'étalement urbain, processus d'urbanisation qui s'étend en dehors de toute limite et au détriment des terres agricoles et de l'environnement naturel. Ce grand processus comprend plusieurs phases, mais avec des degrés de réalisation différents selon les pays. Le contexte historique et le développement économique, qui est d'ailleurs en lien fort avec l'histoire, pèsent beaucoup dans ce contexte d'expansion urbaine. Ce phénomène a été nommé dans de nombreuses langues : *citta diffusa* (Secchi B., 2004), *Zwischenstadt* (Sieverts T., 1997), *expansiune urbană* (Suditu B., 2009)³.
- 6 Aux Etats-Unis la suburbanisation (qui précède la périurbanisation), phénomène consubstantiel à l'urbanisation, est apparue au début du XX^e siècle. A partir des années 1930, le prix attractif du foncier et l'aide de l'Etat ont poussé les familles à accéder à la propriété en quittant la ville et en allant vivre en banlieue. La banlieue est restée résidentielle jusqu'aux années 1960-1970 (*suburbia*), quand on assiste à une suburbanisation en masse avec la réalisation des villes nouvelles (Ghorra-Gobin C., 2003). La banlieue est devenue ensuite un pôle d'attraction des emplois, des services culturels, des loisirs, de la haute technologie. C'est l'*exurbia*. Cette période de suburbanisation connaît également la création de vastes centres commerciaux : les *shopping malls*. Un nouveau terme émerge : l'*edge city* (Garreau J., 1991). Il désigne des

nouveaux pôles urbains structurés autour des *shopping malls*, des centralités périphériques où se concentrent les activités économiques. A l'opposé, un autre terme est apparu : les *edgeless cities* (Lang R., 2003), qui définissent des périphéries où les immeubles de bureaux et les activités de loisirs sont plutôt dispersés.

- 7 En Europe la naissance du processus est signalée plus tard, d'abord en Europe Occidentale dans les années 1960 et ensuite en Europe Centrale et Orientale à partir des années 1990, une fois les régimes totalitaires disparus. Le premier terme utilisé a été celui de la « rurbanisation » (Bauer G. et Roux M.-J., 1976), « *processus d'urbanisation rampante de l'espace rural, d'imbrication des espaces ruraux et des zones périphériques urbanisées* » (Merlin P., 1998). Ce terme a été par la suite remplacé par celui de périurbanisation, dans les années 1980, bien qu'il ait été utilisé pour la première fois en 1967 par J.-B. Racine. Ce phénomène renvoie à une « *introduction d'éléments urbains en milieu rural* » (Beaujeu-Garnier, J., 1991, préface de Steinberg J. et al.), à « *un lieu de contact où s'interpénètrent et s'affrontent deux mondes : le rural et l'urbain* » (Beaujeu-Garnier, J. 1983), à un « *ensemble de zones où l'on observe des phénomènes de croissance démographiques...où l'on enregistre une production de logements neufs sous des formes variées* » (Jalabert G., 1985) ou encore à une « *une fraction de l'espace sur laquelle se localise une nouvelle phase de la croissance urbaine, plus adaptée à l'état du système socio-économique* » (Jaillet M.-C., 1985). Aujourd'hui on parle d'exode urbain⁴ (Merlin P., 2008), phénomène qui domine par rapport à l'exode rural.
- 8 Une multitude d'autres concepts concernant ce nouveau mode d'urbanisation ont été diffusés : « métropole » (F. Ascher, 1995), « ville émergente » (Dubois Taine G., et Challas Y., 1997), « ville éclatée » (May N., et al., 1998, Haumont N., et Lévy J.-P., 1998). Ces nouveaux espaces, qualifiés de tiers-espaces (Vanier M., 2008), d'entre-deux (Humeau J. B., 2004), de mi rural-mi urbain ou de campagnes métissés (Donadieu P., 1998) montrent le fait que la campagne se réinvente, se transforme « *sous l'effet d'importantes recompositions démographiques, sociales et économiques, recompositions liées à l'évolution des divers modes de vie, à l'essor des mobilités et aux dynamiques urbaines* » (Mora O, Vanier M. (préface), 2008).
- 9 En Europe de l'Est et notamment en Roumanie, d'autres termes sont utilisés : « zone d'influence urbaine » ou « espace pré-citadin » pour désigner ce phénomène d'extension urbaine. La zone d'influence, considérée comme synonyme de *umland*⁵ ou de *banlieue* représente « *une zone où se dégagent de nombreuses liaisons entre la ville et sa région* » (Ianoș I., 2000). Le périurbain est défini dans le *Dictionnaire de géographie humaine* par G. Erdeli et M. Ielenicz comme « *l'espace situé à la périphérie d'une ville et de sa banlieue, qui est affecté par des transformations profondes démographiques, économiques, sociales, politiques et culturels, issues des ses relations avec la ville. La migration d'un grand nombre de citoyens, qui viennent vivre dans les communes rurales, mais continuent de travailler dans la ville, se traduit dans le paysage par une modification des logements, des équipements, de la densité et de la qualité des voies de communication. Les espaces périurbains ont comme traits dominants : le caractère résidentiel, la prégnance des migrations pendulaires et le caractère de sous-ensemble de la ville* ». Le premier chercheur ayant travaillé sur la question de la périurbanisation en prenant comme espace-laboratoire Bucarest est I. Iordan en 1972. Il a réalisé l'étude *Zona periurbană a Bucureștiului* (La zone périurbaine de Bucarest), travail qualifié comme « *première vraie analyse d'un territoire périurbain roumain* » (Mihăilescu V., 2003). A partir de l'an 2000 plusieurs thèses de doctorat font leur apparition, thèses sur des questions

thématiques dans le domaine de la croissance urbaine. (Suditu B., 2006, Cepoiu L., 2008, Vânău G.O., 2009, Grigorescu I., 2010 etc.).

- 10 Une méthodologie de travail qualitative et quantitative s'impose, en commençant par une étude bibliographique et de terrain, avec une analyse des documents réglementaires, cartes et photos aériennes, images satellitaires, analyse des données statistiques de l'INSEE, de la presse, des sites web des différentes communes ou institutions publiques et organisations pertinentes dans l'aménagement du territoire roumain. Des questionnaires seront appliqués, des entretiens seront réalisés également, la rencontre avec les différents acteurs locaux ou autres étant une étape très importante dans la réalisation de cette étude.
- 11 Sur le plan bibliographique l'étude des différents ouvrages, thèses de doctorat, articles, rapports d'étude est une première nécessité. Cette recherche nous permet de mieux connaître le processus d'étalement urbain et de faire des hypothèses de travail. L'étude de la législation en termes d'aménagement du territoire, les projets en cours ou futurs, les documents d'urbanisme, les cartes et les photos aériennes à des dates différentes nous aident à comprendre l'évolution et les mutations territoriales qui se sont opérées sur notre terrain laboratoire.
- 12 La recherche de terrain repose d'abord sur l'observation que ce soit sur l'architecture des maisons, l'état du bâti, les services et les activités fonctionnelles des espaces périurbains étudiés ou les infrastructures et notamment celles de transport, pour préciser les éléments morphologiques et fonctionnels précieux dans l'analyse qui suivra. La prise des photos est aussi importante pour représenter la réalité rencontrée sur le terrain. La consultation des documents d'urbanisme et des sources statistiques, les entretiens et les discussions avec les acteurs rencontrés (techniciens, chefs de service, acteurs publics ou privés, décideurs ou usagers) nous permettent l'analyse de nos hypothèses pour pouvoir poursuivre ensuite à des prospectives et à des solutions.
- 13 La troisième et dernière étape est l'analyse de toutes ces données par les différents outils graphiques et cartographiques. A partir des logiciels CAO et DAO, Excel ou autres nous avons produit des cartes de synthèse et des graphiques qui nous permettent de montrer d'une façon plus claire les évolutions et les changements qui ont eu lieu sur notre espace d'étude pendant la période analysée.

II. Avant et après 1990 : politique restrictive de l'étalement urbain versus libération des énergies

- 14 Le programme de systématisation du territoire de 1974, synthèse de deux politiques, celle du Parti Communiste Roumain (PCR) de 1945 et celle de Nicolae Ceausescu, de 1965, depuis son arrivée au pouvoir, visait une transformation radicale de l'ensemble de l'habitat, rural et urbain, du pays. Cette politique devait permettre l'élimination des différences entre villes et villages, le rapprochement des conditions de vie et la création des conditions nécessaires à l'« homogénéisation » de la société. Cette action avait pour but de développer toutes les régions et les localités roumaines en répartissant la main-d'œuvre sur tout le territoire national et en réalisant une hiérarchie urbaine : villes, centres agro-industriels et villages⁶.
- 15 La *systématisation* urbaine et rurale s'est réalisée dans un contexte de stricte planification. Pendant cette période on limitait la construction à l'horizontale, tout en favorisant la densification et la construction en hauteur, le but étant de rationaliser

l'aménagement du territoire en gardant la terre pour l'agriculture, de faciliter l'industrialisation du pays et de canaliser l'exode rural. Cela s'est fait en suivant les orientations des documents d'urbanisme de l'époque : les schémas de *systématisation*.

- 16 La politique s'est réalisée en suivant des modalités et des rythmes différents en ville et à la campagne. La planification centrale souhaitait limiter la croissance des grandes villes et le développement accentué des petites et moyennes villes (Budişteanu A., 1988). Pour le rural on visait d'une part la démolition des localités qu'on considérait sans « *perspective de développement* » et d'autre part la reconstruction et l'agrandissement des villages conservés (surtout en hauteur, dans les limites du périmètre constructible) suivant le modèle urbain. Les centres-villes allaient être remodelés en construisant des « *centres civiques* », politico-administratifs, tout en bâtissant aux alentours des cités HLM construites en général sur des quartiers anciens rasés. « *D'énormes cités sont alors édifiées pour accueillir la population paysanne que l'on dirige vers les villes afin d'industrialiser le pays* » (Rosière S. 1990, p. 51). L'allure des espaces résidentiels allait changer avec la nouvelle loi. Désormais les constructions résidentielles allaient être représentées par des « blocs », les grands immeubles d'habitat collectif, avec un minimum de R+2 en fonction de la taille et du profil socio-économique de la ville (R+1 pour les villages, cf. Photo n°1). Les villages trop petits ou trop éloignés des territoires destinés aux changements allaient disparaître. Ainsi 7000 à 8000 villages sur les 13 000 existants en 1988 devaient être rasés. Cela s'est d'abord réalisé dans le Secteur Agricole Ilfov⁷, qui a connu une phase globale de démolition active.
- 17 Les zones les plus concernées par le plan ont été les alentours des grandes villes et des grands axes de communications. Les environs de Bucarest, région pilote, ont été le plus touchés. C'est dans les départements d'Ilfov et de Giurgiu que l'on compte la plupart des villages aujourd'hui rasés, parfois déjà labourés (exemples : Buda⁸, Vlădiceasca⁹, Dimieni¹⁰, Ordoreanu¹¹, villages qui ont repris vie après la chute du régime). Dans la plupart des villages chef-lieu de commune on a construit les « blocs » pour reloger la population restée sans maison (cf. Photo n°1). Des communes comme celles de Cornetu, Otopeni, Bragadiru, Măgurele, 1 Decembrie, Popeşti-Leordeni (communes appartenant au département Ilfov), Mihăileşti (département Giurgiu) ont changé complètement d'aspect. Quelques-unes sont devenues aujourd'hui des localités urbaines, bien que le niveau de confort ne dépasse pas celui des localités rurales un peu plus développées. Il y a des contre-exemples : des localités vouées à devenir centres locaux de développement avaient déjà changé de statut (elles sont devenues villes), sans qu'il y ait aucun changement visuel dans la localité. Une fois le changement de régime effectué, toutes les opérations de *systématisation* ont été arrêtées. Elles sont restées localités urbaines de nom, mais rurales de fait.

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

Mihăilești est une commune urbaine dans le département de Giurgiu, au Sud-ouest de Bucarest, faisant limite avec les communes de Cornetu et Magurele, communes d'Ilfov. Des petits collectifs, R+1 ou +2 (construits après la destruction), on en trouve souvent dans les villages voués à la *systématisation*. Aujourd'hui à Mihăilești les R+1 et R+2 côtoient les « blocs » de l'époque communiste presque tous réhabilités (thermique) ou les nouveaux HLM, ainsi que les nouvelles villas individuelles qui font leur apparition un peu partout dans les communes autour de Bucarest.

Réalisation : N. Tîcana, mai 2010

- 18 La chute du communisme s'est réalisée en décembre 1989 par une révolution ; un nouveau cadre législatif a été mis en place. La loi 58/1974 de *systématisation* a été abrogée et les plans de *systématisation* également ; on a créé de nouveaux instruments de transition concernant la planification urbaine et la gestion foncière. La restriction de posséder une seule propriété a été éliminée, fait qui a favorisé l'apparition du marché de l'immobilier (Suditu B. *et al.*, 2010, p.81). De nouvelles lois sont apparues en 1991 concernant l'autorisation des constructions (loi 50/1991) et l'administration publique locale (loi 69/1991), ainsi que la loi 18/1991 concernant la réforme agraire. La rétrocession des terres a permis la création d'un marché foncier libre et le changement de la destination des terres. Beaucoup de terrains agricoles, surtout près des grandes villes, ont changé de statut. Désormais, ils se prêtent aujourd'hui à une destination soit résidentielle soit fonctionnelle.
- 19 Depuis 1990 Bucarest et son territoire périurbain connaissent des changements profonds. Quelques phases s'imposent dans cette dynamique périurbaine. Jusqu'en 2000 l'expansion urbaine de Bucarest a été lente. Pendant cette période les investissements immobiliers ou autres n'ont pas été très nombreux. Quelques premiers quartiers de grands pavillons apparaissent dans la proche périphérie bucarestoise, notamment au Nord-est de la capitale. Les constructions à destination industrielle, de stockage, commerciale et de bureaux sont plus rares. Depuis le rythme s'est accéléré (Erdeli G.,

Nae M., 2008). Au début du XXI^{ème} siècle Bucarest et son espace périurbain connaissent une explosion de nouvelles habitations, ainsi que d'espaces fonctionnels. C'est le Nord qui attire les investisseurs immobiliers pour les constructions résidentielles et l'Ouest pour celles à destination fonctionnelle, grâce aux aménités paysagères et aux axes de transports bien développés. L'Est et le Sud sont assez délaissés, sans doute à cause de la proximité des départements plus pauvres. Aujourd'hui le contexte économique mondial et la crise interne roumaine ralentissent voire stoppent le processus. Il y a une baisse de l'offre et une diminution de la demande en constructions. Le prix des terrains a beaucoup baissé, le foncier ne se vend plus, les constructions résidentielles restent inachevées et le degré d'occupation des espaces de bureaux et industriels est en continue baisse.

- 20 Cette forte dynamique périurbaine, d'avant la crise, s'est traduite par une croissance du nombre d'autorisations de construction et en conséquence par une extension de l'espace construit et de l'*intravilan*¹² (somme de l'espace construit et constructible) des localités (cf. Fig. n°1), par une augmentation de la population dans la plupart des communes rurales ou urbaines de l'espace périurbain de Bucarest, par une explosion des centres commerciaux en périphérie de Bucarest, des espaces de bureaux, des zones industrielles et des espaces de stockage et de logistique. On observe également une hausse spectaculaire du nombre de voitures individuelles et donc une motorisation croissante de la population périurbaine, ainsi qu'une augmentation des mobilités pendulaires dans les deux sens, des Bucarestois qui partent travailler en dehors de Bucarest, ainsi que des périurbains qui travaillent dans la capitale.
- 21 Cette dynamique s'est produite dans des contextes spatio-temporels différents. Tout d'abord ce sont le Nord et l'Ouest qui se sont développés (le Nord est préféré pour les espaces de bureaux et les constructions résidentielles, grâce à la multitude de lacs et forêts et à la proximité des montagnes, pendant que l'Ouest est destiné aux zones de stockage et de logistique, grâce à la présence de l'autoroute), le Sud et l'Est suivent lentement depuis quelques années (L'est et le Sud se trouvent à proximité de départements plus pauvres du point de vue économique). Pression immobilière, investissements, infrastructures de transports et motorisation sont les principaux facteurs qui ont contribué à l'étalement urbain de Bucarest. Cela ne s'est pas fait sans conséquences : pollution sonore et écologique, perte qualitative et quantitative des terrains agricoles, spéculation et impact sur l'architecture et les paysages.
- 22 La périurbanisation bucarestoise s'observe d'abord avec les nouvelles constructions résidentielles. Il y a ensuite les constructions à destination fonctionnelle.

Fig. n°1 : Extension de l'espace construit dans le département d'Ilfov entre 1990 et 2008¹³

L'expansion urbaine s'observe partout en partant de Bucarest, surtout vers le Nord, dans les communes de Voluntari et Otopeni, où on observe un étalement en « tache d'huile », mais également vers d'autres parties, vers le Sud et Ouest où on observe plutôt une extension en « doigts de gants ». Le mitage de l'espace est également présent, bien qu'on le voie moins sur la figure ci contre. Voluntari et Otopeni, communes urbaines, se sont beaucoup développées, la première grâce à la présence des forêts et zones d'agrément, la deuxième grâce à l'existence de l'aéroport international de Bucarest présent sur son territoire.

III. Dynamiques périurbaines : changements résidentiels et fonctionnels importants depuis une décennie

- 23 La périurbanisation de l'habitat marque la fin de la ville européenne dense et compacte (Madoré F., 2008). Désormais la maison individuelle devient le rêve de tout européen. En Roumanie et à Bucarest notamment la périurbanisation se traduit d'abord par une augmentation du nombre de logements représentés par de grandes maisons, les pavillons en lotissements, en général fermés, ou par des villas dispersées dans les communes. On construit également du collectif, les « appartements de luxe » dans les nouvelles résidences d'un minimum R+4.
- 24 Les autorités approuvent des autorisations de construction, leur nombre ne cessant pas d'augmenter depuis 2002 (cf. Fig. n°2). Ces autorisations concernent les nouvelles constructions, les agrandissements en hauteur ou en largeur et tout autre changement de ce type pour les constructions anciennes. Ceci s'accompagne bien sûr d'une hausse de la population (cf. Fig. n°3).

Fig. 2, 3 : Hausse du nombre d'autorisations de construction résidentielles (gauche) et augmentation du nombre d'habitants (droite) dans quelques communes autour de Bucarest entre 2002 et 2007

Source : INSSE, Réalisation : N.Ticana

- 25 Mais quelle population est concernée par ce phénomène de périurbanisation ? Notons que le prix des terrains dans certaines parties de l'espace périurbain pouvait atteindre en 2006-2007 1000 euros le m² (par exemple à Pipera, quartier de Voluntari). Même si dans d'autres communes attractives le prix baissait jusqu'à environ 150 euro le m² (cf. Tableau n°1), cela restait quand même cher pour la plupart des Roumains. La population concernée fait donc partie de la classe riche de la société roumaine. Aujourd'hui même si le prix des terrains et des constructions a baissé dans certains endroits, suite au contexte économique mondial, une grande partie de la population n'a pas les moyens de les acquérir (aussi à cause du fait que les banques n'accordent plus de crédits).

Tableau n°1 : Le prix des terrains dans quelques communes en dehors de Bucarest

Commune	Prix (euros/m ²)	Zone
Otopeni	150-450	Nord
Pipera	400-1000	Nord
Domnești	150-200	Sud-ouest
Bragadiru	400-500	Sud-ouest
Popești-Leordeni	150-250	Sud-est
Pantelimon	150-200	Est
Afumați	120-250	Nord-est
Chitila	150-500	Ouest
Corbeanca	45-180	Nord

Source : Colliers International 2007, Réalisation : N. Ticana

- 26 Pourquoi le prix des terrains est-il si élevé ? La raison principale est la spéculation. Des soi-disant investisseurs, achètent des terrains, pour les revendre ensuite à des nouveaux clients et ainsi de suite. Les promoteurs immobiliers, quant à eux doivent avoir eux aussi un profit. Coût élevé de la construction et coût élevé du terrain, font que les nouveaux logements coûtent assez cher. L'acheteur à budget limité ne peut pas se permettre un tel achat. Malheureusement l'Etat ainsi que les autorités locales n'ont pas de solution pour le moment. En ce qui concerne les réseaux d'infrastructures, ces nouveaux logements subissent des dysfonctionnements : manque de routes de bonne viabilité ou de réseau d'assainissement. Les habitants ont dû construire leur propre fosse septique et mini-station d'épuration. Si certains en sont mécontents, d'autres acceptent plus facilement. De toute façon tout le monde s'adapte. L'absence d'équipements et de services est sans doute un problème, pourtant la proximité de Bucarest avec toutes les commodités rassure les habitants, du coup l'importance du manque de services et d'équipements diminue. L'étalement urbain à Bucarest est un phénomène qui n'est pas encadré par les pouvoirs politiques, faute de plans d'aménagement et de stratégies cohérentes du développement urbain. Cela se fait d'une manière chaotique à cause des dysfonctionnements législatifs à propos de l'urbanisme.
- 27 Un deuxième type de constructions vers le territoire périurbain bucarestois est celui destiné aux bureaux, centres commerciaux, espaces de stockage ou de logistique. On verra plus loin comment ces zones occupent le territoire dans les limites municipales de Bucarest et à l'extérieur, dans le périurbain.
- 28 La saturation des zones d'activités dans la ville-centre, le besoin de grands espaces poussent les entreprises vers les périphéries de Bucarest ou encore vers les communes rurales ou urbaines dans l'espace périurbain de Bucarest. A cela s'ajoutent le prix du foncier et les taxes locales moins chères. Ces nouvelles implantations contribuent au développement économique de ces nouveaux territoires qui se transforment et se recomposent. Cela crée également de l'emploi pour la population locale.
- 29 Pendant que les centres commerciaux et les zones de bureaux (cf. Photos n°2) préfèrent le Nord, les zones industrielles, espaces de stockage ou de logistique se trouvent plus

vers l'Ouest (cf. Photo n°3), le long de l'autoroute A1, Bucarest-Pitești. Des projets sont également en cours (cf. Fig. n°4).

Photos n°2 : La zone commerciale Băneasa, au Nord de Bucarest

Source : N. Ticana, avril 2012

Photo n°3 : Bucharest West, un des plus importants projets de logistique, de l'Ouest de la capitale

Source : Colliers International, 2007

Nouveaux espaces de commerces et de logistique implantés à l'entrée de Bucarest au Nord et à l'Ouest. Băneasa avec comme enseigne principale Ikea – magasin de meubles et Bucharest West – projet de logistique situé à côté de l'autoroute A1 Bucarest-Pitești, vers l'ouest de la Roumanie.

Fig. n°4 : Les projets de constructions à destination fonctionnelle dans et à l'extérieur de Bucarest en 2009

Sur la figure ci-dessus, on voit que les projets concernant les bureaux prédominent au centre de Bucarest et vers la partie Nord, les projets industriels se localisent plutôt à côté d'un axe important de communication, pendant que les grandes surfaces vont se retrouver soit vers les périphéries de Bucarest soit vers le centre. Le périphérique de Bucarest, ainsi que les deux autoroutes A1, vers Pitești, où on trouve l'usine DACIA et la A2 vers Constanta (port au bord de la mer) sont présentes sur la figure, tout comme le nouveau périphérique de Bucarest et le projet d'autoroute vers Brasov (dans les Carpates).

- 30 L'apparition de toutes ces constructions très consommatrices d'espaces se fait au détriment de l'agriculture. Quelques limites à cette extension périurbaine existent dont la grande fragmentation du territoire en Roumanie. En effet par suite de la loi n°18/1990, concernant la propriété foncière, les terrains agricoles ont été restitués aux anciens propriétaires, ceux qui ont été dépossédés de leurs terres pendant la période communiste. Cela fait qu'aujourd'hui les terrains agricoles sont émiettés. Quelques grandes parcelles de terre agricoles existent toujours, pourtant la superficie totale de ces espaces est très minoritaire. Ceci représente un handicap pour la grande culture, mais également pour attirer des investissements. Les grands projets d'urbanisme font leur apparition lentement, car il y a la lourde tâche pour les investisseurs/constructeurs d'acheter les terrains aux différents propriétaires. Au Sud et à l'Est, où la périurbanisation est plus lâche, une agriculture périurbaine existe, plutôt maraîchère et horticole sur des terrains d'environ 2500 m² (le cas de la commune de Vidra au sud de Bucarest), mais également en grandes exploitations cultivées en céréales par des associations de production (entre 42 et 657 ha, toujours dans le cas de Vidra). Sinon, partout dans le périurbain, l'agriculture, là où elle existe encore, est une agriculture de subsistance.
- 31 Ces changements visuels dans la construction entraînent des migrations résidentielles. Elles représentent un des principaux facteurs, mais également une des conséquences de

l'étalement urbain bucarestois qui ont pris de l'ampleur à partir de l'an 2000. Entre 1990 et 2000 ces migrations étaient assez timides, pendant l'époque communiste elles étaient presque inexistantes, à cause de la politique restrictive de l'étalement urbain de l'époque. Les mobilités alternantes étaient bien présentes même pendant la dictature, mais dans un seul sens : vers Bucarest. Il s'agit des mobilités pour le travail d'abord, mais également pour la vente des produits agricoles, déplacements scolaires, déplacements commerciaux ou administratifs, faits qui ont été analysés par I. Iordan dans sa thèse de doctorat en 1972. Ces déplacements se faisaient à cette époque soit en train ou en bus, rarement en voiture personnelle. Ces navettes variaient d'un mois à l'autre et d'une localité à une autre. Leur nombre était en hausse par rapport à 1950 (8500 dans l'espace périurbain délimité par I. Iordan). On en comptait environ 70 000 en 1970. La construction des grandes unités industrielles en a été une cause majeure.

- 32 Aujourd'hui la donne a changé. Les mobilités résidentielles sont en hausse, bien que statistiquement dans certaines localités cette hausse ne soit pas spectaculaire, en réalité elle l'est bien, puisque beaucoup de Bucarestois qui s'y installent ne changent pas l'adresse figurant sur leurs papiers. Leurs raisons sont simples : soit ils préfèrent garder une « adresse de Bucarest », idée restée dans les esprits depuis vingt ans, quand cela était presque impossible, soit ils n'ont pas le loisir de le faire, car cela prend beaucoup de temps et nécessite beaucoup de déplacements. Or pour ceux qui travaillent, le temps est limité. Les autorités locales aimeraient bien que les nouveaux habitants opèrent ces régularisations, car cela rapporterait des moyens financiers et par suite plus de capacité d'investissement (réseaux d'infrastructures ou de transport, réhabilitation, équipements ou services). Les migrations pendulaires se réalisent aujourd'hui dans les deux sens à Bucarest : de et vers les communes de l'espace périurbain. Cela est dû à l'installation des divers espaces de bureaux, centres commerciaux ou zones industrielles (cf. *supra*). Comme la plupart de ces entreprises se trouvent soit en périphérie de Bucarest, soit en dehors, les flux de circulation pendant les heures de pointe sont totalement à l'inverse. Pendant que ceux qui travaillent en périphérie ou en dehors de la ville mettent des heures le matin pour arriver à leur travail et le soir pour rentrer chez eux, pour ceux qui travaillent dans le centre-ville de Bucarest les routes sont fluides tant le matin que le soir (Suditu B., 2006).
- 33 Ces flux se réalisent dans un contexte où on connaît une hausse spectaculaire du nombre de véhicules, et où les transports en commun sont insuffisants (cf. Fig. n°5). La plupart de ces lignes périurbaines de bus réalisées par la RATB¹⁴ ont été supprimées récemment (2011), à cause des dettes des communes périurbaines envers la mairie de Bucarest. Il y a quelques communes qui ont créé leur propre transport en commun vers la capitale, sinon la plupart comptent sur les compagnies privées de minibus qui reprennent les trajets des anciens bus de la RATB, mais qui pratiquent des tarifs assez élevés. Il y a donc des dysfonctionnements aux insuffisances des infrastructures de transports et aux axes de communication (cf. Fig. n°6) : routes étroites et anciennes, manque de réhabilitation, faible densité, embouteillages ou manque de parkings et de transports en commun, cherté des tickets des compagnies privées. Bucarest est « suffoqué par le trafic » (Suditu B., 2006).

Fig n°5 : Les lignes périurbaines de bus assurés par la RATB en 2010

RATB avec quelques opérateurs privés sont les seuls à assurer d'une manière systématique le transport hors de la ville dans le département d'Ilfov. Les opérateurs privés desservent même les départements voisins, mais les tarifs sont plus élevés. On voit sur la figure ci-contre le manque de liaisons de bus entre les communes périurbaines, toutes les lignes convergeant vers Bucarest. Les bus desservant l'espace périurbain sont anciens et pas confortables. Cela contribue donc à une mauvaise qualité des transports publics avec l'insuffisance des lignes périurbaines et les dysfonctionnements liés aux infrastructures.

Source : RATB (Régie Autonome de Transport Bucarest)

Fig n°6 : Routes principales à Bucarest, département Ilfov

La région Bucarest-Ilfov représente le plus important noyau de transport routier, ferroviaire et aérien, national et international du pays, qui est caractérisé par un haut degré d'accessibilité. Bucarest est situé à la confluence de principaux couloirs multi modaux de transport européen. Les routes communales qui ne sont pas représentées sur la figure ne sont pas adaptées au trafic routier moderne et cela gêne le trafic. Le périphérique existant est étroit, mais des travaux d'élargissement ont déjà commencé dans la partie Nord de Bucarest. Les projets d'autoroute et de nouveau périphérique avancent lentement à cause des expropriations et de leur coût élevé.

Conclusion : les spécificités de la périurbanisation bucarestoise

- 34 L'originalité de la périurbanisation à Bucarest repose donc sur la forte dynamique périurbaine liée à un long étouffement qui finalement se traduit par une libération des énergies, l'augmentation continue de la population dans les espaces périurbains, les migrations vers ces espaces entourant les grandes villes, le rattrapage de la motorisation, l'explosion des centres commerciaux périphériques et des zones de bureaux avec une tertiarisation galopante. Bucarest apparaît ainsi comme un excellent laboratoire de l'insertion dans la société de consommation et la mondialisation.
- 35 La capitale roumaine se développe et s'étend spatialement et les communes limitrophes l'accompagnent dans ce processus. C'est un espace qui affiche une forte attractivité. C'est dans le territoire périurbain que la population s'accroît le plus, où il y a une forte demande en logements et en terrains à bâtir, beaucoup d'investissements et de projets de vie. Ceci n'est valable que pour une classe sociale : la population la plus fortunée, car les prix des terrains ou des maisons déjà construites sont assez élevés. La périurbanisation se réalise pourtant d'une manière non-régulée, non-contrôlée par les autorités. On construit souvent sans autorisation, ou loin des réseaux d'infrastructures.

Les disfonctionnements liés aux axes de communications et aux infrastructures de transport, corroborés avec les insuffisances liées aux réseaux d'infrastructures, équipements et services contribuent encore plus à cette périurbanisation en désordre. Il y a une réelle difficulté de communication et de coopération entre les structures administratives et donc il n'existe pas de politique de gestion du périurbain bucarestois. Parmi les causes il y a l'absence d'une culture de la coopération, la peur de perdre l'autonomie sur son territoire et surtout sur le foncier, ainsi que l'ancienne politique centralisatrice. En effet, le contrôle étatique, omniprésent dans presque tous les aspects du développement urbain, a empêché la prise de décisions au niveau local et la concertation entre les divers acteurs, fait qui se reflète aujourd'hui dans tous les domaines, y compris dans celui de l'aménagement du territoire.

- 36 La quasi-inexistence de la propriété privée, le contrôle direct de l'Etat sur l'usage des sols, l'industrialisation massive, l'encadrement de la croissance des villes et notamment des processus de périurbanisation, l'absence d'autonomie des collectivités locales et l'absence de démocratie sont des traits communs que les pays communistes de l'Europe Centrale et Orientale ont connus. L'héritage communiste se traduit par des sociétés urbanisées, un secteur industriel surreprésenté et des services sous-représentés, ainsi que l'absence d'une culture de la gouvernance, fondée sur la confiance, le contrat et le partenariat entre les niveaux d'administration (Lepesant G., 2008). Bien qu'apparue plus tard, la périurbanisation caractérise aujourd'hui tous ces pays et surtout leurs capitales. Un défi commun apparaît : la gestion de l'étalement urbain. Le manque de coopération existant dans tous ces pays nous mène à la conclusion que l'Europe centrale et Orientale subit une périurbanisation incontrôlée, à des degrés plus ou moins importants. La périurbanisation est un processus qui génère des inconvénients difficiles à régler. Une première solution serait la concertation entre les divers acteurs et l'émergence d'un mode de gouvernance adapté à la périurbanisation Est-Européenne.

BIBLIOGRAPHIE

- Ascher F., 1995, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 345 p.
- Bauer G., Roux M.-J., 1976, *La rurbanisation ou la ville éparpillée*, Editions du Seuil, Paris, 189 p.
- Beaujeu-Garnier J., 1983, « Les espaces périurbains », *Cahiers du CREPIF*, n° 3, pp. 7-8
- Budişteanu A., juin 1988, « Sistematizarea şi modernizarea, procese cu efecte de amploare pentru înflorirea satelor patriei » (La systématisation et la modernisation, processus à effets d'ampleur pour le fleurissement des villages de la patrie), *Revista Economica (Revue Economica)*, n°24, pp.3-4
- Cepoiu A.L., 2008. *Rolul activităţilor industriale în dezvoltarea aşezărilor din spaţiul metropolitan al Bucureştilor (Le rôle des activités industrielles dans le développement des communes dans l'espace métropolitain de Bucarest)*, Thèse de doctorat de Géographie (direction Prof. I. Ianoş), Univ. de Bucarest, 323 p.

- Charrier J.B., 1964, *Citadins et ruraux*, Paris, PUF, 128 p.
- Donadieu P., 1998, *Campagnes urbaines*, Actes Sud/ENSP, 219 p.
- Dubois-Taine G. et Challas Y. (dir.), 1997, *La ville émergente*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 285 p. ;
- Erdeli G. Ielenicz M., 1999, *Dicționarul de geografie umană (Dictionnaire de géographie humaine)*, Editura Corint, 392 p.
- Erdeli G., Nae M, 2008. « La ville de Bucarest, espace de (post)transition entre restructuration et étalement urbain », *Revue Méditerranée* (en ligne), Publications de l'Université de Provence, n°110, p. 55-63, mis en ligne le 1 janvier 2010, consulté le 5 décembre 2011, URL : <http://mediterranee.revues.org/530>
- Garreau J., 1991, *Edge city. Life on the New Frontier*. New York, Anchor Books, 548 p.
- Ghorra-Gobin C., 2003, *Ville et société urbaine aux Etats-Unis*, 192 p., 13 figures, 26 tableaux
- Grigorescu I., 2010, *Modificările mediului în aria metropolitană a municipiului București (Changements environnementaux dans l'aire métropolitaine de Bucarest)*, Editura Universității din București, 196 p., 105 fig., 27 tableaux
- Haumont N. et Lévy J.-P., 1998, *La ville éclatée, quartier et peuplement*, Paris, l'Harmattan
- Humeau J.-B., 2004, *Les recompositions territoriales à l'épreuve de l'étalement urbain. L'exemple du Maine et Loire*, Réseau Atlas, Comité d'expansion économique du Maine et Loire, 44 p., 1 tableau, 24 cartes
- Jaillet M.C., 1985, « Quelques paradoxes périurbains », in *Les périphéries urbaines*, Actes du colloque d'Angers des 6 et 7 décembre 1984, 270 p.
- Jalabert G., 1985, « Espaces et populations dans les périphéries urbaines », in *Les périphéries urbaines*, Actes du colloque d'Angers des 6 et 7 décembre 1984, 270 p.
- Ianoș I., 2000 : *Sisteme teritoriale : o abordare geografică (Des systèmes territoriaux : une approche géographique)*, București, Ed. Tehnică, 197 p.
- Iordan I., 1972 : *Zona periurbană a Bucureștilor (La zone périurbaine de Bucarest)*, Résumé de la Thèse de Doctorat, (direction Prof. Dr. I șa ndru), Iași, 63p. 23 figures.
- Lang R., 2003, *Edgeless Cities: Exploring the Elusive Metropolis*, Washington DC, Brookings Institution
- Lepesant G., *Dynamiques de métropolisation en Europe Centrale*, trame de la communication présentée au colloque organisé par le CERI « Métropolisation et clusters, une comparaison Europe/Asie », 5 mai 2008, consulté le 5 mars 2011, URL : <http://eee.aquitaine.cnrs.fr/articles/DynamiquesLepesant.pdf>
- Madoré F., 2008, « Les modes de vie périurbains », pp. 15-32, in Rallet A., Torre A., *Les nouvelles proximités urbaines*, l'Harmattan, Paris, 193 p.
- May N. et al., 2003, *La ville éclatée*, La Tour-d'Aigues, l'Aube
- Merlin P., 1988, « Rurbanisation », pp. 793-794, in Merlin P., Choay F et al., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, Paris, 963 p.
- Merlin P., 2008, *L'exode urbain. De la ville à la campagne*, La Documentation française, Paris, 184 p., 22 figures, 12 tableaux
- Mihăilescu V., 2003. *București – Evoluția geografică a unui oraș (Bucarest – Evolution géographique d'une ville)*, édition posthume, Ed Paideea, Bucuresti, 234 p.

- Mora O., Vanier M. (préface), 2008, *Les nouvelles ruralités à l'horizon de 2030 des relations ville-campagne en émergence*, travaux initiés par l'Inra en 2006, Editions Quae, Versailles, 111 p.
- Péron R., 2004, *Les Boîtes. Les grandes surfaces dans la ville*, Collection Comme un accordéon, Edition L'Atalante, 222 p.
- Racine J.-B., 1993, « Exurbanisation et métamorphisme péri-urbain ; introduction à l'étude de la croissance du grand Montréal », *Revue de géographie de Montréal* n° 22, pp. 313-341
- Rosière S., 1990, « Le programme de systématisation du territoire roumain », *Les temps modernes*, n° 522, janvier, pp.46-82
- Secchi B., 2004, « La ville européenne contemporaine et son projet » in Challas Y. (dir.) *L'Imaginaire aménageur en mutation*, Paris, l'Harmattan, pp. 121-153
- Sieverts T. 2004, *Entre-ville. Une lecture de la Zwischenstadt*, Marseille, Editions Parenthèses, 188 p.
- Steinberg J. et al, Beaujeu-Garnier J. (préface), 1991, *La périurbanisation en France*, Editions SEDES, 226 p., 40 fig.
- Suditu B., 2006. *Logements, habitants et mobilités résidentielles à Bucarest : Enjeux pour le XXI siècle*, Thèse de Doctorat, (direction Prof. J.B. Humeau, G. Erdeli), Univ. d'Angers, Univ. de Bucarest, 353 p., 65 fig., 10 tableaux
- Suditu B. et al., 2010, « Urban sprawl characteristics and typologies in Romania », *Revue Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography* (en ligne), volume 4.2, pp.79-87, consulté le 17 avril 2011, URL : http://humangeographies.org.ro/articles/42/4_2_10_7_Suditu.pdf
- Vanier M., 2008, *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Editions Economica, Paris, 160 p.
- Vânău G.O., 2009. *Interfața spațial-funcțională dintre municipiul București și teritoriul support al acestuia (L'interface spatial-fonctionnelle entre le municipe de Bucarest et son territoire support)*, Thèse de doctorat (direction Prof. I. Ianoș), Univ. de Bucarest, 214 p.
- Ticana N., 2010, *Extension périurbaine de Bucarest depuis 1990 : contexte général, problématique, hypothèses et méthodologie*, ESO Travaux et Documents, n°30, décembre, pp.55-60
- Marea Adunare Națională (La grande Assemblée Nationale), Loi 58/1974 de « systématisation du territoire », Buletinul oficial (Le bulletin officiel) n° 135 / 1 nov. 1974
- Sistematizarea României, (La systématisation de la Roumanie) URL : <http://www.jurnalul.ro/scnteia/jurnalul-national/sistematizarea-romaniei-print-318383.html>, mis en ligne le 17 janvier 2009, consulté le 10 février 2010

NOTES

1. Loi qui suit au décret n° 92/1950 sur la nationalisation des biens immobiliers en Roumanie, quand les maisons sont devenues propriété de l'Etat ;
2. Notons le fait qu'en Roumanie la « commune » est strictement rurale. Elle peut comprendre un ou plusieurs villages. On utilisera quand même le même mot pour ne pas installer la confusion chez le lecteur ;
3. Termes utilisées respectivement par les Anglo-Saxons, les Italiens, les Allemands ou les Roumains pour désigner l'étalement urbain ;
4. Charrier J.B., 1969, un des premiers à avoir perçu le phénomène et utiliser l'expression ;

5. Terme utilisé par les Allemands et les Scandinaves ;
 6. Loi 58/1974 de « systématisation du territoire » ;
 7. Il s'agit de l'actuel département d'Ilfov qui entoure Bucarest ;
 8. village qui appartient à la commune de Cornetu, située au Sud-Ouest de Bucarest, dans le département d'Ilfov ;
 9. village qui appartient à la commune de Clinceni, située au Sud-Ouest de Bucarest, dans le département d'Ilfov ;
 10. village qui appartient à la commune de Tunari, située au Nord de Bucarest, dans le département d'Ilfov ;
 11. village qui appartient à la commune de Snagov, située au Nord du département Ilfov ;
 12. d'après le *Dictionnaire de géographie humaine*, de G. Erdeli et M. Ielenicz, 1999, l'*intravilan* représente « la surface de terrain qui correspond aux fonctions d'une commune (*așezare*) : zone d'habitat, zones industrielles, équipements socio-économiques, axes de transport, dépôts, espaces verts et d'agrément etc. » Il s'oppose à l'*extravilan* qui constitue « la totalité des surfaces qui appartiennent au territoire administratif d'une commune, autres que celles qui appartiennent à l'*intravilan* ».
 13. Carte apparue dans l'article « Extension périurbaine de Bucarest depuis 1990 : contexte général, problématique, hypothèses et méthodologie », Revue *ESO Travaux et Documents*, décembre 2010 ;
 14. Régie Autonome de Transports Bucarest
-

RÉSUMÉS

Le tissu urbain augmente de plus en plus en Roumanie et notamment à et en dehors de Bucarest. Les territoires périurbains sont en pleine recomposition. A partir de 1990 le processus de périurbanisation se manifeste dans la capitale d'une façon lente pendant la première décennie et avec un rythme plus soutenu depuis dix ans, mais d'une manière totalement chaotique. Les dysfonctionnements législatifs d'urbanisme, le manque d'une stratégie cohérente de développement urbain et le manque de concertation entre les acteurs en sont des causes majeures. Les réseaux d'infrastructures, ainsi que les axes et les infrastructures de transport sont insuffisants. La construction immobilière se porte d'abord dans un but spéculatif. Cela fait que dans certains endroits les prix sont inaccessibles à une majorité de Roumains. Le meilleur exemple est le quartier Pipera, dans la commune de Voluntari, au Nord de Bucarest où les prix sont les plus élevés. On s'interroge sur la spécificité du phénomène à Bucarest, mais également sur le devenir de ces espaces émergents d'aujourd'hui.

The urban space increase more and more in Romania and in particular in and outside Bucharest. The outer-urban territories are in full reorganization. Starting from 1990, the processes of periurbanisation shows itself in the capital in a slow way during the first decade and with a rhythm more supported since 2000, but in a totally chaotic way. The urban legislative dysfunctions, the lack of a coherent strategy of urban developing and the lack of dialogue between the actors are the major causes. The networks of infrastructure, as well as the axes and the infrastructures of transport are insufficient. The real estate construction goes at first in a speculative purpose. It makes that in certain places the prices are not accessible with a majority of Romanians. The best example is the neighborhood of Pipera, in the municipality of Voluntari,

in the North of Bucarest, where prices are the highest. We wonder about the specificity of this phenomenon in Bucarest, but also about the future of these current emergent spaces.

Das Stadtgefüge nimmt in Rumänien und besonders in - und außerhalb von - Bukarest immer mehr zu. Stadtrandräume werden gerade neu strukturiert. Ab 1990 entwickelt sich in der rumänischen Hauptstadt dieser Prozeß zuerst während des ersten Jahrzehnts ziemlich langsam und dann seit zehn Jahren mit einem nie nachlassenden Rhythmus, aber auf eine völlig chaotische Weise. Die gesetzgebenden Stadtentwicklungsfunktionsstörungen, der Mangel an einer zusammenhängenden Strategie der Stadtentwicklung und an Verständigung unter den Hauptakteuren sind wichtige Gründe dafür. Die Infrastrukturnetze, sowie die Achsen und die Beförderungsinfrastrukturen sind ungenügend. Der Wohnungsbau hat zuerst ein spekulatives Ziel verfolgt. Das hat zur Folge, daß die Preise an gewissen Orten für die meisten Rumänen unbezahlbar sind. Das beste Beispiel ist der Bezirk Pipera, in der Kommune Voluntari, im Norden von Bukarest, wo die Preise am höchsten sind. Es werden Fragen über die spezifische Besonderheit des Phänomens in Bukarest gestellt, aber ebenfalls über die Zukunft der heute am Stadtrand liegenden 'Schwellenräume'.

INDEX

Schlüsselwörter : Beweglichkeiten, Bukarest, Immobilien, Infrastrukturnetze, Räume mit funktioneller Bestimmung, Rumänien, Stadtrandraum, Systematisierung, Wohnbau

Keywords : Bucharest, land market, mobilities, networks of infrastructure, periurbanisation, residential constructions, Romania, spaces with functional destination, systematization

Mots-clés : Bucarest, constructions résidentielles, espaces à destination fonctionnelle, marché foncier, mobilités, périurbanisation, réseaux d'infrastructures, Roumanie, systématisation

AUTEUR

NICOLETA TICANA

Docteur en Géographie - ATER à l'Université d'Angers - Laboratoire ESO Angers, UMR 6590 du CNRS - Adresse : MSH, 5 Bis bd. Lavoisier, 49045, Angers, cedex 01 - nicoleta.ticana@gmail.com