

CLAUDE CHALINE

la dynamique urbaine

puf

LE GÉOGRAPHE

30
28

La dynamique urbaine

La dynamique
urbaine

31
mars 81

CLAUDE CHALINE

Professeur à l'Université de Paris

16° G

3378

(27)

UNIVERSITÉ DE PARIS

970
1970

COLLECTION DIRIGÉE PAR PIERRE GEORGE

21
1970

700
3848
(25)

DL-23-04-1980-10930

LE GÉOGRAPHE

DU MÊME AUTEUR

La dynamique urbaine

CLAUDE CHALINE

Professeur à l'Université de Paris - Val-de-Marne



PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

DL-23-04-1980-10930

DU MÊME AUTEUR

AUX PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

L'économie britannique, Presses Universitaires de France, 5^e éd., 1975,
coll. « Que sais-je ? », n^o 1085.

Géographie des îles Britanniques, Presses Universitaires de France, 3^e éd.,
1972, coll. « Que sais-je ? », n^o 1127.

Le Royaume-Uni et la République d'Irlande, Presses Universitaires de
France, 2^e éd., 1972, coll. « Magellan ».

CHEZ D'AUTRES ÉDITEURS

Londres, A. Colin, 1968, coll. « U2 ».

L'urbanisme en Grande-Bretagne, A. Colin, 1972, coll. « U2 ».

La métropole londonienne, A. Colin, 1973.



ISBN 2 13 036243 5

1^{re} édition : 2^e trimestre 1980

© Presses Universitaires de France, 1980
108, Bd Saint-Germain, 75006 Paris

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
CHAPITRE PREMIER. — <i>Les forces motrices</i>	II
1. Permanence de la dynamique de l'espace urbanisé.....	12
2. La ville dans son environnement global.....	19
A / Espaces politiques, espaces administratifs.....	19
B / L'environnement socio-économique.....	22
C / Les données démographiques exogènes.....	42
3. Les dynamismes intra-urbains.....	51
A / Délocalisations fonctionnelles.....	51
B / Les mouvements migratoires intra-urbains....	59
4. Impacts des transports.....	74
CHAPITRE II. — <i>Les mécanismes</i>	82
1. Comment évaluer la dynamique urbaine.....	82
2. Les signes de la dynamique du cadre bâti.....	86
3. Rythmes ou filières urbaines.....	94
4. Inerties et contraintes.....	96
5. Pour une théorie du processus d'obsolescence....	100
6. Les mécanismes de décision.....	104
7. Une économie politique urbaine.....	112
8. Le cas des villes de démocraties populaires.....	117
9. Maîtrise ou encadrement de la dynamique urbaine..	120
CHAPITRE III. — <i>La différenciation géographique</i>	145
1. La dynamique du centre des villes	145
A / CBD et <i>downtowns</i> dans l'aire socioculturelle anglo-saxonne	147
B / Les dynamiques conflictuelles des centres-villes en Europe de l'Ouest.....	156

C / La centralité privilégiée dans les villes des Etats socialistes	167
D / Polyvalence et exubérance des centres dans le Tiers Monde.....	169
2. Les zones internes : reconquête ou régénération....	177
3. Intensification et reconversion dans l'espace sub-urbain	184
4. La croissance suburbaine spontanée des villes du Tiers Monde	191
5. Dynamiques azonales : les couloirs fluviaux.....	193
CONCLUSION	199
BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE ET COMMENTÉE.....	203



Introduction

En l'espace d'une génération les décors de la scène urbaine se sont renouvelés avec une ampleur qui, jusqu'alors, ne s'était vue qu'à la suite d'épisodes catastrophiques. Les sensibilités et les goûts du public ont basculé, des ambitieuses rénovations, vers des améliorations plus intimes, cependant que les rôles semblaient être redistribués entre acteurs et figurants.

L'objet de ce livre est de saisir dans leur contexte spatial, temporel, économique et culturel les transformations qui bouleversent actuellement la vie et le paysage urbains. En effet, au cours des toutes dernières décennies, les impacts de la dynamique économique et sociale, tout en continuant d'affecter intensément la périphérie urbaine par les processus d'urbanisations nouvelles, ont largement déplacé et étendu leurs effets aux centres, puis à l'ensemble du tissu urbain déjà existant. Tel est le cadre d'analyse de ce livre d'initiation qui appréhende transformations, mutations, reconversions, de toute nature, ayant pour objet l'espace déjà bâti ou urbanisé.

Transferts fonctionnels dans une enveloppe à peine retouchée, rénovations totales du contenant en corrélation avec celles du contenu, réhabilitations morphologiques et processus de filtrage social ou fonctionnel, ces scénarios atteignent des dimensions gigantesques au niveau des grandes métropoles, mais celles-ci ne sont que les illustrations magnifiées d'un dynamisme en œuvre dans la quasi-totalité des villes mondiales, quelle que soit leur échelle. Certes des précédents illustres comme le phénomène de

City, à Londres, ou l'action d'Hausmann, à Paris, sont là pour rappeler que le passage à l'ère industrielle avait, autoritairement ou non, déclenché de profondes mutations au cœur des agglomérations. Et toute une histoire reste à faire des relations existant entre les rythmes urbains et les rythmes économiques, histoire soudainement réactualisée par le freinage de croissance, propre à la plupart des pays industrialisés.

Nous nous en tiendrons aux transformations contemporaines dont la quadruple caractéristique a semblé résider, en faveur de l'amplification des moyens, dans l'élargissement de la taille des opérations, la diffusion plus profonde des effets d'induction, l'accélération des rythmes de renouvellement et plus récemment la diversification des formules appliquées.

Par-delà des observations d'ordre descriptif, il sera tenté de répondre à une série d'interrogations fondamentales. Dans l'apparente prolifération des changements affectant le tissu urbain, peut-on discerner quelque forme d'ordonnance logique ou mieux des structures successives ; plus modestement existe-t-il des liens de causalité, de caractère constant ? Est-il possible de raisonner au niveau mondial ou bien faut-il systématiquement discriminer en fonction des différents ensembles géographiques ? Dans le conflit de forces qui sous-tend l'évolution de l'espace urbain, de quel poids réel pèse la décision des aménageurs et comment peuvent-ils agir sur les couples élémentaires qui façonnent l'évolution des agglomérations : concentration-dispersion, spécialisation-homogénéité de l'espace, ségrégation-intégration des groupes humains ?

Toute ville s'inscrit dans des espaces de dimensions régionale, nationale et continentale dont elle enregistre les transformations démographiques, sociales, technologiques et économiques ; tout aussi bien chacun de ces éléments détient, dans le cadre d'une agglomération donnée, un potentiel propre de développement. Ces forces exogènes et endogènes, considérées comme les moteurs de la dyna-

mique urbaine, seront examinées en premier lieu. Puis, les modalités de cette dynamique, ses multiples filières, ses interrelations seront traitées d'une manière aussi systématique que possible dans le second chapitre. La diversité des situations, des intervenants, conduit à quelque forme de différenciation typologique ; il a paru raisonnable d'insérer celle-ci dans un canevas spatial, distinguant : les centres, les zones urbaines internes et les zones suburbaines. Ce sera l'articulation du troisième chapitre. Ce cloisonnement présentait le risque de sous-évaluer l'originalité des villes, selon l'inégal stade de développement des ensembles auxquels elles appartiennent. Des références fréquentes aux pays socialistes et aux pays du Tiers Monde devraient permettre une vue plus équitable de phénomènes, que l'on associe trop souvent aux seules métropoles du monde occidental. Tout aussi bien l'impact des décisions volontaires, comme la limite de ces interventions et leurs incidences multiformes seront analysés. Le souci majeur sera de rendre compte, par-delà la complexité des processus de production et de décision, d'une part de l'existence de mécanismes relativement neutres, procédant de logiques internes, d'autre part d'effets globaux ou singuliers relevant de politiques urbaines ou de comportements de groupes, en particulier dans les sociétés urbaines fortement différenciées.

La méthodologie suivie sera délibérément qualitative et déductive. Sans doute n'ignore-t-elle pas les efforts fondamentaux, dus aux versions les plus nouvelles de l'économie ou de la sociologie urbaine, ni l'apport considérable à la compréhension de la dynamique urbaine résultant d'une interprétation politique ou idéologique de certains processus décisionnels. Nous n'infirmons ou ne défendons aucune thèse, mais cherchons plutôt à faire prendre conscience de la multiplicité des éléments concourant aux équilibres instables et successifs que sont les systèmes urbains.

Toutefois, un ouvrage traitant de dynamique urbaine se devait de privilégier la dimension temporelle. Si la dimension et la continuité historique n'ont jamais été sous-estimées

dans les études urbaines, par contre le facteur temps (école de Lund et travaux de Hägerstrand) au niveau des structures actuelles et de leur devenir est un champ de recherche prometteur. Un domaine urbain de plus en plus convoité appelle, pour une gestion cohérente, des formules nouvelles quant à l'utilisation du temps, qui à leur tour peuvent remettre en cause certaines structures spatiales. L'aménagement de l'espace ne prend sa pleine signification que par l'aménagement du temps.

CHAPITRE PREMIER

Les forces motrices

Aucune agglomération n'a d'existence autonome et toutes ses transformations internes procèdent d'une appartenance à des ensembles auxquels on applique, selon les cas, les termes d'espaces, de systèmes ou de réseaux.

Ce sont eux qui imposent à la ville ses rythmes fondamentaux : par l'effet, en particulier, des tendances démographiques, de la conjoncture économique ou encore de comportements collectifs. Ces forces que l'on dira exogènes opèrent à différents niveaux ; parfois le cadre régional sera le plus significatif — pour des courants migratoires par exemple —, ou bien le cadre sera infiniment plus vaste, s'il s'agit par exemple des effets d'une nouvelle technologie en matière de construction ou de transports. Il est clair qu'une agglomération ne subit pas passivement l'impact des forces exogènes ; celles-ci sont filtrées, sélectionnées en fonction des structures déjà en place et bien plus, s'il s'agit d'une puissante métropole, elle devient tout aussi bien foyer d'innovation et de diffusion, entretenant donc des interrelations complexes avec l'extérieur, ce qui s'observe en particulier à propos des flux migratoires.

Le tissu urbain n'est pas un champ d'application exclusivement ouvert à des forces dont l'origine est externe ; de par son acquis, par ses composantes et par son contenu fonctionnel, l'espace urbain engendre sa propre dynamique interne, obéissant à une logique qui n'est pas nécessairement

celle de l'ensemble national auquel appartient la ville. Ainsi, dans une agglomération la mobilité résidentielle des diverses catégories sociales, leurs modes de diffusion sectorielle, le remaniement de leur compartimentage spatial procèdent avant tout de données endogènes qui n'ont que des liens fortuits, avec des processus de nature économique, comme la désindustrialisation, qui trouvent son origine dans des décisions extérieures, liées à la stratégie des entreprises ou de l'Etat. Mais il ne fait pas de doute que l'écheveau des causes internes et externes est malaisé à démêler et cela est particulièrement vrai dans les stades de l'histoire urbaine antérieurs à la période contemporaine.

I. PERMANENCE DE LA DYNAMIQUE DE L'ESPACE URBANISÉ

En dépit de l'apparente pérennité que lui confèrent ses constructions, l'espace urbain montre, sur le plan historique, une évolution riche en discontinuités et en transformations internes. Troubles politiques et fléaux naturels (séismes, incendies, inondations) figurent parmi les causes les plus aisément identifiables et les plus souvent relatées, ce qui a pu conduire à une vue catastrophique de l'histoire urbaine, vue d'ailleurs fort exagérée. Il n'est nullement question de remettre en cause le rôle d'incendies mémorables, comme ceux de Londres en 1667, de Rennes en 1721, de Moscou en 1812, points de départ de morphologies urbaines renouvelées, et l'on rappellera que c'est après l'incendie de Chicago, en 1871, que le gratte-ciel est véritablement inventé. Mais le plus souvent on rebâtit selon l'ancien parcellaire et selon l'ancien réseau de voirie, comme l'illustre l'histoire urbaine mouvementée de Tokyo, jusqu'à la reconstruction qui suit le grand séisme de 1923. Toutefois, il paraît tout autant nécessaire d'attirer l'attention sur un autre processus, moins spectaculaire, l'incessant ravaudage du tissu urbain, rendu nécessaire par l'obsolescence des constructions ; travail ponctuel où il est incertain de découvrir des rythmes

cohérents, travail rejeté dans l'ombre par les opérations de plus grande envergure et de caractère volontaire pour lesquelles les annales historiques sont beaucoup mieux documentées.

Compte tenu de ces remarques, on peut esquisser le canevas historique suivant :

A / *La ville de l'âge préindustriel* assujettie à des contraintes défensives connaît, dès la fin du Moyen Age — en ce qui concerne l'Europe occidentale —, une raréfaction de l'espace. Au XVI^e siècle, avec l'amplification de la base économique, apparaît un capitalisme urbain qui conduit, d'une part, au divorce du lieu de résidence et du lieu de travail et, d'autre part, pour les catégories les plus aisées, à des formes d'occupation sélective de l'espace urbain en faveur soit du voisinage des édifices publics, soit d'un front fluvial (par exemple à Newcastle), plus rarement d'un faubourg (Sjoberg, Vance). Ceci affecte en particulier les villes portuaires de la Hanse : des processus de transfert se déclenchent dans les quartiers proches du port ou du centre du négoce. Les îlots de constructions précaires sont éliminés, leur population de miséreux refoulée, pour faire place à des édifices exigés par le commerce ou la gestion communale, ainsi qu'à la résidence de la nouvelle bourgeoisie.

Compte tenu de la précarité ambiante (incendies, épidémies), les villes grandissent très peu et toutes les transformations s'opèrent sur un espace pratiquement constant. L'organisation spatiale de la ville préindustrielle semble obéir à des structures de nature plus sociale qu'économique. Ce n'est que très localement, au gré de l'apparition d'un mercantilisme, que l'espace urbain acquiert une valeur vénale. Il est clair qu'au cours du XVIII^e un véritable marché du logement apparaît, fondé sur la capacité économique des individus. Il s'ensuivra l'identification de certains quartiers — généralement neufs — avec l'affirmation d'une réussite sociale ; le reste du tissu urbain se réajustant par rapport aux quartiers les plus recherchés. Tout le long des Temps

modernes, on peut suivre une dynamique, ici intensifiant l'utilisation de l'espace urbain — l'élimination de 1785 à 1814 de nombreux cimetières parisiens illustre ce fait —, là, renouvelant la forme et la fonction dans une optique d'embellissement qui exprimera tant la magnificence d'un prince que les goûts et les besoins de groupes sociaux étroitement associés au pouvoir et aux nouvelles sources de richesses. Sans doute, nombre de réalisations de cet urbanisme somptuaire prendront-elles place juste en lisière du domaine déjà urbanisé, c'est le cas des *squares* du West End londonien, aux XVII^e et XVIII^e siècles, ou encore du quartier de la place Vendôme, largement aménagé aux dépens d'un couvent des Capucines. Mais des opérations d'authentique renouvellement, illustrant le propos de cet ouvrage, abondent, par exemple dans le contexte de la capitale française. Marcel Poète a bien montré les deux niveaux d'application du dynamisme de l'espace parisien, aux XVI^e et XVII^e siècles : à partir du règne de François I^{er} la puissance royale, en choisissant le secteur ouest et en abandonnant l'Est parisien, renverse définitivement l'équilibre global de la capitale et déclenche, au niveau local, des réactions en chaîne. Ainsi du côté ouest c'est la valorisation de la rive gauche et l'élaboration du faubourg Saint-Germain, tandis qu'à l'est, l'abandon de l'hôtel Saint-Paul, puis de l'hôtel des Tournelles entraîne celui de résidences de moindre renom. Ces édifices désaffectés et les terrains attenants offrent, à partir de 1570, un champ potentiel de rénovation d'où sortira, ultérieurement, l'ensemble de la place des Vosges. D'une manière plus générale les villes de l'époque baroque, enfermées dans leurs énormes ceintures fortifiées, n'auront d'autre solution que d'absorber les espaces demeurés libres et de croître en hauteur, exception faite toutefois des villes anglaises qui, dès la fin du XVII^e siècle, abandonnent leurs préoccupations défensives. Il n'apparaît point cependant que cette différence ait influencé le rythme de renouvellement du tissu urbain, celui-ci ne dépendant en dernier ressort que des forces motrices économiques.

B | *La période industrielle* se signale à la fois par un bouleversement de la base économique urbaine et par le rapide gonflement du nombre des habitants résultant d'un accroissement des apports migratoires. Sans doute, il s'ensuivra un élargissement considérable de l'espace bâti, avec par exemple les gares et les emprises industrielles associées, les banlieues résidentielles, mais l'efficacité encore limitée des techniques de transport contribue à maintenir une très forte cohésion spatiale entre les diverses fonctions, tandis qu'au centre s'exerce une concurrence grandissante vis-à-vis d'un espace déjà entièrement urbanisé.

L'accumulation dans les quartiers centraux d'emplois de commerce et de services divers conduit au freinage, sinon au refoulement de la fonction résidentielle, avec de multiples variantes que recouvre l'expression établie de *phénomène de City* et, dans toutes les villes touchées par l'industrialisation, une série de transformations peut être observée, au cours du XIX^e siècle :

— Spécialisation fonctionnelle croissante de l'espace urbain, en particulier, par accumulation sélective d'activités tertiaires dans la zone centrale.

— Développement spatial du centre, tant par absorption d'îlots ou de quartiers naguère voués à la résidence de catégories aisées — ce que l'on verra à Paris dans le VII^e arrondissement — que par refoulement de fonctions composites et reconstruction systématique. Cet élargissement de l'emprise centrale s'accompagne très généralement d'un glissement du centre de gravité ; ainsi, à Madrid, ce dernier, qui correspondait à la Plaza Major au XVII^e siècle, atteint la Puerta del Sol au XIX^e siècle, pour d'ailleurs poursuivre ultérieurement sa migration vers le nord-est, en direction de la place de Colon.

— Très souvent l'axe de développement préférentiel du centre-ville est guidé et structuré par le percement de nouvelles voies, conduisant parfois à la gare, aux dépens d'un habitat ancien. Les immeubles neufs qui accompagnent

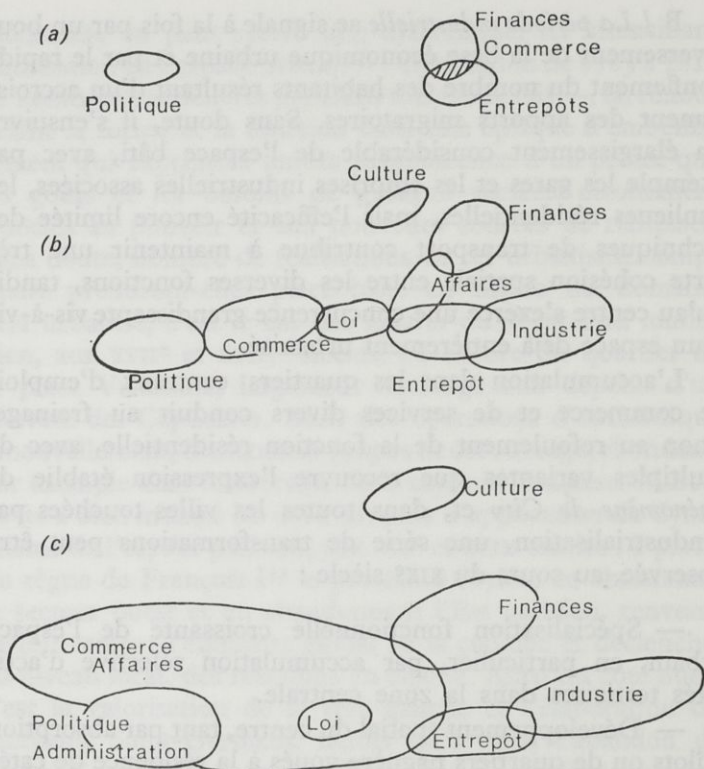


FIG. 1. — Extension et diversification du centre de Londres aux XVIII^e (a), XIX^e (b) et XX^e (c) siècles

ces percées favorisent grandement la reprise en charge de l'espace central par des catégories résidentielles et des activités fonctionnelles nouvelles. Le dégagement de larges artères n'est, à vrai dire, qu'un aspect d'une politique urbaine plus globale, qui tend à réorganiser profondément la forme et partant le contenu des quartiers les plus anciens et les plus vétustes. Cette rénovation volontaire est déclenchée et poursuivie par l'intervention de pouvoirs politiques autoritaires : à l'action de Napoléon III à Paris, fera suite celle

de Bismarck dans l'Empire allemand et celle des *tories* réformateurs dans les grandes agglomérations de l'Angleterre victorienne. Dans tous les cas les techniques d'aménagement sont au service d'objectifs où se mêlent la philanthropie, le calcul politique, la nécessité d'assainir et le souci d'embellissement à prétention souvent monumentale. Ces centres, rehaussés d'édifices utilitaires grandioses (musées, bâtiments municipaux ou administratifs, hôtels), vont acquérir une stabilité morphologique qui semble devoir, pour longtemps, les mettre à l'abri de tout renouvellement. De fait, quand ils auront été épargnés par les destructions des deux conflits mondiaux, on les retrouvera, près d'un siècle plus tard, dans la décennie 1950-1960, pratiquement inchangés, ayant réussi à contenir, au prix de retouches marginales, les besoins d'une économie et d'une vie urbaine en constante transformation.

C / *Entre les deux guerres*, les forces de l'urbanisation ont exercé leurs effets les plus importants en périphérie urbaine. La dynamique de l'espace déjà bâti ne s'est exprimée dans les centres que par de simples réajustements du contenu, laissant généralement intacte l'ordonnance du contenant. Quant aux quartiers anciens, proches du centre, il s'y est déclenché de lents processus de dégradation, par poches et îlots en Europe continentale, par zones entières dans les villes anglo-saxonnes (*twilight zones*). Mais là encore, rarement le cadre bâti sera l'objet d'une totale refonte, mises à part des opérations plus ou moins ponctuelles, portant sur des îlots insalubres. C'est au niveau des transformations résidentielles et fonctionnelles, inégalement perceptibles, que s'expriment alors les forces sous-tendant l'évolution de l'espace urbain, et de toute manière la dynamique urbaine tend, en faveur d'une meilleure mobilité, à donner la priorité au processus de suburbanisation.

En ce qui concerne les villes des pays demeurés pratiquement en marge de l'industrialisation, tout en étant touchées par des interventions de type colonial, le fait le plus signi-

ficatif a été la juxtaposition d'organismes urbains physiquement distincts. La ville traditionnelle, mises à part de lentes évolutions fonctionnelles, ne changera pratiquement pas ; l'impact des activités nouvelles et des besoins résidentiels associés ayant pour théâtre des quartiers, sinon une agglomération entièrement dissociée du noyau préexistant. On est donc en face d'une dynamique d'extension spatiale et en aucune manière d'une dynamique reprenant l'espace déjà bâti.

Ces brefs rappels de situations historiques diverses ont eu pour objet principal de remettre en mémoire la permanence et l'ancienneté des transformations enregistrées par l'espace urbain. Les épisodes catastrophiques étant exclus, cette dynamique urbaine semble avoir connu des rythmes très lents de renouvellement, les transformations du contenu étant poussées jusqu'à leurs limites extrêmes et retardant d'autant le renouvellement du contenant. Les opérations de chirurgie urbaine, réalisées au cœur de certaines grandes agglomérations, dans la seconde moitié du siècle dernier, ont été la première manifestation d'une convergence d'intentions entre les responsables politiques et des intérêts économiques d'une bourgeoisie conquérante. Toutefois, à la discontinuité de l'action des pouvoirs publics répond la relative simplicité des procédés spéculatifs des investisseurs et ceux-ci seront, jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale, beaucoup plus tentés par des opérations en terrain neuf, c'est-à-dire en banlieues. Ce sont à la fois l'usure du vaste capital urbain édifié avant 1914, les effets destructeurs du second conflit mondial et plus encore de profondes transformations au niveau des modes de vie et de production qui, depuis moins de trente années, remettent en cause la forme, les fonctions et les divers aspects des quartiers anciens ; qu'ils soient noyaux historiques, centres d'affaires, beaux quartiers ou districts populaires. Ce sont d'abord les forces globales responsables de cette remise en cause qui seront examinées dans la suite de ce chapitre.

2. LA VILLE DANS SON ENVIRONNEMENT GLOBAL

Toute ville est partie intégrante d'un environnement extérieur aux dimensions multiples. Les forces qui le composent déterminent des flux polarisés par chaque agglomération et en règlent l'attractivité d'où découlera l'intensité de la dynamique tendant à remettre en cause l'équilibre de leur espace déjà bâti. On s'abstiendra de développer les impacts résultant de calamités naturelles (séismes) comme ceux qu'ont engendrés les destructions des conflits internationaux, encore que ce sont les nécessités de la reconstruction, après 1945, qui ont fait élaborer nombre de techniques et processus opérationnels repris ultérieurement lors des actions volontaires de rénovation urbaine.

A | *Espaces politiques, espaces administratifs*

Des données de nature politique peuvent fortement modifier l'environnement global en créant ou non les conditions d'une attractivité favorable aux investissements ainsi qu'à des localisations variées. La gamme très diverse des situations peut entrer dans les regroupements suivants :

1 | *Les effets de frontières* s'exercent de manières très contrastées. La mise en place d'une frontière très peu perméable aux échanges ampute une ville d'une partie de son arrière-pays et peut entraîner la stagnation économique, à moins que n'interviennent des aides gouvernementales ; c'est ce que l'on observe dans les villes d'Allemagne fédérale proches de la frontière orientale comme Braunschweig. A l'inverse, une localisation frontalière peut être délibérément valorisée à la suite d'une convention passée entre les deux Etats contigus. Citons le cas des villes mexicaines proches des Etats-Unis qui, en faveur de dispositions fiscales et douanières particulières, voient, depuis quelques années,

des destructions seront nécessaires pour libérer des sites appropriés. Parfois aussi, il est vrai, ces ensembles résidentiels combleront un vide considéré jusque-là comme peu constructible : tel Créteil au sud-est de Paris, Thamesmead à l'est de Londres, Coop City à l'est de New York. Une seconde forme de densification résulte du remplacement, dans un but spéculatif, d'un habitat individuel par des immeubles, ce qui s'observe en particulier à proximité des nouvelles stations de métro, ouvertes dans les banlieues parisiennes depuis une vingtaine d'années. Le processus densificateur par groupes d'immeubles collectifs se poursuit à cadence accélérée autour des villes des pays socialistes, mais il ne se trouve guère confronté qu'avec des bâtiments de la trame rurale, généralement éliminés. Par contre, la tendance à réduire la taille des opérations d'urbanisation périphérique dans les pays d'Europe occidentale donne l'avantage à des formes comme les lotissements, les petits immeubles collectifs, les *nouveaux villages*. Il en résulte, pour la trame déjà bâtie, moins des destructions que des réajustements en termes de polarisation et de pratique d'un espace, désormais mieux équipé et plus fragmenté.

3 / L'intensification structurelle s'exprime en localisation de nouveaux services et équipements collectifs. Elle obéit à un principe général de zonage ou spécialisation de l'espace et elle s'inscrit dans une dépendance assez étroite vis-à-vis de nouveaux axes de circulation, en particulier les autoroutes et leurs échangeurs. Parmi les éléments structurants les plus significatifs pour leur impact sur le cadre de vie suburbain déjà existant, on retiendra :

— Les aires d'activités et de stockage occupant souvent des terrains peu propices à la construction, tels les marais comblés près des Palissades, dans l'ouest new-yorkais.

— Les grandes unités industrielles, comme les usines de montage d'automobiles.

— Les immeubles de bureaux, isolés près de stations de métro ou de chemin de fer comme cela est fréquent

autour de Londres ou groupés en *office parks* autour des métropoles nord-américaines, l'exemple de choix étant Atlanta.

— Les centres restructurateurs de banlieues méritent dans ce catalogue une attention plus soutenue. Que ce soit la Défense, Bobigny à Paris, Croydon, Hendon à Londres, Geschäftssdat-Nord à Hambourg, le complexe de bureaux, commerces, parkings, etc., plus ou moins mêlé d'immeubles d'habitation, a été édifié sur un site jusqu'alors totalement utilisé qu'il a fallu libérer entièrement. La problématique, tant urbanistique que socio-économique, s'apparente à celle des grandes opérations de rénovation réalisées dans les centres, mais ici la mutation est encore plus accentuée dans le sens de la spécialisation fonctionnelle et du renouvellement de la population si, comme cela est de règle en France, un programme de logements diversifiés est imposé aux réalisateurs. Il importerait également d'évaluer le pouvoir de polarisation de ces centres périphériques sur les divers flux animant une agglomération, afin de les situer dans un système dynamique de centres de services, hiérarchisés.

Le réaménagement des centres de moindre importance, ne desservant que quelques milliers d'habitants, appelle des méthodes plus graduelles s'exprimant plus dans le Temps que dans l'Espace. Le cas de la commune d'Antony, dans la banlieue sud de Paris, permet d'illustrer ce point.

Située sur le RER, Antony a connu un doublement de population entre 1954 et 1962 et plafonne désormais avec quelque 60 000 habitants. L'espace est entièrement urbanisé et le problème majeur consiste à donner une centralité à une commune hétérogène et fragmentée, tant physiquement que socialement. L'action en cours, dans le centre, cherche à éviter tout bouleversement dans la pratique de l'espace par les habitants et toutes expropriations et destructions excessives ; ses aspects principaux peuvent être résumés comme suit :

— Renforcement des équipements pouvant rehausser l'image du centre (construction d'un théâtre).

— Réhabilitation des bâtiments anciens et intégration des constructions neuves au cadre existant.

— Aménagement d'espaces bâtis et ouverts propres à faciliter diverses formes d'animation locale.

— Amélioration des conditions de liaison avec les agglomérations voisines où sont situés les emplois, ce qui signifie très souvent, en pratique, l'aménagement d'aires de stationnement près de la gare.

4 / La reconversion d'emprises non résidentielles, très fréquente en zone interne, gagne la zone suburbaine. Elle peut procéder de deux logiques :

— Vieillesse et fermeture d'établissements industriels ayant eu, entre les deux guerres, leurs conditions optimales de prospérité.

— Désaffectation d'équipements collectifs dont le fonctionnement n'est plus possible à la suite de l'adoption de nouvelles technologies. C'est par excellence le cas des aéroports, créés aux débuts de l'aviation commerciale et qui se sont trouvés totalement enclavés par suite de la croissance suburbaine.

5 / Une amélioration du cadre de vie est devenue nécessaire en deux domaines dont les normes d'équipement et de confort se révèlent aujourd'hui déficientes. Ce sont, d'une part, des quartiers d'habitat individuel, construits dans les années 20 et 30. La population y est relativement âgée ; les constructions initialement bon marché se sont dégradées et certains équipements collectifs apparaissent de nos jours notoirement insuffisants. Une régénération de ces quartiers, impliquant la fixation d'une population plus diversifiée, requiert un ensemble d'actions portant à la fois sur l'amélioration du parc immobilier et celle de l'environnement urbain. Des problèmes spécifiques se posent, d'autre part, à propos des logements sociaux, édifiés dans les années 40 et 50. Ces immeubles collectifs tendent à devenir un habitat de transit, avec des taux de renouvel-

lement très rapide des locataires. La plupart des occupants appartiennent aux catégories à faibles revenus, le pourcentage de familles de travailleurs immigrés y est élevé et la cohésion sociale très imparfaite. Ces conditions sociologiques s'ajoutant à la qualité souvent médiocre des bâtiments créent des situations localement préoccupantes pour les offices HLM. Il convient tout d'abord d'évaluer l'inadaptation objective des locaux par rapport aux besoins des occupants actuels (taille des familles, modes de vie individuels, collectifs). Un consensus doit ensuite s'établir entre les préoccupations des gestionnaires, plus orientées vers des améliorations de structure (isolation thermique), et celles des locataires davantage dominées par l'apparence extérieure et la qualité des équipements. De fait, l'élément hautement souhaitable pour donner à la réhabilitation sa pleine efficacité réside dans l'appropriation des locaux et des espaces communs par les usagers. C'est là la condition d'un intérêt pour l'entretien et le perfectionnement spontanés des constructions. Mais il semble qu'assez rarement le statut de locataire incite à ces attitudes, hormis quelques cas où la vie associative a créé une attitude collective, responsable.

4. LA CROISSANCE SUBURBAINE SPONTANÉE DES VILLES DU TIERS MONDE

Sous des appellations locales diverses, des quartiers édifiés pour la plupart en périphérie abritent dans des conditions précaires des pourcentages élevés de la population des grandes agglomérations. Ces pourcentages atteignent aujourd'hui 25 % à Casablanca, 30 % à Djakarta, 40 % à Lima et Caracas, tandis qu'en nombre absolu plus de 2 millions d'habitants de Calcutta vivent dans les *bustees*, disposés en grappes autour de la ville. Il serait toutefois inexact d'assimiler tout l'espace suburbain avec ces formes d'occupation, puisque, par exemple autour du Caire, des banlieues résidentielles, destinées aux classes moyennes,

progressent rapidement en recherchant des emplacements préférentiels dans la couronne semée de bidonvilles et y engendrent une intense compétition pour la conquête d'espaces constructibles. Même en s'en tenant aux aspects dynamiques de l'habitat spontané, périphérique, il est difficile de dégager des tendances de portée générale, tant les situations régionales varient. L'attitude des habitants semble en effet aller d'une volonté d'amélioration, de pérennité et d'appropriation en Amérique latine, en particulier dans les *barriadas* de Lima, à une simple survie, en Inde, où la rente exigée par les détenteurs du sol conduit au surpeuplement et à une précarité des emprises qui décourage toute initiative, sans cependant interdire toute évolution interne, régressive ou progressive. C'est précisément cette dynamique d'amélioration de l'habitat non intégré qui est la mieux connue et aussi la plus en faveur dans les milieux responsables, débordés par l'énormité des tâches. L'amélioration peut procéder d'une tendance totalement spontanée, les *squatters* complétant et perfectionnant leur habitat, en reflet de leur ascension socioprofessionnelle, et la stabilité de leur propriété devient alors une condition essentielle. Sous l'inspiration d'organismes internationaux, comme la Banque mondiale, des expériences pilotes ont été plus ou moins menées à bien, telle l'opération de Cissin en périphérie de Ouagadougou (Haute-Volta). Dans toutes ces tentatives, une dynamique volontaire cherche à corriger ou à combler les lacunes majeures produites par une évolution spontanée. Deux principaux axes d'intervention sont généralement proposés :

- introduction d'équipements d'intérêt collectif tels que bornes-fontaines, latrines non polluantes, dispensaires... ;
- incitations à améliorer un habitat qui n'est souvent qu'une transposition d'établissements ruraux à la taille de la famille élargie.

La réalisation soulève des difficultés de différente nature : au plan technique, s'il paraît souhaitable de recourir aux

matériaux de construction traditionnels, il devient nécessaire, souvent, de restaurer un savoir-faire que le citoyen oublie rapidement. Au plan foncier, la délimitation de lots relativement petits conduit à favoriser un habitat familial, au sens restreint du terme, et entraîne une nouvelle structuration de la société urbaine. Toutefois, la condition majeure d'une évolution progressive des quartiers spontanés réside dans la sécurité des appropriations. Selon les pays, celle-ci retient un caractère plus ou moins précaire et onéreux qui n'engage guère les habitants à entreprendre des améliorations dont le bénéfice ne serait pas durable. Il semble bien, par contre, que les attitudes se modifient lorsque, par quelque procédure juridique, des titres de propriété garantissent les individus contre des déplacements autoritaires.

Il ne s'agit là que d'une esquisse d'analyse dont l'objet était d'affirmer l'originalité de la dynamique de l'espace suburbain, en dehors des pays industrialisés, tout comme la pluralité des modèles d'évolution urbaine dans le monde.

5. DYNAMIQUES AZONALES : LES COULOIRS FLUVIAUX

Toutes les transformations du tissu urbain sont difficilement réductibles à un schéma zonal, c'est le cas des axes de transport (cf. *infra*) et plus particulièrement celui des fleuves et rivières traversant de part en part les agglomérations. Leurs berges et leurs abords sont des lieux privilégiés pour les processus dynamiques qui s'y expriment, très généralement d'ailleurs, dans le cadre d'actions volontaires récentes.

Depuis quelques décennies en effet, les couloirs fluviaux suscitent un regain d'intérêt par le considérable potentiel de reconversion ou de rénovation qu'ils recèlent, et localement la lutte pour des usages nouveaux a pu exprimer d'intenses contradictions, parmi les objectifs d'aménagement et parmi les intérêts en présence. A vrai dire, les mutations en cours doivent être situées dans la perspective, déjà séculaire, de

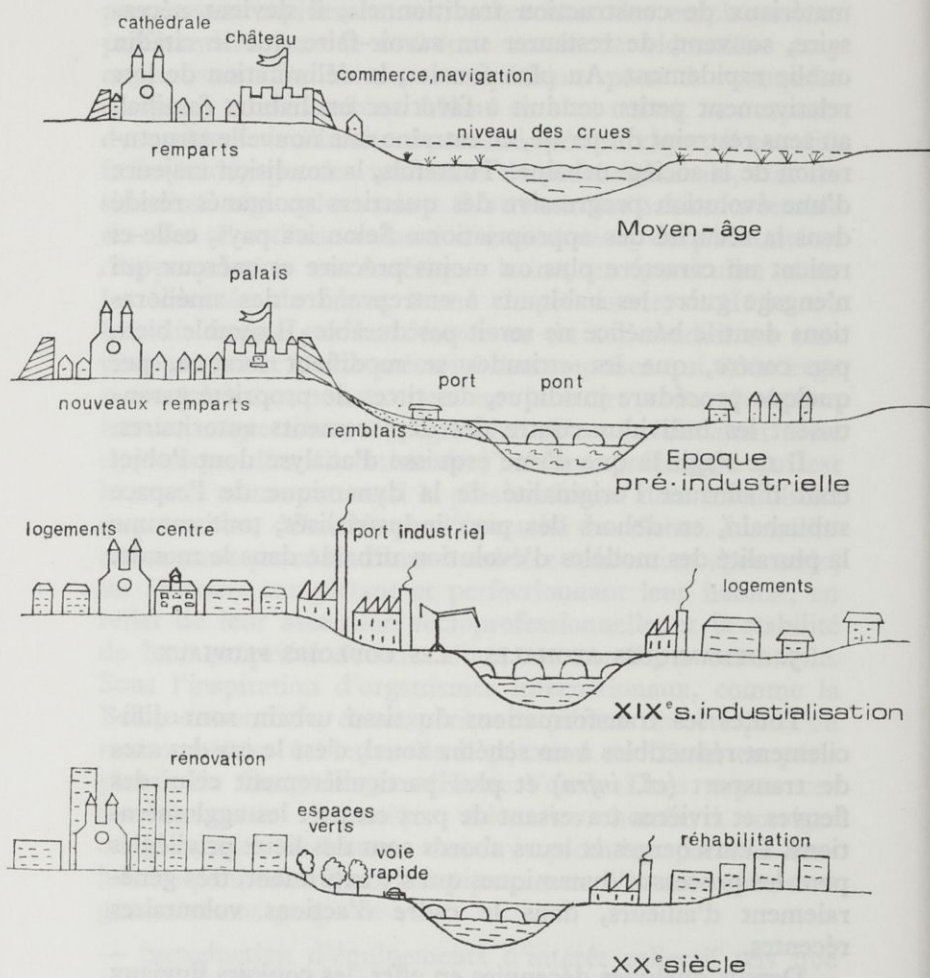


FIG. 10.
Relations successives entre une ville et son fleuve

relations complexes entre l'eau et la ville, et qui, selon les époques, valorisent l'un des éléments résultant de cette association.

L'âge de la batellerie avait suscité des organisations de l'espace urbain polarisées par le front fluvial et parfois même des compositions urbanistiques de qualité. Le chemin de fer, en créant une polarisation géographiquement distincte et de nouvelles valorisations de l'espace, induira souvent une dégénérescence progressive des zones fluviales : habitat passant aux catégories les plus déshéritées et les espaces libres étant éventuellement annexés aux emprises ferroviaires ou industrielles. A l'exception de quelques travaux d'embellissement, en centre-ville, comme l'aménagement de quais et de promenades, le fleuve au XIX^e siècle est un élément avant tout utilitaire, peu accessible aux citadins et étranger à la composition urbaine.

Le rôle prépondérant joué par l'automobile dans la seconde moitié du XX^e siècle a déclenché une nouvelle forme d'utilisation des berges et de leurs abords. La force conquérante des emprises routières a été d'autant plus effective que les divers usages existants étaient en état de moindre résistance. On sait en particulier que la désaffectation des installations portuaires, des entrepôts et aires de stockage prélude à des transferts vers des sites fluviaux neufs et technologiquement mieux adaptés, en périphérie urbaine. La fermeture d'établissements industriels riverains et parfois de centrales énergétiques périmées libère tout aussi bien des terrains âprement convoités. Les décennies 50 et 60 ont vu effectivement la multiplication de projets de voirie, de type autoroutier, en bordure des fleuves : des deux côtés de la péninsule de Manhattan à New York, rive ouest de la Saône à Lyon, rive nord de la Seine à Paris, rive nord de la Vistule à Varsovie. Il s'ensuit, dans la plupart des cas, une coupure visuelle et une séparation plus ou moins totale de la ville et de son fleuve. Une variante à cet accaparement résidera dans les multiples projets ou travaux destinés à couvrir des rivières de modestes dimensions (ex. : Paillon

à Nice) ou des sections de canaux (projet relatif au canal du Midi à Toulouse). La largeur variable du terrain récupéré peut se prêter à des usages différenciés mais qui n'estompent pas le caractère globalement linéaire des nouvelles emprises.

Une véritable redécouverte des berges et abords des fleuves et rivières, en milieu urbain, accompagne le vaste mouvement de réhabilitation du cadre de vie urbain, caractéristique des deux dernières décennies. Cette revalorisation s'effectue selon plusieurs modalités, compte tenu des affectations antérieures et des conditions hydrographiques :

— Prépondérance donnée aux parcs et espaces ouverts. Cette formule a de lointains précédents. Dans les années 50, responsable de l'aménagement de New York, R. Moses associe aux autoroutes ceinturant Manhattan un chapelet d'espaces ouverts. Mais c'est dans les villes fluviales du Mid-West que les réalisations sont les plus démonstratives. A Saint-Louis, la construction d'une autoroute, parallèle au cours du Mississippi, mais assez en retrait par rapport au fleuve, isolait une vaste coulée de terrains riverains, site d'ailleurs du noyau urbain initial. Le *Saint Louis Mall*, édifié à partir de 1964, associe un parc à diverses constructions et attractions touristiques. Un cadre identique à Cincinnati, en bordure de l'Ohio, a été converti en un complexe sportif. C'est sans doute Minneapolis qui offre le potentiel de reconversion le plus considérable, sur les deux rives du Mississippi et dans les îles de Nicollet et Hennepin. Cette cité née du trafic fluvial avait totalement abandonné ses zones riveraines, et celles-ci sont l'objet d'une ambitieuse proposition de réhabilitation, remettant à la fois en valeur le site historique et échelonnant, le long de cet axe fluvial, divers équipements collectifs, en particulier le campus de l'Université de Minnesota.

— Mise en place d'un ensemble dense de constructions de prestige, mis en valeur par le dégagement des perspectives et incorporant le fleuve dans son image de marque. C'est le concept de *Waterfront*, pièce majeure de la rénova-

tion dans plusieurs villes nord-américaines, en particulier à Détroit, avec le développement progressif du *Renaissance Center*. Une variante parisienne est offerte par le groupement d'immeubles-tours, à dominante résidentielle, du Front de Seine, résultant d'une reconstruction radicale sur une douzaine d'hectares. L'opération de réaménagement de la *South Bank*, sur la rive sud de la Tamise, au cœur de Londres, sur un site naguère couvert d'entrepôts, privilégie les édifices socioculturels. Son originalité réside toutefois dans l'application d'un projet cohérent, visant à dégager progressivement la totalité des berges et à les ouvrir aux piétons.

— Réhabilitation ou restauration d'un cadre bâti ancien, axé sur une rivière ou sur un canal. Il s'agit généralement d'opérations volontaires, menées à la suite d'une nouvelle valorisation de la voie d'eau, plus esthétique qu'utilitaire. On ne saurait non plus isoler ces aménagements de la faveur dont jouit l'élément aquatique dans l'urbanisme contemporain. Citons parmi les réalisations les plus heureuses : la traversée de l'Arve dans la vieille ville d'Annecy, la réhabilitation du *Regent's Canal* et de son quartier (*Little Venice*) à Londres. Un cas un peu particulier est offert par la reconversion du canal Rideau à travers le centre d'Ottawa ; dessaisi de tout sens économique, il est devenu depuis quelques années un axe de loisirs, constituant, en hiver, une aire de patinage étirée sur 8 km.

Un exemple tout à fait exceptionnel par son ampleur est offert par la zone de la Tamise et des docks, en aval de la City à Londres. L'opération des *Docklands* intéressera ultimement une zone étirée d'est en ouest sur près de 12 km, au fur et à mesure de la migration des installations portuaires vers la haute mer. Mais on est, à vrai dire, ici face à une opération d'aménagement, certes azonale, mais polyvalente dans ses finalités puisqu'il s'agit de recréer, de part et d'autre de cet axe fluvial, une véritable ville nouvelle.

Le thème de la réhabilitation des couloirs fluviaux en

agglomération intéresse un nombre considérable de villes de toute importance et les projets s'organisent selon deux types de priorité, réintroduisant la structure zonale de l'espace urbain : dominante résidentielle en quartiers anciens (ex. : le canal Saint-Martin à Paris), dominante récréative sous forme de parcs linéaires en banlieue, telles les vallées de l'Orge, de l'Yerre et de l'Essonne, au sud-est de Paris.



Conclusion

Si la conclusion de ce livre se réduisait à une formule, celle-ci devrait souligner l'état encore très fragmentaire de la compréhension des mécanismes de décision qui transforment les villes. Conformément à notre intention, nous avons cherché à identifier les multiples voies selon lesquelles s'exprime la dynamique de la forme urbaine et de tout ce qui l'habite ou de ce qui l'anime. Tout en nous limitant aux transformations affectant l'espace déjà urbanisé, nous avons eu la constante préoccupation de prendre en compte la double dualité de toute évolution urbaine : extension latérale et reprise de l'espace déjà bâti.

Il est relativement facile de saisir et de classer des phénomènes quantitatifs ou qualitatifs, aussi tangibles que la tertiairisation, la désindustrialisation, ou encore la renaissance, le dépérissement, dans les différentes parties d'un ensemble urbain. La difficulté commence avec la recherche des causes apparentes ou plus profondes, avec la détermination des chenaux menant aux décisions et avec l'intelligence de la totalité des éléments concernés.

Dès lors plusieurs voies s'ouvrent pour explorer les modalités et les significations des dynamiques historiques ou contemporaines. Le vocabulaire utilisé à propos de chacune de ces voies explicatives dénonce les emprunts de concepts et de méthodes, appartenant à des disciplines diverses, ce qui suggère l'immaturation ou l'inexistence d'une science des villes dont l'autonomie reposerait sur un corps de connais-

sance et de méthodes spécifiques. En effet qu'observe-t-on ? D'abord des approches que l'on qualifiera de mécanistes, en ce sens qu'elles font prévaloir des déterminismes, des relations de causes à effet, tempérées par la prise en compte de notions comme l'hystérésis, la rémanence, le retardement. Ces approches valent surtout pour la compréhension de processus locaux, sinon ponctuels, en particulier dans les études d'impact, lors de la mise en place d'un équipement nouveau par exemple. De là, certains chercheurs sont passés à une conception plus biologique de la ville, prise comme un organisme vivant, en constante transformation, sous l'effet d'agents exogènes, mais aussi de données endogènes. La synthèse de ces approches s'exprime dans le recours aux analyses de systèmes, avec des références aux notions d'auto-régulation, de seuils et de temps de réaction à des stimuli ; on fera également grand usage de l'idée, d'effets directs ou d'effets secondaires (effet d'entraînement, effet de dérive, effet multiplicateur...), empruntés en partie aux sciences économiques. Si tous ces termes aident à comprendre certaines situations dynamiques, il faut craindre que leur abus ne soit pas plus efficace que la célèbre allusion à la *vertu dormitive*.

Il existe toutefois un champ de recherches, mal défriché, qui permettrait de mieux évaluer et de mieux prévoir les conséquences et les interactions de tous éléments modifiant une situation d'équilibre, tant à l'échelle d'un quartier qu'à l'échelle de la ville. On pourrait peut-être identifier un ensemble de mécanismes relativement neutres, régis par des sortes de logiques internes et que Forrester évoque, très grossièrement, dans son ouvrage sur la dynamique urbaine. D'un égal intérêt sont les recherches qui tendent à montrer l'interdépendance des états successifs de l'espace urbain et l'enchaînement des séquences qui en rythment les modifications ; dans tous ces domaines c'est le facteur Temps qui s'inscrit en contrepoint du facteur Espace. L'aboutissement logique de tous ces courants de pensée devait conduire à s'interroger sur l'existence de finalités, ou d'un certain

sens, par-delà le caractère divers et mouvant des systèmes urbains. On sait, par exemple, la faveur dont jouissent les théories de Prigogine, sur la thermodynamique, parmi certains chercheurs pour lesquels tout système urbain passerait d'un état de désorganisation à un état supérieur d'organisation. Là, résident les lignes de force d'une certaine recherche urbaine qui place en priorité des moteurs de la dynamique urbaine : le Temps, l'Espace, l'Energie.

On observe simultanément d'autres approches, que l'on peut dire socio-économiques, qui se situent d'emblée au niveau de l'explication globale et pour lesquelles les forces motrices sont l'Intérêt, le Profit, le Désir. Dès lors, une nouvelle lecture de la ville est proposée et sa dynamique n'est que l'expression d'enjeux, de stratégies de groupes et de luttes urbaines. La décision individuelle est de peu de poids et ne s'inscrit que dans les champs de tensions successifs qui façonnent l'espace urbain, espace social par excellence.

Dans ce vaste débat, fondamental à la compréhension de la dynamique urbaine, il convient de situer la signification de l'urbanisme volontaire, tel qu'il résulte de l'intervention des pouvoirs publics et, en contraste, avec ce que produirait le seul jeu des forces du marché, là où elles existent. Il est assez évident que, dans ses intentions, l'urbanisme volontaire va dans le sens d'un moindre désordre et d'une relative rationalité. Tout aussi bien n'apparaît-il souvent que comme l'instrument de catégories dominantes et, plus souvent encore, comme une machine peu attentive à accorder son rythme et ses œuvres avec un consensus social sans doute riche en contradictions.

Notre intention n'aura pas été de trancher entre différentes visions de la Ville en mouvement. Les zones de complémentarité l'emportent d'ailleurs peut-être sur les divergences et nous avons préféré orienter l'éclairage sur la multiplicité des modèles d'évolution propres aux grands ensembles sociopolitiques et culturels qui se partagent le monde. Universellement, toutefois, la Ville, dans sa réalité

vivante et fonctionnelle, amalgame les formes du passé et du présent, précède l'explication, défie le théoricien, nargue l'idéologue, fascine l'artiste. Et c'est peut-être dans le miroir de quelques toiles de grands maîtres qu'a été le mieux exprimé le côté insaisissable et indescriptible d'un certain devenir urbain.



BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE ET COMMENTÉE

- ALEXANDER (I.), *Office location and public policy*, London, Longman, 1979.
- BAILLY (A. S.), *L'organisation urbaine, théories et modèles*, Paris, CRU, 1975.
- BASTIE (J.), *Vingt ans de transformation de Paris, 1954-1974*, Paris, 1975, Atlas et commentaires sur la rénovation et les changements d'usages du sol.
- BERRY (B. J. L.), *Urbanization and Counterurbanization*, London, Sage Publications, 1976. Ouvrage collectif essayant de saisir les tendances actuelles de l'urbanisation, dans les différents ensembles sociopolitiques mondiaux.
- BOURNE (L. S.), *Urban systems, strategies for regulation*, Oxford, Clarendon Press, 1975. L'impact des efforts d'aménagements en états semi-latéraux.
- *Urban structure and land use decision* (Annals Association American Geographers, 1976).
- and SIMMONS (J. W.), *Systems of cities, reading on structure, growth and policy*, Oxford, University Press, 1978. Ouvrage collectif faisant le point sur l'urbanisation et ses théories, en divers contextes géographiques mondiaux.
- BREESE (G.), *The city in newly developing countries*, Prentice-Hall, 1969.
- BROADBENT (T. A.), *Planning and profit in the urban economy*, London, Methuen, 1977. Essai d'explication socio-économique de l'urbanisation britannique.
- CARTER (H.), *The study of urban geography*, London, Arnold, 1975. Approche systématique sur l'évolution des réseaux urbains et sur celle des différents sous-ensembles urbains. Joindre, du même auteur, sa contribution, *Towns and Urban Systems, 1730-1900*, dans R. A. DODGSHON, *An historical geography of England and Wales*, Academic Press, 1978.
- CASTELLS (M.), *La question urbaine*, Paris, Maspero, 1973.

- CHALINE (C.), *La métropole londonienne, croissance et planification*, Paris, Colin, 1973.
- *Mieux vivre en ville*, OCDE, 1978, Réalisations nationales d'améliorations du cadre de vie urbain.
- CHI-SEN LIANG, Overcrowding and environmental deterioration, the case of Hong-kong (*J. of the Chinese University of Hong-kong*, vol. III, 1, 1975).
- CLAVAL (P.), *Espace et pouvoir*, Paris, PUF, 1978.
- Comparative Urban Research*, vol. VI, 1978. Livraison consacrée à l'interprétation marxiste de la ville et à celle de la sociologie, en particulier contributions de D. HARVEY, J. GOERLING et L. SZELENYI.
- COSTE (M.) et autres, *Division sociale parisienne : premier bilan* (Cahier universitaire de la Recherche urbaine, cahier n° 3).
- DALMASSO (E.), *Milan capitale économique de l'Italie*, Gap, Ophrys, 1971.
- DANAN (Y. M.), *Le droit de l'urbanisme*, Paris, Eyrolles, 1978.
- DEVOIZÉ (S.), *Londres : une métropole européenne en décroissance*, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Ile-de France, 1978.
- DI MEGLIO et autres, *La politique des centres*, Paris, DAFU, 1972.
- DUPUY (G.), *Urbanisme et technique*, Paris, CRU, 1978.
- DWYER (D. J.), *The city as a centre of change in Asia*, Hong-kong University Press, 1972.
- FORRESTER (J. W.), *Urban dynamics*, MIT Press, 1969. Recherche de remède à la crise des vieux quartiers par l'usage d'un modèle d'interactions entre logements, habitants, emplois.
- HALL (P.), *The world cities*, London, Weidenfeld, 1977.
- HECKSCHER (A.), *Open spaces, the life of American cities*, New York, Harper, 1977.
- HERBERT (D.), *Urban geography, a social perspective*, David & Charles, 1972.
- HOLLIDAY (J.), *City centre redevelopment*, London, C. Knight, 1973. La rénovation du centre des métropoles britanniques provinciales.
- Inner Area Studies*, London, HMSO, 1977. Synthèse des études de cas menées dans les zones internes des grandes villes anglaises.
- KIRBY (D. A.), *Slum housing and residential renewal, the case in urban Britain*, London, Longman, 1979.
- LABASSE (J.), *L'organisation de l'espace, éléments de géographie volontaire*, Paris, Herman, 1972.
- Le temps des gares, guide de l'exposition tenue au Centre G.-Pompidou*, Paris, 1979. Effets induits et reconversion d'emprises.
- MCGEE (T. G.), *The urbanization process in the Third World*, London, G. Bell, 1971.

- NUTT (B.), *Obsolescence in housing, theory and applications*, London, Saxon House, 1976.
- Politiques urbaines et planification des villes*, Colloque de Dieppe, 1974, Paris, ministère de l'Équipement. Confrontation entre chercheurs et responsables de l'Administration, lors de la préparation du VII^e Plan.
- PRED (A.), *City-systems in advanced economies*, London, 1977.
- REDSTONE (L. G.), *The new downtowns : rebuilding business districts*, New York, McGraw-Hill, 1976. Typologie de la rénovation des centres aux États-Unis.
- RICHARDSON (H. W.), *The new urban economics and alternatives*, London, Pion, 1977. Les limites de l'analyse économique, la recherche de nouvelles voies.
- SOULIGNAC et HUSSON, *Etude de la mortalité des industries en région d'Ile-de-France*, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Ile-de-France, 1976.
- TILMONT (M.), *Les IGH dans la ville, dossier sur le cas français*, Centre de Recherches en Urbanisme, Paris, 1978. La rénovation parisienne par immeubles-tours ; le rôle déterminant de l'Administration.
- VANCE (J. E.), *This scene of man, the role and structure of the city in the geography of Western civilization*, New York, Harper's College Press, 1977. Essai d'explication systématique des phases successives de l'urbanisation.

TRAVAUX ET RECHERCHES
MÉNÉES À L'UNIVERSITÉ DE PARIS - VAL-DE-MARNE

Mémoires de maîtrise en Géographie :

- BAUER (J. F.), *Impact de l'autoroute A 86 et RN 186, entre Versailles et Créteil*, 1977.
- MENDIBIL (D.), *Incidences de la prolongation de la ligne de métro n° 8 sur la commune de Maisons-Alfort*, 1974.
- MICHELI (G.), *La ville haute de Bergame, étude de réhabilitation*, 1978.

Institut d'Urbanisme de Paris

Mémoires :

- GDOURA (M.), *La voirie dans la médina de Sfax*, 1977.
- STAUB (A.), *Strasbourg, développement et évolution morphologique du centre*, 1977.

DEA :

- HARZALLAH (A.), *La médina et la rénovation de Monastir*, 1978.
KOMPANY (S.), *L'habitat ancien à Shiraz*, 1977.
TUJJAR (K.), *Réhabilitation dans la ville intra-muros de Damas*, 1977.

Thèses 3^e cycle :

- MARCANO (E.), *Autoroutes et bidonvilles, logique d'une politique urbaine*, 1979.
TILMONT (M.), *Les mutations verticales de l'urbanisme parisien*, 1977.
ZIV (J.-C.), *La politique routière américaine, 1914-1956*, 1978.

COLLECTION « LE GÉOGRAPHE »

- 1 Pierre GEORGE
L'action humaine
- 2 André MEYNIER
Histoire de la pensée géographique en France
- 3 Pierre GEORGE
Population et peuplement
- 4 Georges VIERS
Géographie des forêts
- 5 Hildebert ISNARD
Géographie de la décolonisation
- 6 Serge LERAT
Géographie des mines
- 7 Jean NICOD
Pays et paysages du calcaire
- 8 Jean TRICART
La Terre, planète vivante
- 9 Henri NONN
Géographie des littoraux
- 10 Pierre GEORGE
Géographie de l'électricité
- 11 Hildebert ISNARD
Pays et paysages méditerranéens
- 12 Jean-Bernard RACINE et Henri REYMOND
L'analyse quantitative en géographie
- 13 Paul GUICHONNET et Claude RAFFESTIN
Géographie des frontières
- 14 Pierre GEORGE
L'ère des techniques, constructions ou destructions ?
- 15 Gabriel ROUGERIE
Les cadres de vie
- 16 Joseph KLATZMANN
Nourrir dix milliards d'hommes ?