UNIVERSITE LILLE 1 - SCIENCES ET TECHNOLOGIES

Laboratoire Territoires, villes, environnement et Société (TVES)

École doctorale Sciences économiques, sociales, de l'aménagement et du management (Villeneuve d'Ascq)

Doctorat en Géographie – Aménagement urbain

Ana Magdalena BAIDAN

Bucarest face aux enjeux urbains contemporains : les dynamiques du développement et de l'aménagement dans une capitale de la « nouvelle Europe »

Directeur de thèse: Didier PARIS

Co-encadrant: Guillaume SCHMITT

Date de soutenance: 24 novembre 2016

Membres du jury:

Francois-Olivier SEYS – Université de Lille 1

Jean SOUMAGNE – Université d'Angers

Cristian IOJA – Université de Bucarest

Ioan IANOS – Université de Bucarest

© 2016 Tous droits réservés.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

UNIVERSITE LILLE 1 - SCIENCES ET TECHNOLOGIES

Laboratoire Territoires, villes, environnement et Société (TVES)

École doctorale Sciences économiques, sociales, de l'aménagement et du management (Villeneuve d'Ascq)

Doctorat en Géographie - Aménagement urbain

Ana Magdalena BAIDAN

Bucarest face aux enjeux urbains contemporains : les dynamiques du développement et de l'aménagement dans une capitale de la « nouvelle Europe »

Directeur de thèse: Didier PARIS

Co-encadrant: Guillaume SCHMITT

Date de soutenance: 24 novembre 2016

Membres du jury:

Francois-Olivier SEYS – Université de Lille 1

Jean SOUMAGNE – Université d'Angers

Cristian IOJA – Université de Bucarest

Ioan IANOS – Université de Bucarest

© 2016 Tous droits réservés.

« *La société locale ne s'invente pas. Elle se développe en valorisant les énergies vertueuses et les nouvelles formes de travail déjà présentes sur le territoire. Mais cette façon de concevoir la politique implique la promotion de nouveaux agrégats communautaires, de nouvelles formes de démocratie, fondées sur une authentique communication a la faveur de laquelle une pluralité d'intérêts, de valeurs et de différences se rencontrent autour d'un pacte concrète, en perpétuelle évolution* » (Arh. Alberto Magnaghi, dans Paquot, 2006).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Avant-propos

Faire une thèse sur la ville de Bucarest alors qu'on vit à plus de 2000 km est un véritable défi, mais qui s'est avéré source d'innombrables occasions d'apprendre. Outre le besoin de s'adapter aux aléas de distance, de langue, d'approche, cette expérience a été particulièrement intéressante car elle a permis de présenter un contexte et une réalité qui définissent actuellement l'aménagement urbain bucarestois, par les yeux d'une géographe.

Je voudrais donc profiter de cette occasion pour souligner l'importance de permettre à des spécialistes ayant des formations différentes (géographes, urbanistes, etc.) de se lancer dans une telle recherche. Cette multiplication de points de vue pourrait apporter des résultats de qualité et utilisables et elle pourrait fournir des informations de valeur aux acteurs qui construisent les villes contemporaines.

Cette analyse de la ville de Bucarest n'est pas complète. Elle est une invitation à l'introspection et à la curiosité : la ville elle-même est un laboratoire. Malgré le fait que les outils ne soient pas toujours évidents et même si parfois le chercheur doit improviser pour obtenir une réponse ou un résultat, nous pouvons être surs que son aboutissement va éclairer d'avantage la situation et va apporter du soutien à ceux qui en ont besoin, qu'il s'agisse des institutions ou bénéficiaires, ou des personnes privées.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Remerciements

Faire une thèse est apprendre. Premièrement sur le sujet de recherche, bien évidemment, mais aussi sur les tenants et les aboutissants d'une recherche, les façons de faire pour obtenir une réponse ou un résultat, sur comment et qui aborder pour des informations, sur comment se battre et gagner contre tous les pièges posées – ou que l'on pose nous-mêmes. Cette démarche d'apprentissage peut seulement avoir lieu quand l'orientation et le soutien nécessaire sont mis à disposition. Je souhaiterais donc remercier ceux qui ont fait ce processus possible.

Il faut premièrement nommer M. Didier Paris, mon directeur de thèse et M. Guillaume Schmitt, mon co-encadrant, pour leur suivi, leurs corrections et leurs conseils, ainsi que leur patience.

Ensuite, je souhaiterais remercier M. Cristian Ioja, qui a collaboré de près et qui m'a offert son soutien tout au long de cette recherche.

Je voudrais mentionner les personnes et représentants des institutions et entreprises qui ont accepté de répondre à mes questions et qui ont apporté des points de vue précieux pour la qualité et le réalisme de l'analyse.

D'un point de vue plus personnel, je souhaite remercier mes parents, pour leur soutien illimité pendant ces 5 années. Merci encore à mes collègues et à mes amis qui ont accepté de répondre à mes questions, qui ont bien voulu vérifier des parties de mon texte ou me guider dans l'édition des cartes. Merci à mes proches et très proches qui ont été là pour me pousser quand j'avais du mal à trouver la volonté. Ou quand il faisait trop beau.

Merci, Adela, pour ton énorme patience !

Cette thèse vous est due et dédiée.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Glossaire

ADR(BI) – Agence pour développement régional Bucarest – Ilfov

AEE /EEA – Agence Européenne pour l'environnement

AL 21 – Agenda local 21

AMRCD - Association des grands réseaux commerciaux en Roumanie

AMTB – Autorité métropolitaine de transport Bucarest

ANL – Agence nationale du logement, qui a mis en place le système d'habitation à loyer modéré

ATU – Association pour la transition urbaine

CBD – Central business district ou la zone d'affaires

CE – Commission Européenne

CEE – Communauté Economique Européenne

CEDH – Cour Européenne des Droits de l'Homme

CET – centrale électrothermique

CFR – Voies ferrées Roumaines

CNADNR - Compagnie nationale d'autoroutes et routes nationales de la Roumanie

CO2 – dioxyde de carbone

DG – Directorat Général

Extravilan – Zone qui appartient administrativement à une ville ou commune mais qui se trouve en dehors de l'intravilan.

EUROSTAT – Institut Européen de Statistique

ICLEI - Conseil international pour les initiatives écologiques locales

INSSE – Institut National de Statistique de la Roumanie

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Intravilan – La zone construite et sur laquelle il est permis de construire dans une ville ou commune. Le terme fait référence à la totalité des surfaces construites et aménagées des localités. Le territoire construit (« intravilan ») et le territoire « en dehors de la ville » ou non-construit (« extravilan ») forment ensemble la ville ou la commune.

IUCN – Union Internationale pour la Conservation de la Nature

Mahala – Ancienne périphérie, bidonville

MDRAP – Le Ministère du développement régional et de l'administration publique

NUTS - Nomenclature des unités territoriales statistiques

OCDE - Organisation de Coopération et de Développement Économique

ONG – Organisation non gouvernementale

ONU – Organisation des Nations Unies

OSCE – Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe

OUG – Ordonnance d'urgence gouvernementale

PATN - Plan d'aménagement du territoire national

PATJ - Plan d'aménagement du territoire départamental

PATR - Plan d'aménagement du territoire régional

PATZ - Plan d'aménagement du territoire zonal

PDD – Plan de développement du département

PRS - Plan Régional Spatial

PUG – Plan urbanistique général

PUD – Plan urbanistique de détail

PUZ – Plan urbanistique zonal

PDR – Plan régional de développement

PIB – Produit interne brut

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

PIDU – Plan intégré de développement urbain

PMUD – Plan de mobilité urbaine durable de Bucarest

PMB – La Mairie Générale de Bucarest

PME – Petites et moyennes entreprises

RATB – Régie autonome de transport Bucarest

RFSC - Cadre de référence pour les villes européennes durables

RLU – Règlement local d'urbanisme

RS – Risque sismique

SIC – Site d'intérêt communautaire dans le cadre du réseau Natura 2000

SNSPA - Université nationale d'études politiques et de l'administration publique

SUMP - Plans de Mobilité Durable Urbaine

TC – Transport en commun

TEM – Autoroute transeuropéenne

TVA – Taxe à valeur ajoutée

ZPS – Zone de protection spéciale dans le cadre du réseau Natura 2000

UE – Union Européenne

UNECE - Commission économique des Nations Unies pour l'Europe

UAT – Unité administrative territoriale

URSS – Union des républiques socialistes soviétiques

VP – Voiture privée

ZMB – Zone métropolitaine Bucarest

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Sommaire

Avant-propos 1
Remerciements 3
Glossaire 5
Sommaire 8
Introduction générale 11
PREMIER CHAPITRE 17
Le contexte du développement actuel de Bucarest 17
Cadre général 17
1.1. Le maillage administratif roumain 18
1.2. Les facteurs du développement territorial de Bucarest : facteurs naturels 22
1.3. Les facteurs du développement territorial de Bucarest : facteurs socio-économiques 34
1.4. L'évolution urbaine historique de Bucarest 46
1.5. Enjeux actuels du développement bucarestois 62
DEUXIEME CHAPITRE 73
Bucarest au sein de la nouvelle Europe : quels enjeux urbains 73
2.1. Définir la Nouvelle Europe 74
2.2. Le contexte européen 79
2.3. Quelle croissance pour les capitales postsocialistes ? 87
TROISIEME CHAPITRE 139
Outils et acteurs de la planification urbaine 139
3.1. Cadre institutionnel dans la planification territoriale et urbaine et répartition des compétences « aménagement du territoire » 139
3.2. Outils 144
3.3. Jeu d'acteurs impliqués dans le processus d'aménagement urbain 152
QUATRIEME CHAPITRE 171
Le résidentiel bucarestois : entre la gouvernance publique et les investissements privés 171
4.1. Changements de paradigme et leurs effets sur le résidentiel de Bucarest 171
4.2. Les nouvelles zones résidentielles : où, qui et comment ? 185
4.3. Le marché résidentiel : quelles stratégies et quelles réalités ? 207
CINQUIEME CHAPITRE 221
La croissance urbaine par le biais des zones commerciales et de services 221

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

5.1. Le nouveau tissu commercial et son impact sur la ville 222
5.2. Les centres d'affaires 237
5.3. Un pas vers une nouvelle ville ? 252
SIXIEME CHAPITRE 259
Le transport et la mobilité: quelles priorités pour la ville de demain? 259
6.1. Le système de transport : planification et directions actuelles 261
6.2. La mobilité urbaine durable 268
6.3. Accessibilité et mobilité 293
6.4. L'intermodalité comme solution pour un transport plus fluide 305
Conclusions générales 313
Bibliographie 319
Annexes 345
Liste de figures 381
Liste de tableaux 386

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Introduction générale

La ville de Bucarest peut être décrite par une multitude de termes : grande, jolie, grise, balkanique, animée, jeune, encombrée, dynamique, polluée, européenne… cosmopolite. Il s'agit, quoiqu'il en soit, d'une ville en plein développement – qui, d'ailleurs, n'a jamais arrêté de croitre, d'une façon ou une autre. Sa croissance a pris plusieurs formes, selon la période, le contexte politique, local et international.

La croissance urbaine de la ville de Bucarest est le thème général de cette recherche, et, plus particulierement, les modes de régulation plus ou moins controlés, ou non, par la planification spatiale dans le contexte post socialiste européen.

Entre les nombreuses questions qui en découlent, nous avons opté pour une approche empirique : comment cette ville évolue-t-elle actuellement ? Qui maitrise son développement et qui s'implique dans sa construction ? Est-ce que les éléments qui composent le cadre règlementaire, légal, opérationnel de ce développement sont succeptibles de répondre efficacement aux besoins des habitants et aux attentes européennes ?

Afin de répondre à ce questionnement, nous avons commencé par comprendre quelles sont les principaux modes de croissance actuelle de la ville. A cet égard, nous avons constaté que les projets les plus nombreux et qui contribuent le plus au développement – dans tous les sens du terme – sont de trois ordres. Il s'agit de l'agrandissement des zones résidentielles par la construction de nouvelles résidences, l'apparition et le développement des grandes zones commerciales et des espaces de bureaux et l'élément qui sous-tend le développement, le transport et la mobilité. Chacun de ces domaines implique des modes de faire et des acteurs spécifiques et génère des résultats ou bien a des conséquences différentes pour la ville.

Un second élément de réflexion a été de savoir dans quelle mesure le contexte de développement bucarestois est similaire aux réalités d'autres pays, notamment les anciens pays socialistes européens.

Le développement urbain postsocialiste est une thématique abordée abondement par des chercheurs et des urbanistes, français et étrangers. Pour citer seulement quelques exemples, Brossat et al. (1990), Ianos et Talanga (1993), Szelényi (1996), Enyedi (1996,1998), Ianos (2001), Krakovsky (2005), Coudroy de Lille (2009), Sykora(2009, 2012) et Tsenkova (2009). L'approche est soit générale ou multi orientée, abordant donc de multiples éléments dans le

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

cadre commun du post-socialisme, comme dans Andrusz et al. (1996), soit spécifique à une ville ou bien un certain contexte, comme dans Stoyanov et Frantz (2006), qui visent, par exemple, la problématique des résidences fermées.

Afin d'assurer une cohérence et une certaine valeur statistique, toutes les capitales postsocialistes n'ont pas été analysées dans cette recherche. Nous avons choisi 5 capitales similaires du point de vue démographique et structurel: Bucarest, Varsovie, Sofia, Budapest et Prague. Nous avons essayé de comprendre les éléments qui caractérisent le développement urbain de chacune d'entre elles, sur les trois directions mentionnées ci-dessus, tout en revenant au cas de Bucarest sur lequel notre approche a été centrée.

Cette approche donne à notre étude une dimension européenne et permet de créer une mise en perspective, ainsi que de remarquer des manières différentes de composer avec le passé communiste en matière d'aménagement urbain (au niveau concret, mais aussi concernant le « comment » et le « qui »). Des éléments de cette comparaison pourraient servir aux institutions et administrations publiques et leur offrir un autre point de vue et une autre approche pour résoudre des problèmes probablement communs.

Le domaine analysé est considérablement vaste, surtout compte tenu de l'approche multidirectionnelle que nous avons choisie, ce qui a nécessité de borner notre étude. Chaque des trois domaines auraient pu constituer un travail de recherche à part entière, et la situation toujours changeante de l'urbanisme roumain aurait pu se trouver à la base d'une analyse propre du cadre et des jeux d'acteurs, par exemple.

En avançant plus dans les recherches et en interviewant des personnes avec des points de vue différents, il a été parfois difficile de rester fidèle à l'orientation initiale de la thèse. Mais les références bibliographiques et les pistes créées par les entretiens permettront, idéalement, a un autre chercheur de prendre le relais et d'avancer sur ces parcours.

En termes d'analyse des acteurs, par exemple, nous avons décidé d'inclure dans la recherche seulement des acteurs impliqués directement dans les différents aspects de la croissance urbaine. Ainsi, dans le chapitre 5 concernant la mobilité et le transport, nous avons pris en compte des institutions publiques, des entreprises privées ou bien des représentants de la société civile, dans la mesure où ils se sont impliqués activement dans les processus décisionnels. Nous avons exclu des acteurs comme les représentants de l'industrie

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

automobile, par exemple : même s'ils sont influencés par les choix administratifs concernant la mobilité, ils n'ont pas participé activement à cette prise de décision.

D'un autre côté, nous avons également été limités par plusieurs facteurs. Premièrement, la disponibilité des données n'est pas toujours effective : même si les informations requises pour cette recherche n'ont jamais été régies par le secret statistique, elles se sont avérées sensibles pour une partie des institutions (au sens général) qui auraient pu les fournir. Il s'agit notamment de données liées à l'économie, aux stratégies des entreprises, mais aussi des informations d'ordre général. Compte tenu du fait que la recherche a abordé des sujets liés à un domaine en pleine expansion, dynamique, parfois même des informations générales auraient révélé des éléments stratégiques. Les entités concernées ne souhaitaient pas forcément que leur stratégie soit identifiée. Enfin, dans les zones du développement qui peuvent être caractérisées par des illégalités, la difficulté d'obtenir des informations a été évidente. Par contre, nous avons reçu une quantité d'informations qui dénonçaient cet état de lieux, mais qui, bien qu'elles soient connues, sont rarement vérifiables avec les ressources à notre disposition.

La recherche est organisée en deux parties : une première qui vise à cadrer le contexte et une deuxième qui aborde spécifiquement les trois entrées qui nous permettent d'analyser le processus de croissance de Bucarest.

Ainsi, la première partie inclut une brève présentation du cadre administratif du pays, l'évolution de la ville de Bucarest – en mettant l'accent sur la période communiste et les enjeux actuels de sa croissance (la problématique traitée par cette thèse). Ensuite, le 2^{e} chapitre fait l'analyse du contexte postsocialiste à un niveau plus général, en présentant des approches et éléments spécifiques aux 5 capitales choisies. Les conclusions de ce chapitre ont permis de suivre les trois directions abordées dans la 2^{e} partie. Enfin, le 3^{e} chapitre donne les bases du système « opérationnel » en charge de l'aménagement urbain : le cadre institutionnel, les outils (documents de planification, stratégiques et légales) et les acteurs, notamment les acteurs publics.

La deuxième partie inclut, elle aussi, 3 chapitres, chacun lié à un des 3 domaines de croissance de Bucarest. Le chapitre 4 aborde les nouvelles zones résidentielles, le 5, les zones de commerces et de bureaux et le 6, le système de transport urbain et la mobilité.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

En ce qui concerne la méthodologie de mise en oeuvre, celle-ci s'est révélée très efficace pour apporter une réponse à nos questions. Elle a compris une recherche documentaire et statistique sur les trois thématiques choisies, à Bucarest mais aussi dans les autres capitales postsocialistes européennes, ainsi qu'une analyse du cadre administratif, institutionnel et légal roumain. Des visites et analyses du terrain d'étude ont été faites tout au long de la recherche. Afin d'assurer la pertinence et actualité des informations, des entretiens avec des acteurs-clés, représentants des domaines institutionnel (public), privé et de la société civile ont été menés. Les points relatifs à la méthodologie seront abordés au fur et à mesure de la nécessité.

Plusieurs objectifs découlent de notre approche. Premièrement, nous souhaitons faire un état de lieu utile de la situation urbaine bucarestoise après 20 ans de « transition ». En dehors de notre premier objectif, qui est de comprendre comment la ville de Bucarest – à côté d'autres capitales postsocialistes européennes – se construit actuellement, nous espérons également ouvrir l'intérêt vers des recherches plus approfondies dans ce domaine. Finalement, cette thèse se propose de servir non seulement aux institutions bucarestoises, mais aussi aux chercheurs et acteurs français, en leur donnant la possibilité de connaitre un sujet assez peu courant dans leurs domaines de recherches, mais certainement important à une plus grande échelle.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

PREMIERE PARTIE

Ce travail de recherche est en deux parties : la première partie expose des éléments liés au maillage administratif roumain, afin de permettre une compréhension du contexte « institutionnel » dans lequel se produit l'évolution de la ville ; ensuite, les facteurs du développement territorial bucarestois sont présentés : site et situation dans un premier temps, puis les facteurs socio-économiques. Ensuite, nous faisons un point sur l'évolution de la ville au cours du temps, en se focalisant toutefois sur les enjeux actuels du développement urbain et sur des questionnements concernant les politiques et les acteurs qui « façonnent » la ville. Dans le deuxième chapitre, nous interrogeons les enjeux identifiés dans le contexte européen et plus particulièrement à l'échelle de l'ancienne Europe socialiste, dans la mesure où les politiques et la croissance urbaine y sont singulières (Baudelle, G., Jean, Y., 2009).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

PREMIER CHAPITRE

Le contexte du développement actuel de Bucarest

Nous considérons nécessaire de présenter dans un premier temps quelques informations sur le cadre général : d'un côté, le cadre administratif roumain, qui sera ensuite mieux détaillé sur les aspects liés à l'aménagement territorial (outils et acteurs) dans le 3e chapitre, et d'un autre côté, les facteurs naturels et socio-économiques de Bucarest qui ont influencé et influencent toujours le processus de (re)création de la ville. Egalement, nous abordons l'évolution historique de la ville – visible dans l'espace bâti – en insistant surtout sur les effets urbanistiques de la période communiste, qui restent aujourd'hui très visibles dans le tissu de la ville. Enfin, nous développons le maillage principal de cette recherche en se questionnant sur les enjeux actuels de développement.

Cadre général

L'évolution de la ville ne tient plus compte maintenant des mêmes facteurs que dans le passé, même si l'on parle d'un passé relativement récent, quand les visions politiques, par exemple, étaient complètement différentes. Aujourd'hui, le « cadre » est donné par plusieurs lignes : d'un côté, le système administratif roumain et les relations entre les unités administratives, dont les compétences et responsabilités (voir chapitre 3) créent des opportunités, mais imposent également des limites de développement. D'un autre côté, les éléments-clés pris en compte par les développeurs actuels, quoi qu'il s'agisse d'acteurs institutionnels ou privés : les prix et la disponibilité des terrains, l'accessibilité, la perception publique, l'environnement local. Dans le contexte actuel de la Roumanie, il est nécessaire de souligner également l'importance des politiques européennes qui guident non seulement le processus législatif (voir chapitres 2 et 3), mais aussi les aspects pratiques de la croissance urbaine.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

1.1. Le maillage administratif roumain

Le maillage administratif est un révélateur de la façon dont la croissance urbaine est plus ou moins organisée par les acteurs et institutions en charge de l'aménagement du territoire (Pinchemel, 1990).

Selon l'art. 3 de la Constitution de la Roumanie, le pays est divisé en *communes, villes et départements* (Figure 1). L'administration des affaires publiques est faite par les ministères, qui gèrent des directions départementales : directions sanitaires, inspections scolaires, les directions des finances publiques, la police départementale, etc. – donc une administration centralisée, qui a trouvé, d'ailleurs, son inspiration dans le système public français (Dinca, D., 2012).

Depuis 1998, la Roumanie est aussi est divisée en *régions de développement* correspondant aux divisions NUTS II de l'UE. Ces régions n'ont pas de statut administratif. Elles résultent d'une volonté conjointe des départements et des communes de correspondre notamment aux critères d'attribution des aides financières européennes. En effet, leur fonction était, initialement, d'allouer des fonds du programme PHARE afin de soutenir le développement régional, la recherche et l'interprétation des statistiques régionales, ainsi que de coordonner des projets régionaux en ce qui concerne les infrastructures.

Le niveau administratif inférieur à celui national est représenté par les *41 départements* roumains, gérés par des préfectures et des conseils départementaux.

Bucarest a un statut particulier dans le pays, équivalent au département. Elle est divisée en six *arrondissements*. La ville est administrée par la mairie générale, avec un conseil général, un maire et deux adjoints, et chaque arrondissement possède une mairie locale avec ses propres compétences et structures administratives.

Les communes sont les unités administratives de base, constituées d'un ou plusieurs villages. Elles sont administrées par un conseil communal qui est dirigé par un maire. Elles sont, donc, les entités administratives de l'espace rural. En juillet 2011, la Roumaine avait 2859 communes. L'espace urbain est représenté du point de vue administratif par les villes (320 villes en 2011). Les villes les plus grandes (plus de 40 000 habitants) et qui ont un rôle économique, politique, social et culturel important sont nommées municipes.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Les communes, les villes et les municipes sont gérées par un conseil local et un maire. L'activité des départements, des villes et villages est supervisé par des préfets nommés par le gouvernement en tant que ses représentants au niveau départemental et un conseil départemental (Ionascu, 2003). Les compétences des différents niveaux administratifs sont traitées dans le chapitre 3.

Le municipe de Bucarest, qui s'étend sur une superficie de 238 km^2, est situé dans le sud du pays, dans la partie centrale de la Plaine roumaine. Il représente 0,8% de la superficie de la Roumanie et a une population de plus de 2 millions habitants (2009), six fois plus grande que la deuxième ville du pays, Iasi. La capitale contient plus de 16 % de la population urbaine du pays et environ 9 % de sa population totale, avec une densité d'environ 8 100 habitants par km^2 et est le centre économique principal du pays, donc une forte zone d'attraction démographique (Guran-Nica, L, Sofer, M, 2012).

Bucarest a, également, une zone d'influence : la zone métropolitaine (ZMB), mais qui n'a pas d'existence administrative. La création de cette zone est envisagée par un projet législatif qui est actuellement bloqué. La ZMB s'étendra sur une superficie de 5 000 km^2 et inclura 94 entités administratives, dont 8 villes.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

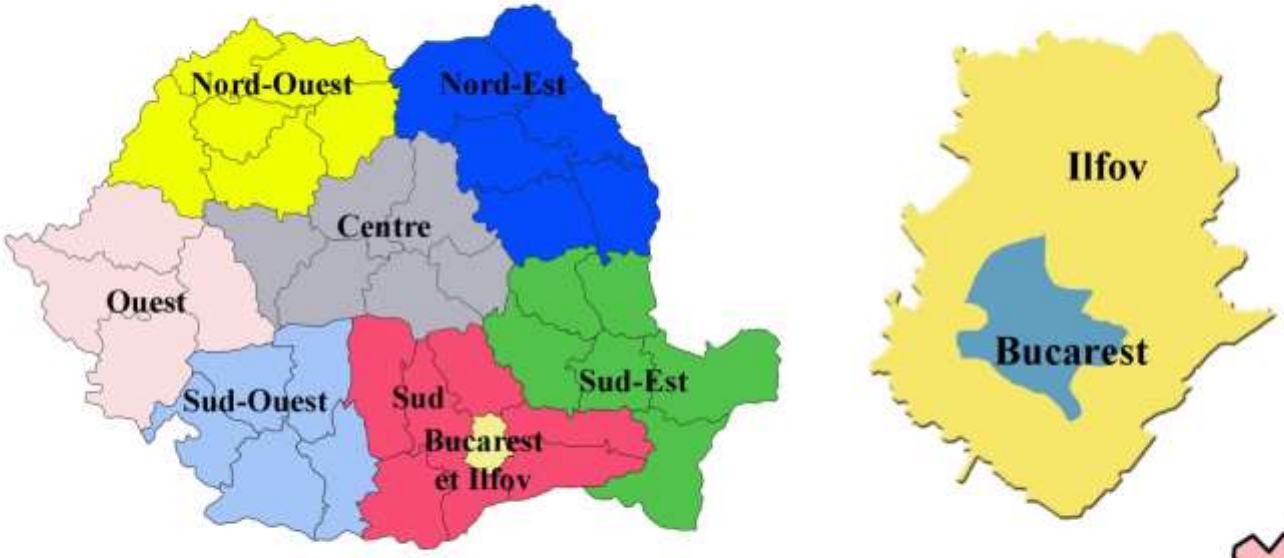


Figure 1 Les niveaux administratifs roumains : le cas de Bucarest

a. niveau national, séparé dans 8 régions. Les régions n'ont pas de fonction administrative et correspondent au niveau européen NUTS II.

b. niveau départemental : la Roumanie a 41 départements (NUTS III).

c. niveau municipal : les arrondissements. Le municipe Bucarest est la capitale départementale d'Ilfov, même si elle n'en fait pas partie, ayant elle-même un statut de département. Bucarest est divisé dans 6 arrondissements, qui contiennent des quartiers sans fonction administrative et sans limites clairement établies. Les arrondissements sont gouvernés par des mairies, coordonnées par une mairie générale de la capitale.

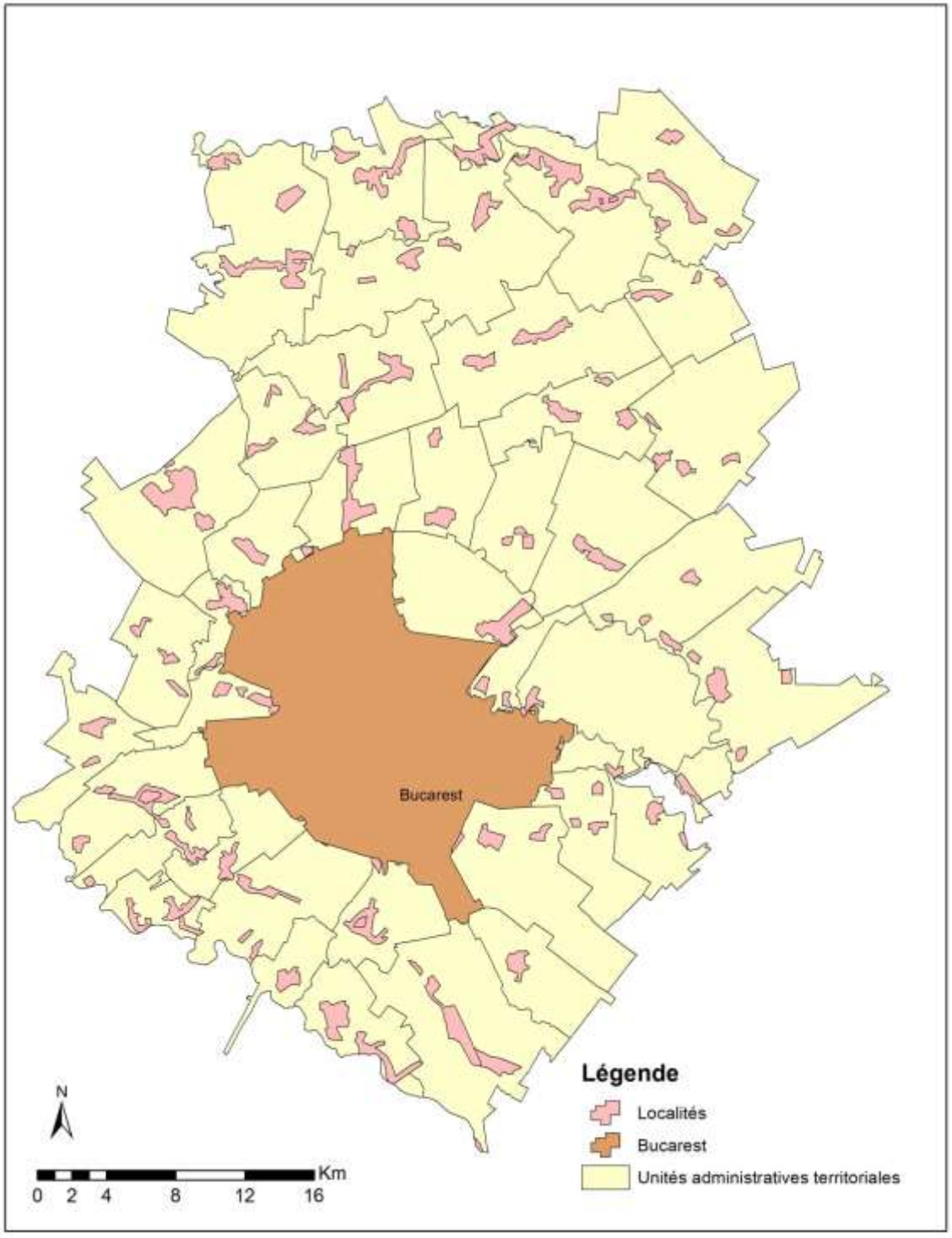


Figure 2 Bucarest dans sa région

La capitale et le département Ilfov constituent ensemble la région Bucarest-Ilfov, une des 8 régions niveau NUTS II de la Roumanie (Figure 2). Elle contient 9 villes, 32 communes et 91 villages. Seule la vile de Bucarest à le statut de municipe.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

1.2. Les facteurs du développement territorial de Bucarest : facteurs naturels

Le développement urbain historique s'est fait en tenant compte de facteurs diverses, comme les caractéristiques géographiques (les deux rivières qui traversent la ville, le relief), environnementales (le cadre biogéographique), mais aussi socio-économiques (la position stratégique pour un marché régional) et politiques (le rôle de capitale, assumé en 1859) de la zone, mais qui ne représentent plus forcément des éléments significatifs pour son évolution contemporaine. Actuellement, les facteurs qui influencent le développement territorial ont changé et se sont surtout décalés du point de vue de l'importance vers des éléments politiques, dans le sens large. Toutefois, plusieurs facteurs géographiques et environnementaux restent d'une importance considérable.

1.2.1. La sismicité et ses effets sur la ville

Le risque sismique représente un important facteur de restriction du développement urbain de la ville. La principale zone sismique qui affecte Bucarest est Vrancea (le centre Vrancioaia), située dans la zone de courbure des Carpates Roumaines, à plus de 200 km de la capitale (Figure 3). Bucarest peut être affectée par deux types de tremblements de terre: moyen, ayant l'épicentre dans le manteau supérieur, à des profondeurs de 80 à 180 km et normale, avec un épicentre peu profond dans la croute terrestre (Ioja, C. 2008). La direction des ondes séismiques est de nord-est au sud-ouest.

Ce qui caractérise le substrat géologique proche est la présence des dépôts sédimentaires (sable et gravier) pléistocènes, disposés sur une plateforme argileuse (Figure 4). Au-dessus de cela se trouve une couche de lœss qui couvre la plupart de la pleine, sauf les zones inondables, ou les dépôts sont alluviaux (Mandrescu, Radulian, Marmureanu, 2007).

Cette structure géologique pose des problèmes de pression supportée par les terrains, surtout dans le cas des grands projets immobiliers, mais aussi pour les terrains agricoles. Le lœss détermine le tassement du terrain, ainsi que l'apparition des micro-dépressions, ce qui pose un problème de stabilité des grands bâtiments, augmentant ainsi les coûts de construction (Ioja, C. 2008). Au-delà de ces faits, la structure est influencée différemment par les tremblements de terre, ce qui fait que la moitié nord de la capitale soit plus exposée aux risques correspondant à ce type de phénomène.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Le tremblement de terre de 1977

Le plus destructif tremblement de terre qui a affecté la Roumanie a eu lieu le 4 mars 1977 et a duré 55 – 56 secondes. Ce tremblement provenant de la zone sismique Vrancea a eu une magnitude de 7,2 sur l'échelle Richter.

Au niveau national, plus de 35 000 logements ont été affectés. A Bucarest, 33 grands blocks ou immeubles se sont effondrés, provoquant 1391 victimes. L'état d'urgence a été déclaré.

Effets	Morts	Blessés
Niveau national	1578	11 300
A Bucarest	1391	-

Les dégâts provoqués ont déterminé le besoin de démolir plusieurs constructions à risque de s'effondre, mais le régime a profité de la situation pour faire disparaître des immeubles indésirables, notamment des eglises. Cet evenement de 1977 a été à la base de plusieurs décisions et politiques urbaines au niveau de Bucarest, particulièrement la demolition du quartier Uranus pour créer le centre civique et la maison du peuple.

Source de l'image: http://observator.tv/uploads/image/Diana/1977%202.jpg

Egalement, c'est suite aux effets de ce tremblement de terre que les authorités publiques imposent des normes techniques pour les immeubles.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 4 La position de Bucarest par rapport au centre sismique de Vrancioaia

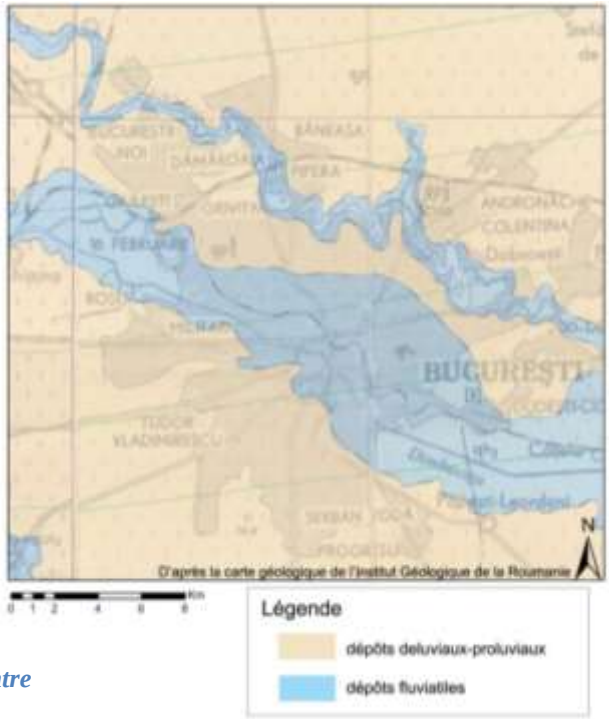


Figure 3 Les caractéristiques géologiques de Bucarest

Bucarest est la première capitale de l'Europe à avoir une carte sismique[1], nécessaire notamment à cause de sa position par rapport à la zone sismique Vrancea qui, à travers les années, a généré des tremblements de terre ayant un fort effet sur la capitale.

L'Université Technique de Bucarest a rédigé un normatif sur les immeubles à risque sismique (RS), approuvé par l'administration locale Bucarest (PMB, 1996), qui encadre les immeubles en 4 catégories sismiques (Tableau 1) :

- Classe RS I, correspondant aux immeubles à risque élevé d'effondrement lors d'un tremblement de terre. Les immeubles appartenant à cette classe sont signalés d'une pancarte rouge (Figure 5) ;
- Classe RS II, comprenant des immeubles ayant une probabilité faible d'effondrement, mais où des importantes dégradations structurelles sont attendues;
- Classe RS III, comprenant des immeubles dont les dégradations structurelles n'affecteraient pas significativement la sécurité de la structure, mais qui subiraient des dégradations importantes auprès des éléments non-structuraux;

[1] http://www.riscseismic.ro/harta

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

- Classe RS IV, correspondant aux immeubles avec une réponse sismique similaire à des nouvelles constructions.

Figure 5 Panneau rouge désignant les immeubles qui appartiennent à la Classe de risque sismique 1. Source photo : adevarul.ro

Le même normatif encadre les immeubles en 3 catégories d'urgence, déterminées en fonction de plusieurs variables : U1, U2 et U3. Des travaux de consolidation sont nécessaires pour les immeubles encadrés dans les catégories d'urgence, à maximum 2 ans, 5 ans et respectivement 10 ans maximum de la date de l'évaluation technique.

Classe sismique	RS I		RS II	RS III	RS IV	Catégorie d'urgence
	Total	Présentant un danger public				
Nombre immeubles	370	186	307	86	6	1609

Tableau 1 Bâtiments encadrés dans les différentes catégories de classes sismiques à Bucarest

La majorité des immeubles à risque sismique ou qui font partie des catégories d'urgence se trouvent dans les quartiers internes de la ville et comprennent des bâtiments construits majoritairement entre les guerres (PMB, 2015a).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

1.2.2. Les facteurs hydro-morphologiques : un rôle secondaire dans le développement urbain actuel

La géomorphologie est un facteur d'influence pour le développement urbain de la ville, mais largement moins important actuellement que dans le passé. L'anthropisation des éléments morphologiques et notamment hydro-morphologiques du territoire-support de Bucarest, ainsi que le relief majeur spécifique à la région (des plaines peu fragmentées) ont diminué l'impact et l'importance de ce facteur pour le développement territorial bucarestois.

Ainsi, le relief majeur est généralement lié au système de rivières qui traversent la plaine de Bucarest. Les terrasses fluviatiles, notamment celles de la rivière Arges, offrent des terrains favorables au développement des communes et aux activités agricoles. Les lits majores ont subi des fortes modifications anthropiques. C'est notamment le cas de Dambovita et Colentina, qui traversent Bucarest, mais aussi celui d'Arges, qui a été fortement modifié par les activités d'extraction des matériaux de construction.

Dans la période féodale, ce facteur a conditionné l'évolution de la ville et il a toujours une certaine importance sur le développement des zones pauvres. Dans la période féodale, la rive gauche de Dambovita (plus haute) a été préférée par la population aisée, alors que la rive droite, plus basse et donc plus à risque d'inondations, a concentré une population avec des revenus plus faibles. Actuellement, le risque d'inondations affecte les parties de la ville de moins de 80 m d'hauteur (Cocos, 1999).

Le microrelief anthropique est un résultat des travaux d'aménagement des infrastructures ou de l'emplacement des grands bâtiments. Des remblais et des déblais ont été créés pour des boulevards et des voies ferrées : La rue Cotroceni, le boulevard Elisabeta, Rue Vacarestilor, la voie ferrée Bucarest – Giurgiu, etc. (Ioja, 2010). La transformation anthropique du relief a été accentuée avec la construction des espaces résidentiels ou des grands bâtiments, comme le palais du parlement ou le siège de la télévision publique (Niculescu, 2000, cité par Ioja, 2010). Selon le même auteur, le microrelief anthropique est également représenté par les dépôts de déchets de Chiajna, Glina et Vidra.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

1.2.3. Les espaces naturels de la ville

Bucarest se trouve dans la région biogéographique de la steppe (Calinescu, 1969). Le territoire de Bucarest était initialement occupé par *Codrii Vlasiei* (les forêts de la Valachie), qui couvraient une vaste région du sud du pays. La plupart de la forêt est restée intacte jusqu'au XIXe siècle quand, avec le développement du commerce des céréales et du bois, a commencé la déforestation pour laisser place à des terres agricoles.

Actuellement, des fragments de *Codrii Vlasiei* existent toujours autour de Bucarest, surtout dans le nord (Figure 8) : les forets Pustnicu, Snagov, Comana, Râioasa, Baneasa (Figure 6), etc. Conformément à la législation (Loi 46/2008), ces forêts appartiennent au groupe fonctionnel 1 : forêts de protection, fait qui n'empêche pas leur diminution, les terrains boisés laissant place aux surfaces anthropiques.

Figure 6 Vue aérienne sur la forêt Baneasa-Tunari

Les forêts et les zones humides ont des rôles essentiels pour la qualité environnementale de la capitale, comme la réduction des polluants atmosphériques et du sol, l'amélioration des conditions climatiques, la régulation du cycle du carbone, etc. (Ioja, 2010).

Carcea et Seceleanu (2011) résument les rôles des forêts de la plaine Vlasiei :

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

- La réduction des concentrations des particules en suspension de la plaine ;
- Protection des eaux ;
- Protection des sols ;
- Protection contre les facteurs climatiques;
- Intérêt récréatif ;
- Intérêt de protection des ressources génétiques et écologiques.

En outre, les forêts constituent des espaces de loisirs pour les habitants de Bucarest et des alentours. Finalement, leur rôle économique (bois, plantes médicinales etc.) est important pour les habitants des communes périurbaines, car ces produits représentent la matière première pour de petites activités artisanales ou commerciales.

En termes d'influence sur le développement de la ville, les forêts ont un double rôle : de barrière, mais en même temps d'attraction, fait révélé par exemple par la répartition des nouvelles résidences de haut niveau, qui s'étalent du centre vers le nord, dans les quartiers Colentina, Baneasa et Primaverii qui se trouvent à la lisière de la forêt. D'ailleurs, l'attraction de ces espaces met constamment en péril leur intégrité : les forêts autour Bucarest subissent une fragmentation de plus en plus importante (Dolocan, 2012).

Une zone particulièrement intéressante en ce qui concerne les services écosystémiques, vues comme les contributions directes et indirectes des écosystèmes au bien-être humain (TEEB, 2010, Maes, 2013) est représentée par la rivière et le complexe lacustre Colentina. Il s'agit d'une ancienne zone marécageuse qui a été aménagée et drainée à partir des années 1930. Actuellement, elle constitue une partie essentielle de l'écosystème urbain bucarestois, mais sa qualité est menacée par le développement urbain (notamment résidentiel) qui la caractérise (Ioja et al, 2010).

En ce qui concerne les zones de protection naturelle (Figure 7), sur le territoire du département Ilfov se trouvent 5 aires protégées (ADRBI, 2014) et, depuis mai 2016, un parc national existe à Bucarest même[2] : le Parc Naturel Vacaresti (Tableau 2).

[2] http://salvatidelta.ro/parcul-natural-vacaresti

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Nom de l'aire protégée	Surface (ha)	Statut	Localisation
Grădistea – Căldărusani – Dridu	6642,30	ZPS – IUCN IV	Peris, Ciolpani (Ilfov)
Le lac Căldărusani	22,4	Réservation mixte –IUCN IV	Gradistea (Ilfov)
Le lac Snagov	100	Réservation mixte - IUCN IV	Snagov (Ilfov)
La forêt Snagov	10	Réservation géobotanique et forestière – IUCN IV	Snagov (Ilfov)
Scrovistea	3391 /2256	SIC/ZPS	Ciolpani, Peris, Snagov
Cernica	3267/ 3744	SIC/ZPS	Branesti, Cernica, Ganeasa, Pantelimon
Vacaresti	183	Parc naturel – IUCN V	Bucarest

Tableau 2 Aires protégées dans le département Ilfov et à Bucarest

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

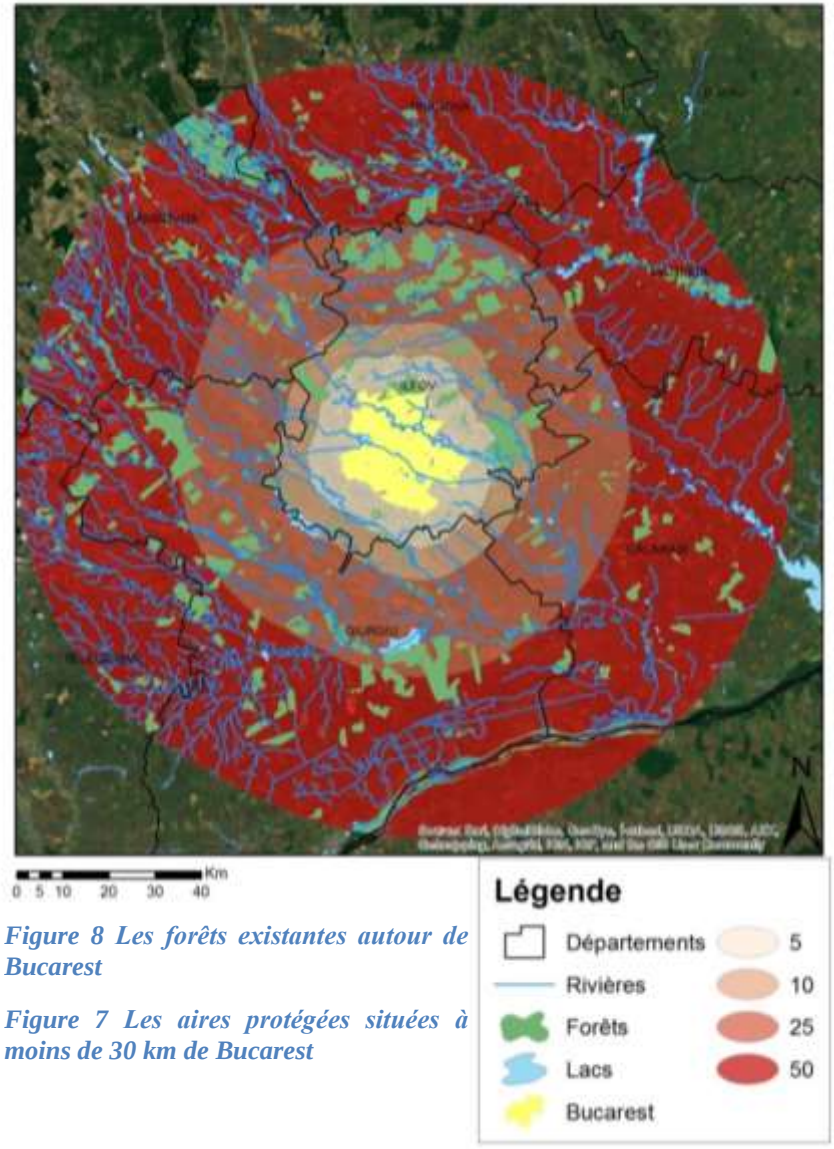


Figure 8 Les forêts existantes autour de Bucarest

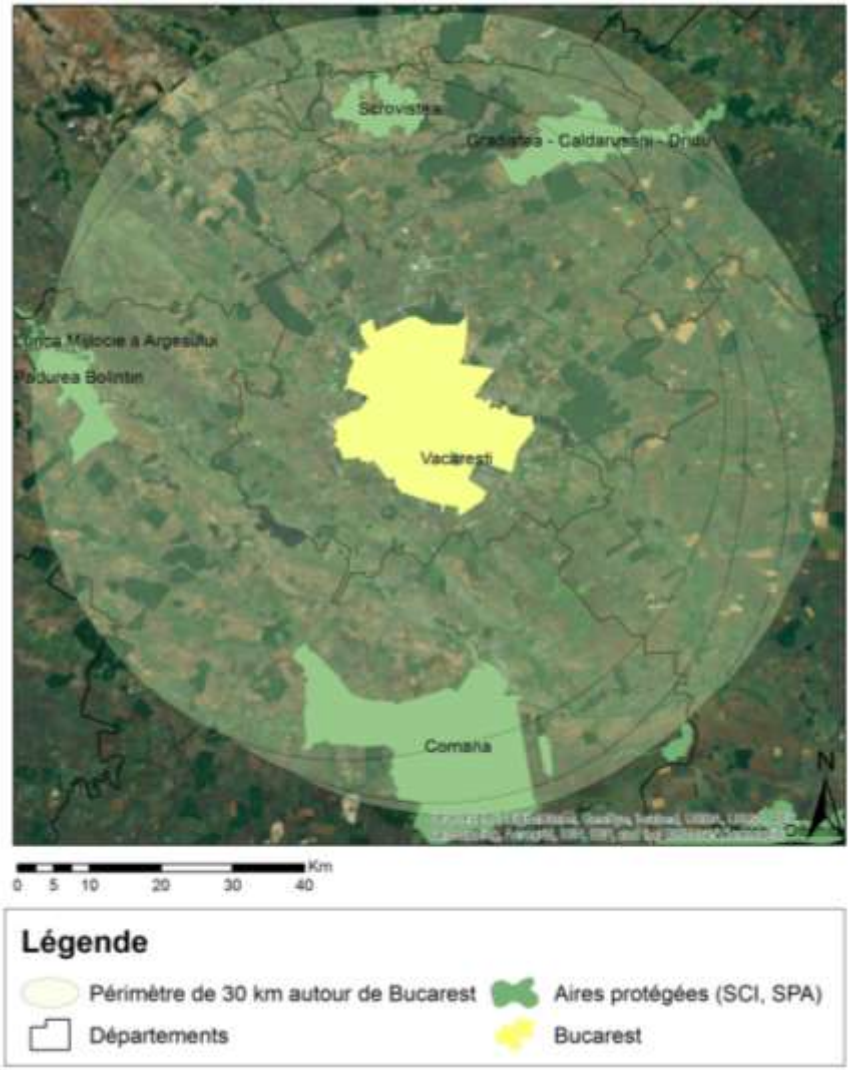


Figure 7 Les aires protégées situées à moins de 30 km de Bucarest

Le Parc Naturel Vacaresti

Cette zone verte renaturalisée est un reliquat d'un ancien marais alimenté par des sources et situé dans la périphérie de la capitale. A côté de la zone humide existait un quartier de maisons, ainsi que le monastère Vacaresti, datant de 1724, transformé en pénitentiaire en 1864. A partir de 1974, l'ensemble a vécu une période de restauration jusqu'à 1977, quand il a été partiellement affecté par le tremblement de terre. Ceausescu a demandé, donc, la démolition du complexe pour créer un lac. Ce projet n'a pas été mené à sa fin. On y construit, en 2010, un centre commercial. Les marais de Vacaresti ont été également inclus dans la restructuration urbaine souhaitée par l'administration : on a voulu y créer une base sportive ; les travaux ont commencé en 1988 mais n'ont jamais été achevés. La zone a été délaissée, permettant à la nature d'y revenir. En mai 2013, elle est classée parc naturel (catégorie V – IUCN) (Académie Roumaine, 2013).

Actuellement, le parc Vacaresti protège un écosystème aquatique viable, contenant plus de 90 espèces d'oiseaux, des insectes, reptiles, mais aussi des mammifères, dont des carnivores comme la belette (*Mustela nivalis*), le renard (*Vulpes vulpes*) ou bien la loutre (*Lutra lutra*), espèce prioritaire conformément à la législation roumaine (OUG 57/2007).

Cette aire protégée urbaine se trouve entre les quartiers Berceni et Vitan, dans une zone ayant des fonctions diverses : de l'industriel (la centrale thermique Sud), du résidentiel (Asmita Gardens - Figure 9) du commercial (le centre commercial Sun Plaza), etc., ce qui rend sa protection assez difficile (Manea et al., 2016).En plus, des logements improvisés, mais aussi des anciens propriétaires des terrains sur lequel le projet Vacaresti s'est développé se sont installés dans la zone, ce qui pose des problèmes liés à leur sécurité, mais aussi à la gestion de la zone.

Le parc a été approuvé officiellement par le Gouvernement en mai 2016, après une campagne qui a duré 4 ans et qui a été lancée par la société civile : 4 organisations, parmi lesquelles National Geographic. Le projet a eu le soutien de plusieurs scientifiques et de l'Académie Roumaine. « *L'établissement d'un parc naturel de 184 ha dans une époque de destruction des espaces verts est sans aucun doute un moment historique pour la ville de Bucarest* ». (Cristian Lascu, Président de l'Association du Parc Naturel Vacaresti, 2016[3]).

[3] http://parcnaturalvacaresti.ro/parcul-natural-vacaresti-a-fost-aprobat-oficial/

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 9 La zone naturalisée Vacaresti

Source des images :

Image 1 : http://www.romania-insider.com/wp-content/uploads/2015/05/Vacaresti-Delta.jpeg

Images 2, 3 : Baidan Ana Magdalena, 2015

Conclusions

Les facteurs naturels peuvent, actuellement, influencer la ville :

- de manière continue, soit sans avoir un impact significatif sur son développement, car l'élément n'est plus d'actualité ou a déjà été modifié à une grande échelle (les caractéristiques du relief qui auraient pu, potentiellement poser des problèmes), soit ayant un impact important, comme par exemple dans le cas des zones naturelles ou protégées. La seule aire protégée qui se trouve sur le territoire bucarestois et qui pourrait donc influencer le développement de la ville est Vacaresti. Les forêts qui se trouvent notamment au nord de la ville devraient constituer des barrières naturelles dans l'étalement urbain, non par l'impossibilité de les éliminer, mais par leur importance sur la qualité de l'environnement urbain et par conséquent sur celle de la vie des habitants. Mais, comme nous allons montrer, leur rôle n'est pas considéré essentiel *de facto* ;
- de manière temporaire, dont le facteur essentiel est la sismicité. Etant située sous l'influence d'une zone sismique importante et ayant de nombreuses constructions susceptibles d'être affectées par un tremblement de terre, la ville reste vulnérable à ce risque, dont l'impact peut être important.
- Nous estimons que les facteurs naturels peuvent être classés de la manière suivante, selon leur manière d'affecter le développement urbain bucarestois actuel (Tableau 3):

Influence/ impact	*Influence continue*	*Influence épisodique*
Impact important	Infrastructures vertes	Sismicité
Impact réduit	Relief, sols	Facteurs hydriques et climatiques

Tableau 3 Catégories de facteurs naturels qui influencent le développement urbain de la ville

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

1.3. Les facteurs du développement territorial de Bucarest : facteurs socio-économiques

La période communiste a affecté directement et brutalement les éléments sociaux et économiques au niveau national, mais encore plus dans la capitale. Le développement dirigé, complètement contrôlé par des politiques très précises de l'Etat ont rendu impossible l'implication réelle des habitants dans la gestion de leur ville, ce qui a fait que, dès 1989, sur le fond de l'absence des stratégies et politiques de développement urbain comme des institutions capables de gérer ce processus, l'évolution urbaine soit chaotique.

Le cadre législatif a suivi assez tardivement la réalité des faits : la loi autorisant l'exécution de travaux de construction est apparue en 1991 (Loi 50/1991), mais ils ont fallu encore 3-4 ans pour que l'élément qualitatif soit réglementé (la Loi 10/1995 concernant la qualité des constructions, par exemple). Le règlement général d'urbanisme apparait seulement en 1995 et la loi sur l'aménagement territorial et l'urbanisme passe seulement en 2001. Actuellement, le développement du territoire a une base législative et est encadré par un système de politiques, même si la mise en place et le contrôle ne correspondent pas toujours aux normes. Dans ce contexte actuel, les principaux facteurs qui influencent la croissance et le développement bucarestois seraient (Vanau, 2011) :

- La disponibilité des terrains ;
- Les réglementations et stratégies de développement ;
- La perception publique (attractivité ou répulsion des espaces) ;
- L'accessibilité ;
- Le prix foncier et les zones fiscales ;
- La situation démographique.

1.3.1. La disponibilité des terrains

Les catégories de terrains physiquement disponibles actuellement comprennent des anciennes zones industrielles non-utilisées (*brownfield* - ce qui représente 1,5% du territoire de la ville, selon Paraschiv, Nazarie, 2010), des propriétés privées, que cela soit des terrains libres ou bien des terrains occupés de constructions à être démolies, les espaces agricoles et forestiers,

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

donc le territoire *extravilan*[4], représentant, selon les statistiques officielles, 2% de la surface de Bucarest. Tous ces terrains ne peuvent pas être utilisés pour des constructions, et pour ceux disponibles légalement s'imposent des restrictions liées à la surface utile, aux fonctions, etc.

Actuellement, il est difficile pour les investisseurs de trouver de grandes surfaces avec un bon potentiel de développement de projets, que cela soit résidentiels, commerciaux ou autres ; surtout dans les zones « en ville » (*intravilan*[5]), les parcelles à vendre ne sont pas étendues[6].

Les années 2000 ont été particulièrement dynamiques du point de vue des marchés fonciers. Même pendant le boom immobilier (à partir de 2007 jusqu'à 2009 à peu près), il était possible d'acheter de grandes surfaces, utilisées surtout pour la réalisation des projets résidentiels importants dans les périphéries de la ville (surtout au sud).

1.3.2. Les réglementations et stratégies de développement

Au niveau des planifications, stratégies et politiques, l'aménagement ou bien la maitrise du développement bucarestois se fait actuellement sur plusieurs axes et niveaux : le plan de développement régional Bucarest – Ilfov 2014 – 2020 (niveau régional) ; le concept stratégique Bucarest 2035 (niveau local) ; les plans d'urbanisme, le plan de mobilité urbaine durable, etc.

A travers ces documents de planification, les institutions publiques concernées maitrisent non seulement les fonctions des terrains (par les plans d'urbanisme notamment), mais aussi la manière dont on développe la ville et les éléments à prendre en compte (qualité de l'environnement, aspects sociaux ou économiques, etc.).

Les documents urbanistiques réglementent l'utilisation des terrains et les conditions des constructions pour les communes urbaines et rurales. Ils s'appuient sur les propositions contenues dans les plans d'aménagement du territoire national, zonal et départemental. Ces documents sont :

- le plan urbanistique général et son règlement d'application (PUG);
- le plan urbanistique zonal et son règlement d'application (PUZ) ;

[4] Voir glossaire
[5] Voir glossaire
[6] Entretien avec Mme Madalina Manoila, Remax Properties, réalisé le 31/09/2014 à Bucarest

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

- le plan urbanistique de détail (PUD).

Ces outils seront expliqués dans le 3e chapitre, ainsi que, par catégorie, dans les chapitres suivants.

1.3.3. La perception publique (attractivité ou répulsion des espaces)

Le développement urbain de la ville se fait idéalement en prenant en compte l'environnement déjà existant, mais aussi les besoins et volontés des citoyens. Au carrefour de ces deux éléments se trouve la perception publique de la ville, ou son image publique, qui dévient par conséquent un facteur à prendre en compte par les acteurs impliqués avant d'amorcer des projets urbains. Kevin Lynch définit l'image urbaine comme le résultat d'un processus qui se déroule entre l'observateur et l'environnement (Stoian, 2011). En effet, « *la construction d'une image urbaine est particulièrement complexe, basée sur les flux crées entre deux pôles: l'un est la ville, avec ses éléments diverses, et l'autre, c'est le sujet, avec ses particularités de perception, interprétation et participation. Entre les deux pôles se créent des flux et des rétroactions qui, finalement, donnent une construction mentale, une image de la ville* » (Ianos, 2004).

L'image urbaine ou la perception publique de Bucarest, même si elle est basée sur des éléments différents au niveau micro-local (quartiers, ensembles résidentiels, etc.) se trouve généralement sous l'emprise du tissu urbain communiste ou bien sous l'influence du passé, que ça soit construit ou vécu. Bien qu'il soit vrai qu'au niveau national, Bucarest est le principal centre d'attraction, la perception publique au micro-niveau change considérablement.

La perception publique d'une ville ou des quartiers d'une ville peut tenir compte d'indicateurs très variés, en fonction des éléments sur lesquels doit porter le résultat. Ainsi, certaines zones sont préférées pour des investissements et la possibilité d'y vivre et travailler, et un des indicateurs de la perception urbaine est la sécurité ; à partir de ce fait, il est utile de rappeler la recherche de Cristian Ciobanu (2011), qui a réalisé une thèse sur la « géographie mentale », c'est-à-dire la perception de l'espace, centrant ses travaux sur Bucarest. Son principal résultat a été *la carte de la peur* (Annexe 1), qui montre, sur la base d'un questionnaire, les quartiers perçus comme les plus surs/ les plus dangereux.

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

Les résultats montrent que les quartiers les plus dangereux sont Rahova-Ferentari dans le sud, Giulesti-Sarbi – Chitila à l'ouest et Pantelimon, au nord-est. Le quartier Ferentari est considéré comme le centre du trafic de drogues, de la prostitution et des opérations de la mafia de Bucarest, image soutenue par des actions de la Police, mais également relativement exagérée par les médias. Les problèmes sociaux, le manque d'accès aux réseaux d'utilités publiques, notamment dans quelques immeubles communistes délaissés au sud du quartier (fait dû à l'incapacité des habitants de payer ces services) et l'état de salubrité de ceux-ci donnent une mauvaise image au quartier entier et le rendent indésirable. Le fait qu'il ne soit pas lié au centre-ville et qu'il dispose seulement de 6 lignes de transport en commun augmentent la ségrégation et l'aspect de fermé, de ghetto.

A l'autre bout de l'échelle se trouvent les zones Cotroceni – Drumul Taberei (comprenant le palais présidentiel), le Nord (Baneasa – Primaverii – Floreasca) et Tineretului – Titan.

Une autre étude, la Cartographie sociale de Bucarest (2011), montre des résultats similaires : la vaste majorité (79%) considère les quartiers Rahova – Ferentari comme les quartiers les moins attirants, suivis par Pantelimon et Crangasi – Giulesti. En revanche, les quartiers préférés des citoyens sont le Nord, le Centre, Balta Alba et Drumul Taberei (Figure 10, Figure 11).

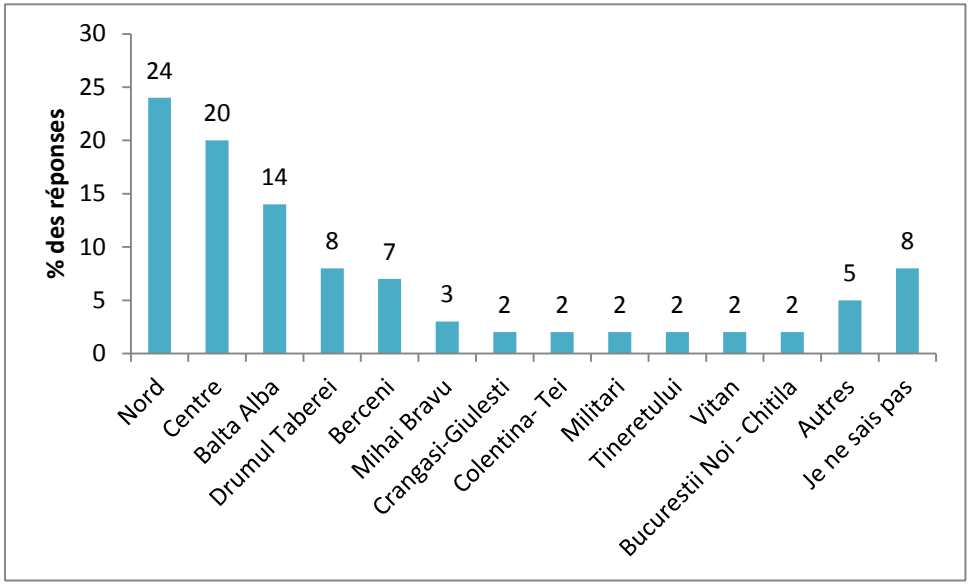
L'image publique se reflète également dans les prix des biens immobiliers. Les quartiers Ghencea, Giurgiului, Ferentari, Pantelimon et Giulesti restent les plus accessibles du point de vue financier.

Malgré le fait que l'image publique ne soit pas toujours conforme à la réalité, elle joue un rôle important dans les investissements et les politiques au niveau d'arrondissement ou bien de quartier. Il faut remarquer, par exemple, le fait que la zone considérée comme la plus sure – le Nord – est aussi une des plus attractives pour les investisseurs et aussi bien pour la population aisée, tandis que les secteurs les plus dangereux et les moins attirants, habités souvent par une population à risque de pauvreté, manquent parfois même des investissements de la part de l'administration publique locale.

L'image urbaine est, donc, aussi un résultat des facteurs comme l'implication des autorités ou la présence des investisseurs, car leur rôle de lobbying – direct ou indirect –ne peut pas être négligé.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr



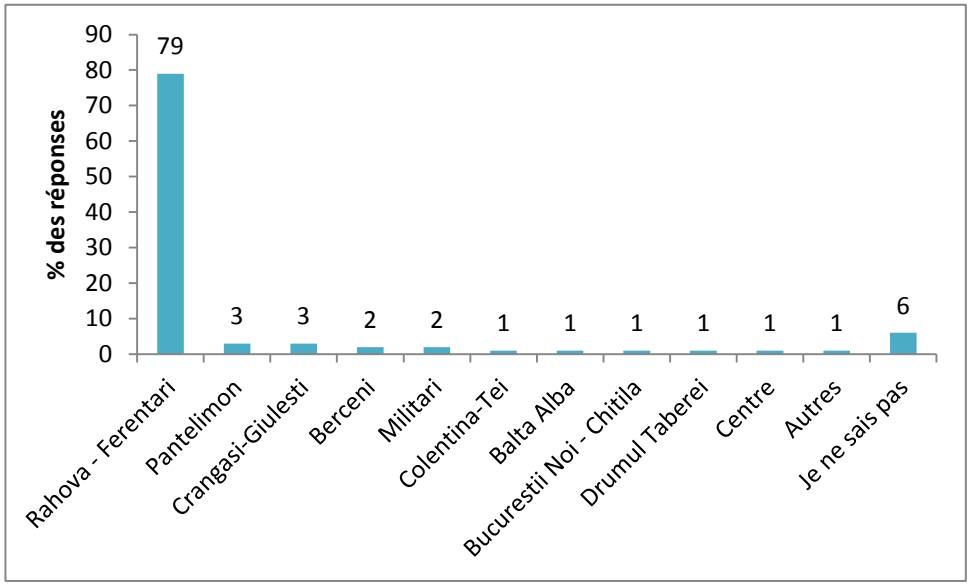


Figure 11 Les quartiers Nord (en haut) et Rahova (en bas). Source des données : www.verticalnews.ro, Ana Baidan, 2012

Figure 10 Les quartiers les plus (en haut) et les moins appréciés (en bas) de Bucarest. Source des données : SNSPA, 2011

1.3.4. L'accessibilité

L'accessibilité, vue comme mesure de la facilité du déplacement qui permet d'atteindre un lieu depuis un autre lieu (Huriot et Perreur, 1994), impacte le développement de la ville directement, par le biais des projets de mobilité (routes, passages, voies cyclables, etc.), mais aussi indirectement, en rendant certaines zones plus intéressantes que les autres, soit pour des investissements, soit pour le choix d'une résidence, d'un siège d'entreprise ou en influençant le choix d'implantation d'un certain parc/magasin/espace de détente plutôt que d'un autre.

Selon le groupe de travail pour la mobilité (2013) constitué par l'administration locale, Bucarest est, actuellement :

- Insuffisamment connecté à la zone métropolitaine et aux communes adjacentes ;
- Déséquilibré en ce qui concerne les moyens de déplacement ;
- Doté d'un bon système de transport en commun, mais dont les composants ne sont pas intégrés.

Bucarest est la ville des voitures : malgré son système de transport en commun composé de métro, bus, trolleybus et tramway, 1,3 millions de voitures sont enregistrées sur le territoire administratif de la ville[7], rapporté à une population totale supérieure à 1 880 000 habitants[8]. Malgré le fait que la Roumanie est le dernier pays européen en ce qui concerne le nombre de voitures rapporté à la population active 0,48 voitures/personne active), à Bucarest, la valeur est pratiquement doublée (0,80).

Le système de transport public est le plus complexe au niveau national : le métro, opéré par la compagnie privée Metrorex, comprend un réseau de 69,25 km, 4 lignes, 51 arrêts et 77 trains[9], donc un train toutes les 6 minutes environ aux heures de pointe et toutes les 8-9 minutes environ le reste du temps. Le réseau de surface de 423 km est géré par l'autorité publique responsable du transport public de Bucarest (RATB – subordonnée à l'administration locale) et comprend 106 lignes de bus, 18 lignes de trolleybus et 23 lignes de tramway desservant 2187 arrêts (RATB, 2013). Bucarest dispose également de 7804 taxis autorisés valides (PMB, 2015b).

---

7 http://www.digi24.ro/Stiri/Digi24/Actualitate/Social/VIDEO+Parcari+goale+in+Bucuresti+un+oras+sufocat+de+masini

8 En 2011 conformément à l'INSSE

9 http://www.metrorex.ro/caracteristicile_re%C5%A3elei_p779-1

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Le fait que le réseau de transport public soit partagé entre deux organismes différents pas seulement comme entité légale, mais aussi du point de vue du fonctionnement pose des problèmes liés à la gestion du transport en commun bucarestois, fait aggravé par l'impossibilité du RATB d'élargir son réseau en dehors du territoire administratif bucarestois. Les communes autour de Bucarest ont chacune son propre système de transport en commun (le cas échéant), donc on ne peut pas parler d'une métropolisation ou d'une gestion métropolitaine des transports publics, même si des accords se forment parfois entre les acteurs impliqués dans la problématique au niveau de deux ou plusieurs communes (représentant RATB, entretien, 2014). Il existe une Autorité métropolitaine de transport Bucarest[10], institution publique subordonnée au Ministère du Transport, mais qui n'a pas un rôle réel dans la gestion pratique du transport public.

Dans le contexte actuel, où la mobilité urbaine est souvent liée à la responsabilité environnementale, l'administration bucarestoise souhaite créer une stratégie de mobilité durable s'appuyant sur les propositions européennes encadrées par la plate-forme européenne sur les plans de mobilité urbaine durable. Selon l'Observatoire européen pour la mobilité urbaine (Rupprecht Consult, 2012), « un plan stratégique qui s'appuie sur les pratiques de planification existants, en tenant dûment compte des principes d'intégration, de participation et d'évaluation pour répondre aux besoins de mobilité des personnes aujourd'hui et pour demain afin d'obtenir une meilleure qualité de vie dans les villes et les régions avoisinantes ».

Dans ce cadre, le Groupe de travail mobilité a été créé au sein de la mairie bucarestoise, afin de répondre aux besoins actuels de mobilité par la création d'un plan urbain de mobilité durable pour Bucarest, qui a été publié début 2016. Dans la même axe s'inscrit l'aménagement de 100 km de pistes cyclables, 78 parkings vélo et 18 centres de location de vélos (PMB, 2014).

1.3.5. Le prix foncier et les zones fiscales

Les prix des terrains sont extrêmement différents en fonction de la zone et de ses dotations. Selon Colliers International (2014), les prix ont varié en 2013 entre 50€/m² dans le sud de

[10] http://www.amtb.eu/

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

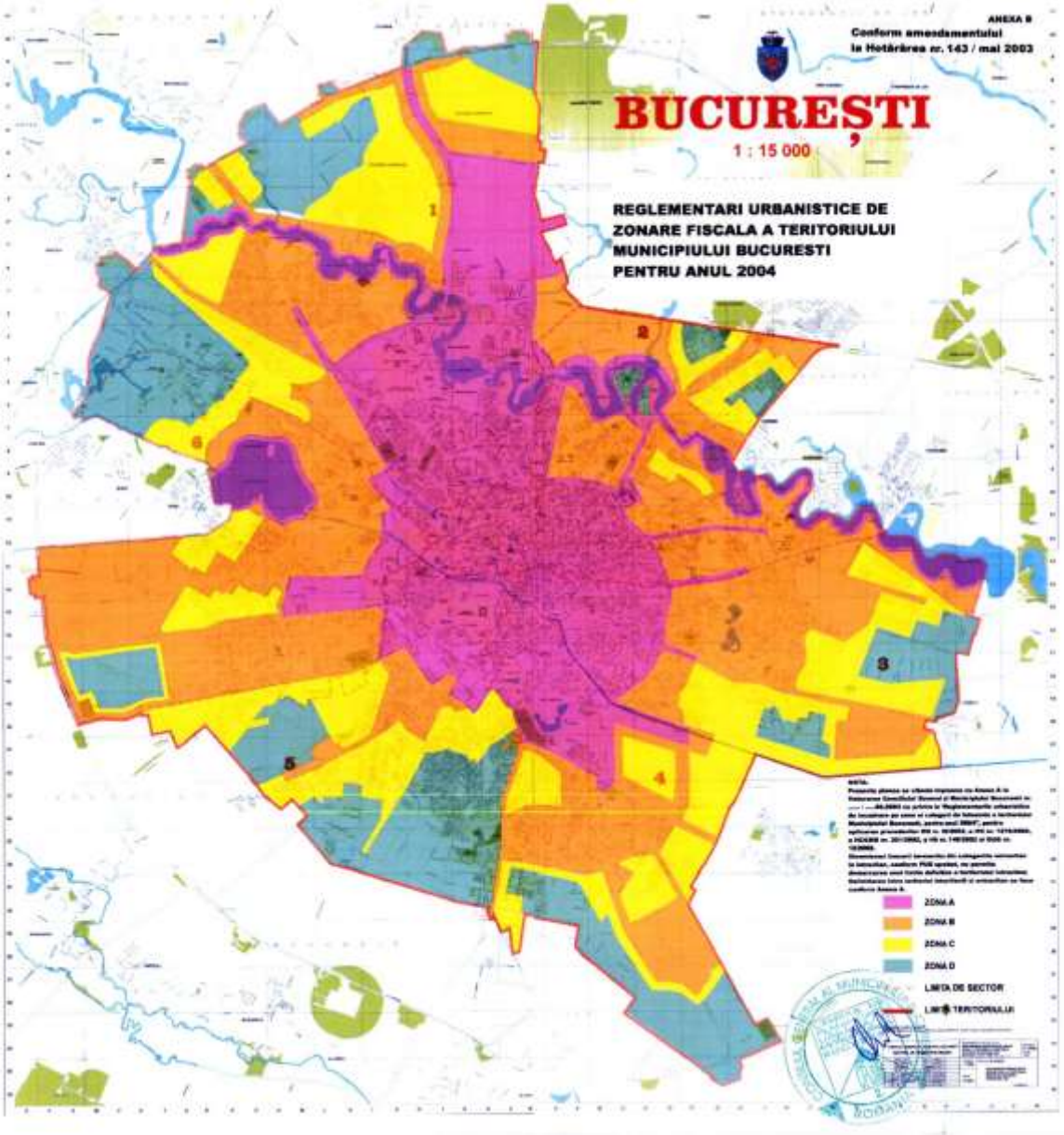


Figure 12 Les quatre zones fiscales de Bucarest (2004). Source des données : PMB

Bucarest (Alexandriei, Theodor Pallady) et 2500€/m² dans les quartiers Primaverii – Mircea Eliade. Le nord reste plus cher que le sud, historiquement et en 2013 : 300 – 400 €/m² par rapport à 50 - 300 €/m². Les prix ont varié en fonction de la dimension et la destination du terrain, mais aussi des paramètres concernant les constructions.

En ce qui concerne le zonage des impôts, qui a été premièrement mis en place en 2003, il permet de mettre en évidence les zones d'attractivité, mais aussi d'attirer des investissements dans les zones moins développées par le biais des taxes foncières et immobilières réduites (Figure 12). Le zonage fiscal de la capitale a été réalisé en fonction de plusieurs facteurs : la

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

centralité des terrains et leur attractivité, le niveau des services d'utilité publique et les équipements publics (PMB, 2011), mais aussi les changements qualitatifs et fonctionnels de la ville, faits qui ont été pris en compte notamment pour des projets de modification des niveaux fiscaux (Gandul.ro, 2010).

Il y a à Bucarest 4 zones fiscales, dont la plus chère se trouve au centre et au nord de la ville, fait dû à la haute densité de services, bureaux, hôtels, etc. (PMB, 2011). On y trouve également la plupart des ambassades et consulats, les ministères et la plupart des institutions publiques (fonction politique et administrative), des services culturels, ainsi que des commerces de luxe. Cette zone fiscale couvre aussi, donc, les quartiers d'affaires (CBD). La zone B correspond notamment aux quartiers « communistes » - des immeubles collectifs ; les zones C et D couvrent notamment les zones périphériques, mais aussi des quartiers moins développés (Ferentari – Rahova, dans le 5° arrondissement, par exemple).

1.3.6. La population urbaine : dynamique démographique

La dynamique de la population est premièrement influencée par la mortalité, la natalité, la durée de vie et la migration, et chaque facteur doit être corrélé au contexte historique. La croissance numérique de la population caractérise la plupart de l'évolution jusqu'à 1990. Les deux guerres mondiales ont déterminé une diminution bien entendue de la population ; après la première guerre mondiale, Bucarest a connu une période de croissance démographique accélérée, surtout jusqu'à 1929, quand la crise économique a diminué en quelque sorte l'immigration vers la capitale. Un phénomène similaire a eu lieu après la deuxième guerre mondiale, soutenu par le développement économique et social.

Une importante période de croissance démographique a été représentée par les années du communisme, caractérisées par une politique pro nataliste de l'état. Bucarest était programmé de devenir un pôle industriel de plus de 2 millions habitants (Vanau, 2011), valeur atteinte en 1983. La population maximale de Bucarest a été de 2.127.194 habitants, en 1990. Pourtant, le taux de natalité a fortement baissé à la fin du régime, par rapport à la période d'entre 1966 – 1977 - et par conséquent le taux de croissance a ralenti, ce qui est cohérent avec la situation européenne générale de l'époque[11].

[11] http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Population_statistics_at_regional_level/ro

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Les nouveaux pôles industriels et économiques ont attiré la population – surtout les personnes jeunes, à la recherche d'un travail. Les mouvements démographiques sont visibles dans les statistiques de l'époque, qui montrent une croissance de la population urbaine, fait dû également aux changements de statut des communes expliques antérieurement.

En 1930, la population de la Grande Roumanie était de 18 millions habitants, dont 80% dans les zones rurales, et seulement 20% dans les zones urbaines. À l'époque, Bucarest avait une population de 600.000 de personnes, Cluj, Iasi et Galati avaient environ 100.000 et Timisoara, 91.000 habitants. En 1948, après la guerre, la Roumanie avait une population de 15.870.000 habitants, dont 12,1 millions ou 76,6% vivaient dans les zones rurales et 3,7 millions en milieu urbain. La population urbaine a considérablement augmenté après le démarrage du processus d'industrialisation: 5,9 millions de personnes en 1960, 7,5 millions en 1970, 10,2 millions en 1980 et 12,3 millions en 1989. Ce qui est intéressant, est le fait que la population rurale n'a pas diminué jusqu'à la fin des années 70, restant aux alentours de 12 millions entre 1948 et 1980, pour atteindre 10,8 millions en 1989. Des nouvelles zones résidentielles ont été construites dans tous les centres urbains pour accueillir cette nouvelle population (Figure 15, Figure 16).

En 1985, la population urbaine de Roumanie dépasse le seuil de 50%.

Apres la Deuxième Guerre Mondiale, la Roumanie a connu une augmentation relativement régulière de la population, ayant seulement des fluctuations épisodiques dues à un contrôle politique excessive sur le comportement démographique, à la fois entre 1967-1972 et entre 1984-1989 (en limitant les possibilités de planification familiale) et entre 1957-1964 (dans un effort pour les libéraliser).

La politique démographique a changé à partir de 1966, quand, afin d'attendre un accroissement substantiel du taux de natalité, de différentes mesures ont été prises (Institut National d'études démographiques, 1980).

La transition démographique en Roumanie a évolué très rapidement par rapport à d'autres pays européens, au cours de seulement 80 ans (sur trois générations) : le début (les années 1900 à 1920), l'expansion (1920-1940 et 1950-1980 et de déclin (1980-présent). Il est nécessaire de noter que le progrès aurait été plus rapide sans les mesures pro-natalistes qui ont caractérisé les années 1960 et qui ont déterminé une évolution démographique inégale, spécifique, à la Roumanie.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Après le changement de régime politique, l'émigration de Bucarest et de Roumanie en général a été une des causes principales pour la diminution démographique. Au niveau du pays, le recensement de 2002 a signalé une situation particulière : pour la première fois, la Roumanie a enregistré un solde négatif de la population en temps de paix : de 22 800 000 habitants en 1992, la population a diminué à 21 700 000 habitants (Figure 14). En ce qui concerne Bucarest, la population a connu un déclin depuis 1990 (Figure 13), et se maintient actuellement autour de 2 millions habitants. Pourtant, il est difficile d'estimer la population réelle de la ville, car cela inclut les étudiants de la province, les résidents temporaires et les personnes non-déclarées. Non officiellement, la population totale se situe aux alentours de 3 millions.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

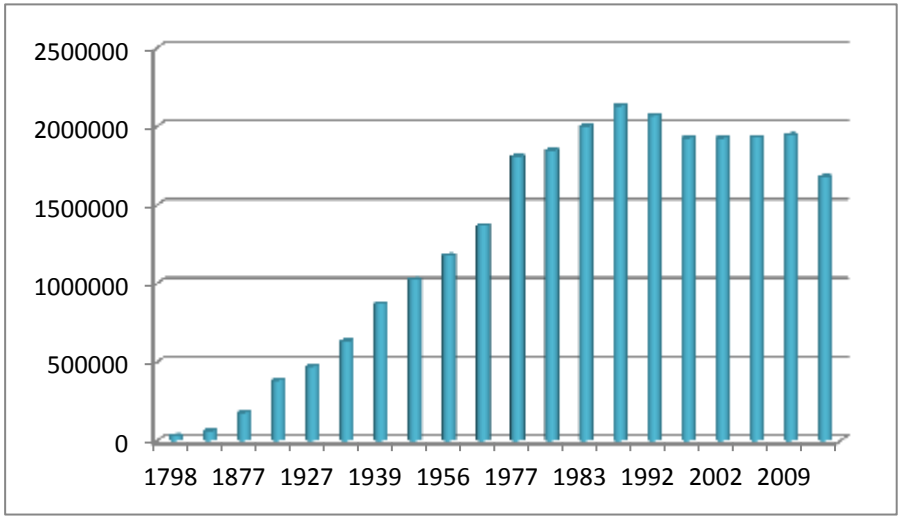


Figure 13 L'évolution de la population de Bucarest. Source des données : INSSE, 2014

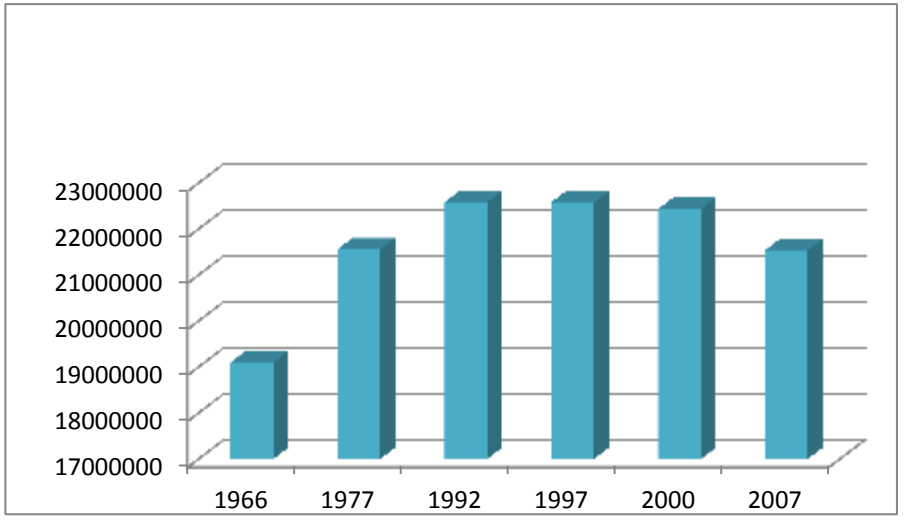


Figure 14 Evolution de la population totale de la Roumanie. Source des données : INSSE, 2014

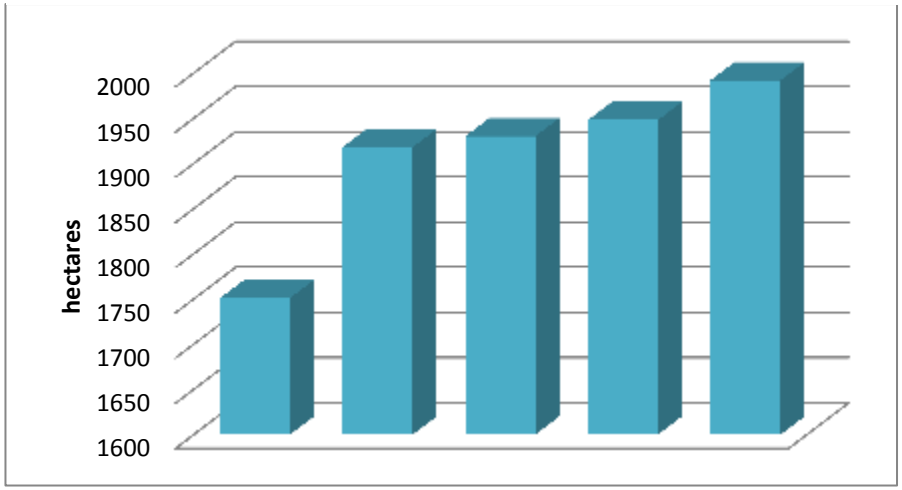


Figure 15 Evolution de la surface construite de Bucarest. Source des données : INSSE, 2014

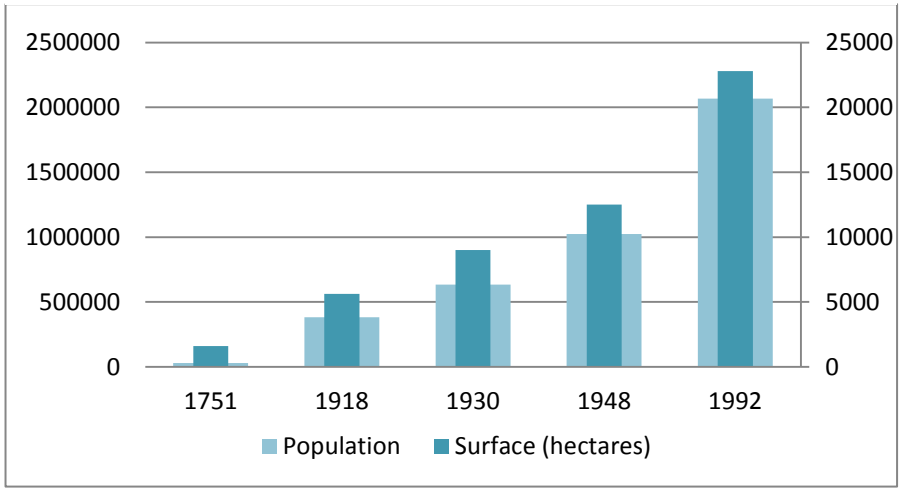


Figure 16 L'évolution démographique et de la surface construite de Bucarest. Source des données : INSSE, 2014

Conclusions

Les facteurs socio-économiques sont, actuellement, ceux qui ont le rôle le plus important dans le développement de la ville. La planification urbaine est faite à la base de documents à valeur législative (mais de manière beaucoup moins politisée que pendant le régime communiste), crées par des consortiums d'experts et en impliquant la société civile. Mais le développement réel de la ville est loin d'être complètement contrôlé par cela ; au niveau pratique, les acteurs commerciaux et privés choisissent certaines zones pour mettre en œuvre leur projet, que ça soit une construction, l'installation d'une entreprise (ou d'un autre service) ou tout simplement le choix d'aménager dans un nouveau quartier, sur la base d'autres éléments que la planification urbaine officielle, mise en place au niveau administratif. Parmi ces facteurs, la disponibilité et le prix du terrain, l'accessibilité, le niveau fiscal ou bien la perception publique de l'espace sont les plus importants.

1.4.L'évolution urbaine historique de Bucarest

1.4.1. La naissance d'une ville

La ville de Bucarest a beaucoup évolué depuis sa création. Selon la légende, la ville a été fondée par un berger, appelé *Bucur*, ce qui a donné le nom de la commune. Selon une théorie plus véridique, Bucarest a été fondée par *Mircea cel Batran* (Mircea le Vieux), un souverain de la partie sud de la Roumanie actuelle, dans le XIVème siècle. Mais l'attestation documentaire officielle apparait dans le XVème siècle (21 septembre 1459), pendant le règne de *Vlad Tepes*, qui y construit la citadelle de Bucarest, pas loin du village et du marché homonymes.

Donc, à partir de cette date, il est clair que l'établissement était permanent, en ayant une fonction commerciale, qui servait surtout à la vente et aux échanges des biens des monastères, des propriétaires fonciers et des grands nobles. En plus, compte tenu de sa position géographique et stratégique au niveau régional : sur les routes qui liaient l'Europe centrale de l'Orient, ce marché attirait aussi des marchands des autres parties du pays, ainsi que de l'étranger. C'est autour de ce noyau commercial que la ville se forme, et ce premier quartier (Lipscani – le vieux centre) garde toujours son aspect oriental, dû aux commerçants étrangers qui se sont établis ici dans cette période. En 1859, Bucarest devient la capitale de la Roumanie.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

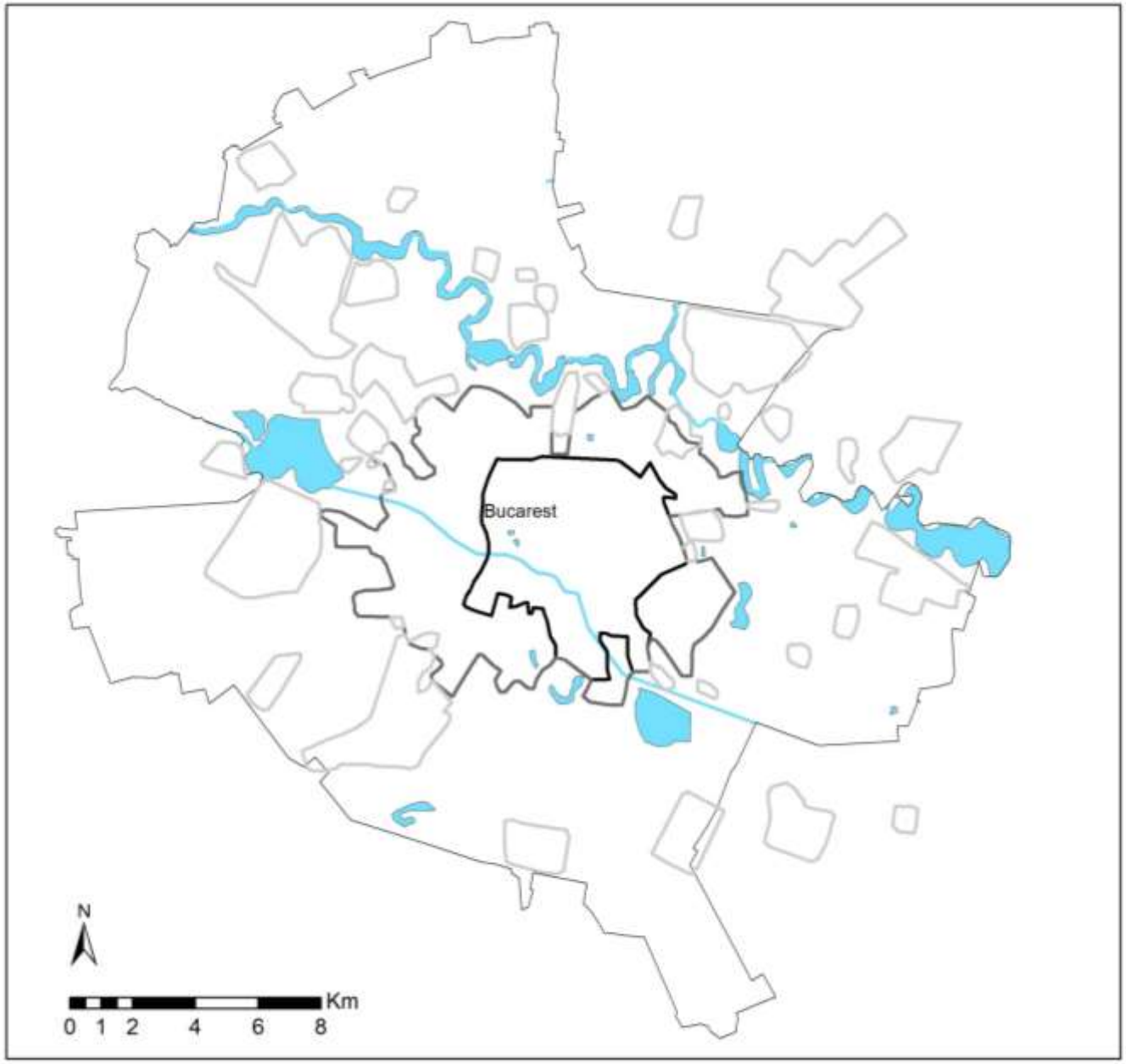


Figure 17 Evolution des limites de Bucarest. D'après Forgaci, 2013.

Selon Vintila Mihailescu (2003), c'était précisément le réseau routier qui a déterminé les choix des souverains d'imposer ce développement à Bucarest ; deux grands carrefours se sont formés dès le début : un (à l'est) qui avait un important rôle de transit international, surtout pour les marchands de Constantinople, et l'autre, créé plutôt pour des raisons régionales, c'est-à-dire par rapport aux flux de déplacements vers l'ouest, où la plupart des nobles avaient leurs propriétés. Outre ces carrefours, les grandes routes radiales qui connectaient Bucarest aux autres grandes communes ont représenté des facteurs de développement, ainsi que des lignes de croissance vers l'extérieur (situation toujours valable aujourd'hui). Les routes radiales locales, spécifiques au cas de Bucarest, permettaient l'accès du centre de la commune vers les propriétés des nobles et les monastères proches.

Une autre caractéristique de cette commune, surtout compte tenu de l'absence de barrières géographiques, est sa croissance concentrique, et donc les rocades successives qui ont été créées au cours des années (Figure 17). Le but principal de ces rocades était d'arrêter l'étalement du tissu bâti. En réalité, les rocades permettent aujourd'hui de délimiter les différentes périodes de croissance de la ville. Mihailescu (2003) distingue 5 rocades, correspondant à 5 étapes-clés d'évolution de la ville :

1. La première rocade a été créée au milieu du XVIe siècle, par Mircea Ciobanul, qui entourait la citadelle et le marché avec des troncs d'arbres (Lescalopier, cité par Mihailescu, 2003). Malgré le fait que ces structures n'existent plus, la zone entourée peut être déduite des rues les plus proches de la citadelle, qui montrent l'étalement de la commune au niveau du XVIème siècle.
2. La deuxième rocade date de la fin du XVIe siècle.
3. La troisième rocade (créée au milieu du XVIIe siècle) montre une incohérence entre la limite officielle de la ville et la situation sur le terrain. Officiellement, la limite est de la ville était démarquée par les rues I.L. Caragiale – Italiana – Paleologu – Mantuleasa – Mircea Voda – Olteni – Florilor – Calea Vacaresti, mais ce périmètre n'incluait pas l'ancien quartier arménien, qui était mis à l'écart à cause de religion différente des Arméniens, qui étaient considérés comme hérétiques.
4. La quatrième rocade, de la 2^{e} partie du XVIIIe siècle, est assez claire surtout sur les limites nord – nord-est – est, où elle est constituée par les rues Mihai Eminescu et Traian. Grâce à la carte autrichienne (1791), les différents types de zones bâties sont visibles, ainsi que les limites imposées par la vallée de Dambovita, qui était, à l'époque, caractérisée par un fort marécage. Au-delà des limites de la ville, le réseau

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

routier était constitué surtout par des rues sinueuses et des sentiers qui connectaient les ménages de campagne (disposés soit le long des rues, soit dans des noyaux villageois) avec les vignes, vergers et pâturages où les paysans travaillaient. Ces noyaux sont toujours visibles, du point de vue de la structure.

5. La cinquième rocade (la moitié du XIXe siècle) a été construite et réaménagée rapidement, pour satisfaire les besoins de la ville en plein développement. Deux cartes montrent l'évolution de cet anneau de rues : le plan Borroczyn (1844 – 1846) et la carte Satmari (1857). Selon le premier plan, les rues n'étaient pas toujours aménagées et positionnées correctement par rapport aux terrains des alentours ; pourtant, la carte Satmari montre des rocades claires, qui avaient aussi un rôle fiscal grâce aux barrières pour le péage des taxes commerciales. Jusqu'à la fin de la période communiste, et en quelque sorte, aujourd'hui, la cinquième rocade permet de distinguer deux zones fonctionnelles importantes : « l'intérieur de la ville », caractérisée par la présence des services, et « l'extérieur de la ville », avec des traits ruraux et industrieux.
6. Actuellement, la rocade de Bucarest ne limite plus le territoire administratif de la ville. Pourtant, depuis 1948, elle est considérée comme la limite maximale d'étalement de Bucarest.

La surface de Bucarest a évolué donc de manière concentrique. Jusqu'au siècle passé, l'étalement a tenu compte des limites naturelles de la ville, notamment des lacs et marais de Colentina, mais après l'aménagement de la zone humide, commencé en 1933, et surtout après 1970, quand les travaux ont été terminés, la zone bâtie s'est étendue au nord de cette zone. La surface construite a évolué soit dans les proportions équivalentes à la population jusqu'aux années 1960, soit par l'intervention de l'Etat.

1.4.1.1.L'évolution de la ville et de sa zone périurbaine

Les rocades ont donc servi historiquement à limiter la croissance de la ville outre leurs limites, ce qui fait que « la nouvelle ville » prenne naissance à chaque fois au-delà de ces frontières. La zone périurbaine est la zone de croissance urbaine, le « laboratoire » où la ville se crée sur elle-même. Le géographe Iordan Ion (1973) remarque et distingue quatre étapes dans le développement de la zone périurbaine de Bucarest :

1. Après 1860, quand les relations d'échanges entre Bucarest – qui était à l'époque un centre commercial – et les villages qui se trouvaient aux alentours ont commencé à se

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

développer. Les terrains agricoles proches assuraient les besoins alimentaires de Bucarest, ainsi que les produits agricoles pour l'industrie alimentaire. Selon l'auteur, la zone périurbaine comprenait des communes rurales qui sont maintenant des quartiers de la ville: Baneasa (les villages Baneasa, Damaroaia, Floreasca, Herastrau), Colentina – Fundeni (Colentina, Fundeni, Plumbuita, Tei, les vignes de Colentina), Dudesti – Cioplea (Dudesti, Barzesti, Cioplea, Vacaresti, Vitan), Militari (Militari, Ciurelu, Grivita), Rosu (Crangasi, Fundul Crangasul, Giulesti), Pantelimon – Dobroesti (Dobroesti, Marcuta) (Iordan, 1973).

2. Entre 1900 et la première guerre mondiale, Bucarest subit des transformations importantes, premièrement de point de vue de l'extension, notamment en intégrant dans son territoire les communes les plus proches (surtout celles qui étaient liées à la ville par des routes importantes). La tendance de rapprochement de ces communes était déjà évidente tout au long de l'évolution du territoire bâti, et le résultat visible a été le déplacement de la zone périurbaine vers l'extérieur : Rosu, Dudu, Mogosoaia, Chitila, Chiajna, Pantelimon, Popesti, Catelu, Jilava, Otopeni, Bragadiru, Pipera (Iordan, 1973). Deuxièmement, le développement démographique, territorial et fonctionnel de Bucarest a déterminé une augmentation des échanges et un changement des rapports entre la ville et les communes rurales proches. La structure de la ville comprend des traits différents, car les anciens quartiers avaient souvent des spécificités socio – culturelles conformes aux populations qui y vivaient.
3. La période de l'entre-deux-guerres, quand le niveau d'industrialisation de Bucarest devient important, est caractérisée par une urbanisation significative et les fonctions actuelles des zones commencent à se clarifier. Entre autres, Bucarest attire de plus en plus les habitants des communes proches, à travers les activités économiques, commerciales et de services. La zone périurbaine se développe pour faire face aux besoins de la ville, et elle comprend : Berceni, Glina, Balaceanca, Cernica, Tunari, Buftea, Dragomiresti, Domnesti, Clinceni, Magurele, 30 Decembrie, Copaceni, Colibasi, Vidra, Varasti, Valea Dragului, Izvoarele, Hotarele, Herasti, Frumusani, Stiubei, Orasti, Branesti, Afumati, Stefanesti, Balotesti, Corbeanca, Bacu, Sabareni, Tataresti, Lunguletu, Brezoale, Ulmi, Bolintin – Deal, Bolintin – Vale, Ogrezeni, Gradinari, Ciorogarla, Darvari, Cornetu, Darasti – Ilfov, Adunatii – Copaceni (Iordan, 1973), auxquelles Vintila Mihailescu (2003) ajoute les vignes et le lac de Greaca.
4. Entre 1945 et la fin de la période communiste, une grande partie des communes rurales qui entouraient Bucarest ont été intégrées dans le territoire de la ville, ou sont

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

devenues villes elles-mêmes. Les fonctions et services fournis pour la capitale ont augmenté, et les relations ville – espace support ont commencé de se concrétiser dans la logique actuelle.

Il est surtout nécessaire d'insister sur les deux dernières étapes, donc sur la période allant de la fin de la première guerre mondiale à la fin du communisme, car c'est en ce moment particulier que la ville s'inscrit sur la direction actuelle du développement urbain.

1.4.1.2.L'évolution de la ville entre la fin de la Première Guerre Mondiale et 1948

Pour pouvoir comprendre l'évolution récente de la ville, il est nécessaire d'analyser sa structure après la première guerre mondiale et surtout entre 1920 et 1948, quand Bucarest représentait le centre le plus important pour l'immigration nationale. L'année 1948 représente le début du régime communiste en Roumanie, qui a apporté des changements importantes dans l'aménagement de la ville.

En 1918, à la fin de la première guerre mondiale, la Roumanie a élargi son territoire de plus de 50%, ce qui a déterminé une augmentation des attributions de la capitale, ainsi qu'un besoin d'accroitre et de multiplier la présence des institutions publiques. Logiquement, la population a aussi augmenté, en causant un étalement urbain sans précédent. Selon Constantin Giurescu (1979), le principal élément de cette croissance a été le potentiel et le développement économique, concrétisé surtout dans le domaine industriel. Il explique l'augmentation et l'élargissement des usines par la grande concentration de population de Bucarest et ses communes périurbaines, ce qui faisait qu'une bonne partie des biens soient consommés sur place, mais aussi par la facilité de trouver la main d'œuvre nécessaire. Le même auteur distingue trois étapes dans le développement urbain de la période de l'entre-deux-guerres : la croissance économique la plus importante jusqu'à 1929, la crise économique d'entre 1929 et 1932, qui a arrêté le progresse, et ensuite, après 1932, le redéveloppement dû au processus d'armement.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 18 Contrastes à Bucarest, les années 1930. La rue Victoriei (haut) et une « mahala ». Source des données : art-historia.blogspot.com

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

La fiscalité a aussi beaucoup aidé le développement économique de Bucarest pendant ces années, car l'industrie nationale était favorisée, pendant que les importations des produits d'origine étrangère étaient contrôlées par le biais des impôts prohibitifs.

Les prix élevés des terrains et le besoin de logement ont déterminé le lotissement extensif des propriétés foncières, surtout dans la zone péricentrale (Mihailescu, 2003). En revanche, tous les lots vacants n'ont pas été utilisés, surtout dans le centre, à cause des prix. Le manque d'espace dans la zone centrale a été résolu par la construction de bâtiments à plusieurs étages (3, 4 – 10). De manière générale, dans toute la ville, les principes urbanistiques modernes ont été imposés, et au cours de cette période, la systématisation du territoire commence à être le pilier central de l'organisation urbanistique de la ville. C'est maintenant que les quartiers riches apparaissent au nord de la ville, dans le même temps que le drainage et l'aménagement des lacs et marais de Colentina. Mais d'un autre côté, les périphéries gardent un fort aspect rural : l'espace bâti est souvent constitué des maisons individuelles similaires aux bâtiments des villages proches, habitées par des marchands, des travailleurs non qualifiés ou des fonctionnaires. Ces « périphéries rurales » sont appelées des « mahala » (Figure 18), un terme turc qui signifiait, à la base, *quartier*, mais qui désigne maintenant des zones urbaines en retard de développement (habitat précaire).

Tout de même, les quartiers et surtout les zones circulaires de la ville commencent à être différenciés (Figure 19), de point de vue de l'aspect du bâti, mais aussi de point de vue socio-économique. Le vieux centre garde son style oriental, mais des grands bâtiments commerciaux apparaissent aux extrémités ; de plus, la zone centrale commence à se développer surtout vers le nord, grâce à la construction du boulevard vers la Place Romane, mais aussi vers l'ouest et l'est. L'étalement vers le sud était limité par la Dambovita. Dans le même temps, de nouveaux boulevards se construisent et les bâtiments R+3-4 deviennent de plus en plus visibles. En ce qui concerne la grande zone résidentielle qui entoure le centre, c'est toujours le nord qui a été favorisé, surtout par la construction du boulevard Dacia, mais aussi par l'apparition de grands immeubles et de marchés. Les institutions administratives ou de services occupent également ce secteur : des mairies, théâtres, hôtels, cinémas. L'ouest a toujours été défini et influencé par la Dambovita, premièrement du point de vue des terrains qui avaient parfois un niveau élevé de nappe phréatique, et étaient donc utilisés pour la culture des légumes utilisés pour l'approvisionnement de la capitale, et qui contrastaient avec les terrains plus hauts, couverts de vignes et de vergers. Afin d'équilibrer ces contrastes et de mettre en place un aménagement unitaire, des travaux importants ont été nécessaires. Les rues

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

tordues et rurales qui liaient les propriétés ont été remplacées (malheureusement, au prix de vieilles maisons) par des rues et boulevards droits surtout vers l'ouest et le sud-ouest, qui étaient connectés par des routes secondaires dans un réseau géométrique. Le même système d'aménagement géométrique a été applique au sud, avec un accent particulier sur les espaces verts, ce qui a fait que les nouveaux quartiers – notamment ceux du nord (Giurescu, 1979) – soient nommés *des parcs* (Mihailescu, 2003).

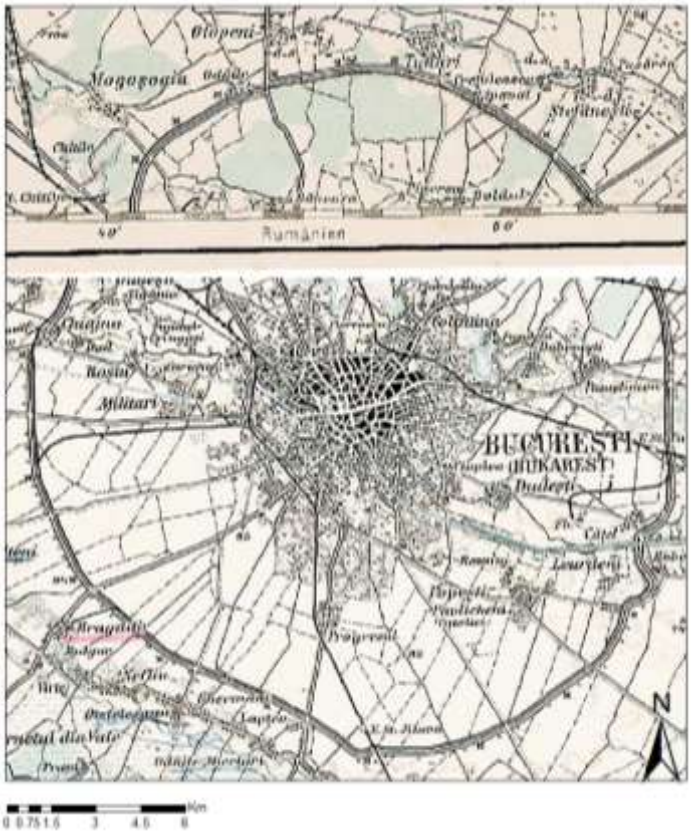


Figure 19 Bucarest selon les cartes autrichiennes, 1910. Source des données : Vasile Craciunescu, http://www.geo-spatial.org/

Le développement de l'industrie a également été important dans l'évolution du tissu urbain. Après 1920, les zones industrielles du sud-ouest (qui était la plus ancienne et la plus importante de la ville), nord, nord-ouest et est augmentent et accueillent de nouvelles usines, surtout d'industrie lourde. Mais le développement industriel a été fait au détriment de l'espace agricole des périphéries, qui a été utilisé pour la construction des entrepôts ensembliers industriels, et également pour des logements pour les travailleurs des usines. Selon Mihailescu (2003), « avant la fin de la Seconde Guerre mondiale, il n'était plus possible de parler d'une zone essentiellement agricole, mais d'une zone industrielle et résidentielle, qui constituaient ensemble la *nouvelle ville* ».

1.4.2. La période communiste

La période communiste a surtout été caractérisée par l'industrialisation dirigée du pays, notamment des grandes villes. Les périphéries de Bucarest ont été transformées et éloignées du centre, et surtout étalées – mais d'une manière forcée : la surface bâtie de la ville occupait déjà plus de 23 000 hectares (Figure 20), et seulement 10 000 hectares aux alentours de 1948.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

C'est également le début des grands magasins ou des complexes commerciaux, qui prennent la place des petits magasins de quartier, malgré les *marchés de quartier* qui faisaient partie du système de services traditionnels mis en place même avant la période communiste.

Le passage au communisme (1947 – 1989) a changé complètement l'approche sur la planification urbaine, que ça soit au niveau national ou au micro-niveau des quartiers. Emil Colceru[12] met en évidence trois périodes distinctes du point de vue de la planification et aménagement de Bucarest et, dans un cadre plus général, de la Roumanie.

a. Première période : 1947 – 1960

Le besoin du nouveau régime de s'imposer a nécessité le soutien constant de l'Union soviétique. Cette dépendance s'est faite remarquée non seulement dans le système administratif ou idéologique, mais aussi en ce qui concerne l'architecture ou bien la planification, domaine dans lequel la ville de Moscow a été une véritable source s'inspiration.

C'est aussi maintenant qu'on démarre la construction des logements de type block dans les « quartiers des travailleurs ». Entre 1955 et 1970, ces quartiers commencent à être construits dans les périphéries de la ville (Floreasca, Bucurestii Noi, Vatra Luminoasa, ensuite les nouveaux quartiers Titan, Drumul Taberei, Jiului et Berceni), puis au long des grands boulevards (Militari, Ghencea, Giulesti, Balta Alba), en déterminant l'architecture actuelle de la capitale, toujours en tenant compte des unités industrielles de proximité, qui devraient être desservies par ces logements.

b. Du 1960 à 1970 : les grands changements

Ensuite, l'auteur[13] met en évidence la période la plus dynamique du régime communiste, les années 1960 – 70, caractérisées par la construction intense de nouveaux blocks et quartiers (Figure 21), ainsi que d'autres bâtiments de fonction publique. Cette période est définie par deux moments-clé : premièrement, l'adoption de la loi 59/1974 concernant « la systématisation des territoires et des communes urbaines et rurales », qui pose les bases de l'expression urbaine du développement socio-économique souhaité par le régime.

Partant de la nécessité de limiter les surfaces construites des communes, afin de conserver les terres agricoles, la loi imposait des périmètres fixes de construction, ainsi que des mesures

[12] http://www.historia.ro/exclusiv_web/general/articol/cum-au-schimbat-comunistii-fata-bucurestiului
[13] Ibid.

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

radicales pour les garder. Par exemple, le droit de bâtir « des objectifs d'investissement et de production » à l'extérieur du périmètre était décidé par décret présidentiel et il était interdit d'effectuer des travaux pour mettre en place des réseaux de distribution (de l'eau, l'électricité, etc.) pour les constructions qui se trouvaient en dehors de cette zone.

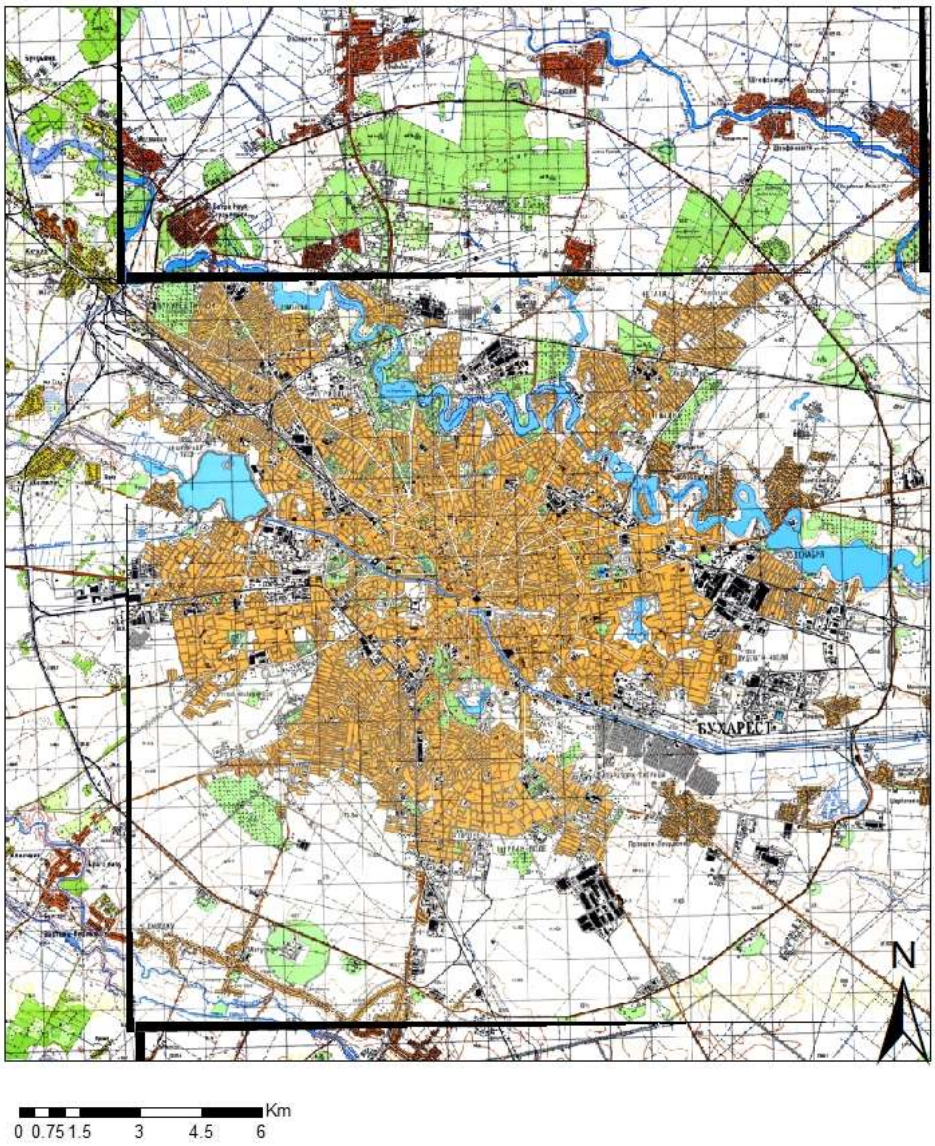


Figure 20 Bucarest selon les cartes soviétiques (1989). Source des données : www.geospatial.ro

Le deuxième élément qui rend cette période dynamique du point de vue de la planification urbaine est le tremblement de terre de mars 1977, qui a provoqué d'importants dégâts dans le tissu urbain bucarestois en déterminant la déclaration de l'état d'urgence par Ceausescu.

Une principale réaction à cet événement a été d'assurer les normes techniques antisismiques pour toute construction réalisée après 1977.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 21 Bucarest dans les années 1960. Source de l'image : photoshooting.ro

Egalement, compte tenu de la magnitude des dégâts dans la capitale, cela a constitué le moment clé pour la remise en cause de la zone centrale. Ainsi, en novembre 1977 la Direction pour le Patrimoine Culturel National est abolie, laissant main libre aux transformations et à la systématisation.[14]

1.4.2.1. La fin du régime

Le processus d'industrialisation spécifique au communisme a détermine la croissance des grandes pôles urbains. Pour arrêter ce processus et permettre le développement des centres urbains plus petits ou bien des communes, le système politique de l'époque a mis en place une série de mesures pour y attirer la population. Ces nouveaux centres, qui ont réussi à attirer la population locale ou même parfois départementale, représentent une nouvelle forme d'organisation urbaine et administrative du territoire spécifique à l'époque communiste. Entre 1948 et 1989 le nombre de villes a quasiment doublé en passant de 152 à 265 (Mitrica, B., Sageata, R., Grigorescu, I., 2014). Les communes proches des centres urbains ont été favorisées en ce qui concerne le développement, car elles ont pris une partie des services et de l'industrie des villes, ou bien elles sont devenues des véritables « quartiers-dortoir » pour les espaces industrieux qui s'y retrouvaient. Pendant la deuxième partie de la période communiste, plusieurs telles communes ont été transformées dans des vrais quartiers, en devenant partie des villes.

[14] http://patrimoniu.gov.ro/ro/arhiva

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

1977 et le projet Bucarest

Cette dernière période du régime communiste a été fortement influencée par les visites de Ceausescu dans plusieurs pays communistes qui pratiquaient une adulation des dirigeants et du parti, dont des constructions mégalomanes, pour renforcer constamment la puissance du Parti et le culte de la personnalité. C'est après sa visite en la Corée du Nord que Ceausescu a disposé la construction du „centre civique" de Bucarest (Figure 22). Le 4 mars 1977, un séisme d'une magnitude de 7.2 sur l'échelle de Richter ravage une partie importante de Bucarest, surtout les bâtiments du vieux centre, et tue des centaines de personnes. Cet événement représente la motivation du régime pour repenser le tissu urbain de Bucarest.

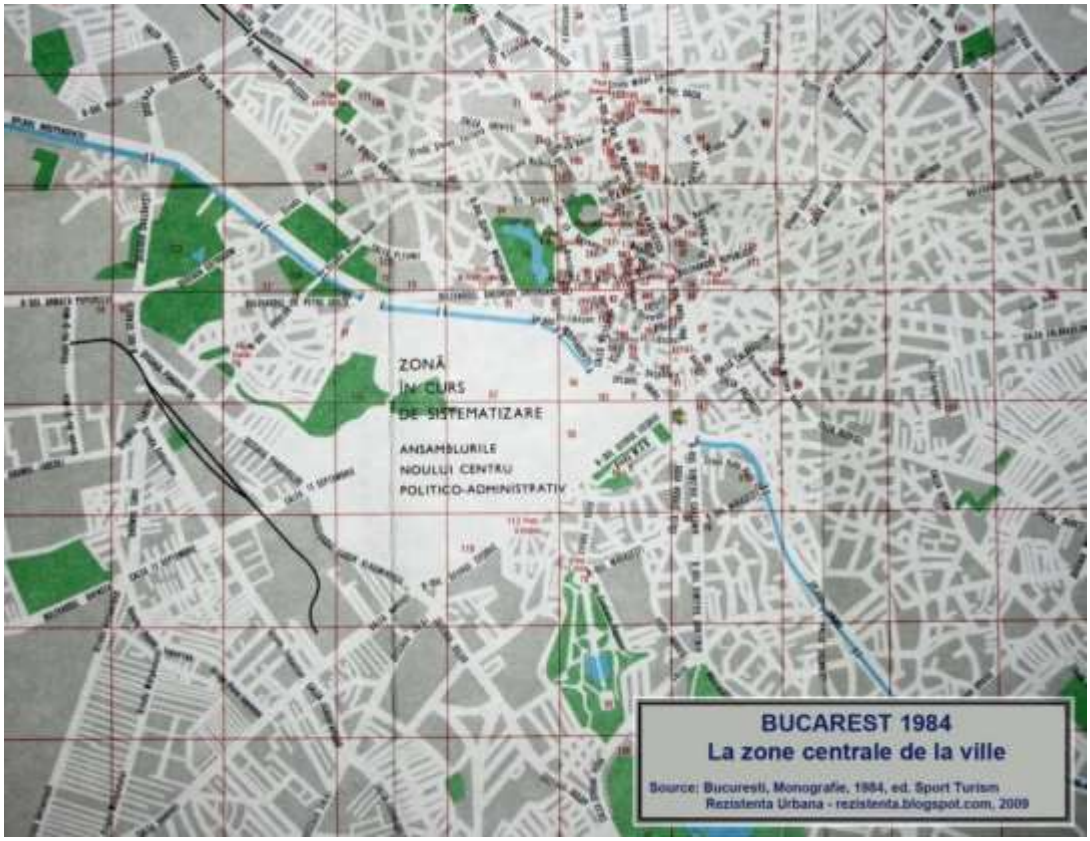


Figure 22 La zone « en cours de systématisation » - le futur emplacement du Palais du Peuple sur une carte de 1984. Source des données : Loffler, 1984.

Après le tremblement de terre, Ceausescu a commencé un programme de systématisation de la capitale, dans des zones différentes (Erdeli et Nae, 2008, cités par Vanau, 2011), notamment dans le centre, qui allait être dominé par la Maison de la République (actuellement le palais du parlement).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

1.4.2.2.L'évolution vers le Bucarest contemporain

L'évolution territoriale de Bucarest s'est toujours faite en poussant les limites vers l'extérieur de la ville, soit par l'intégration des communes périphériques, soit par le changement de l'utilisation des terrains (généralement agricoles ou forestiers) des alentours selon les besoins fonctionnelles de Bucarest. Pendant la période communiste, la croissance urbaine a été en quelque sort limitée par les politiques urbaines de l'époque et par l'importance donnée aux terrains agricoles, mais après 1990, les progrès économiques et donc le besoin croissant d'espace ont poussé les limites de la ville encore plus loin, d'une manière désordonnée et chaotique, spécifique au phénomène d'étalement urbain.

Les politiques de logement ont changé après 1990. La loi 58/1974 sur la systématisation du territoire a été abrogée en 1989.

Dans les premières années après 1990, le secteur résidentiel a stagné de point de vue des nouvelles constructions. Néanmoins, les bâtiments dont la construction a commencé pendant le régime communiste et s'est arrêtée en 1989 ont été achevés.

Les nouveaux espaces résidentiels ont commencé à se développer après 1995, surtout sur les terrains d'autour de la capitale, à cause du manque d'espace dans les zones déjà bâties (Budisteanu, 2008).

Selon le même auteur, la sous-urbanisation telle que nous la connaissons aujourd'hui n'existait pas avant 1989. Premièrement, grâce à la politique de limitation de l'étalement urbain, mais aussi car les logements collectifs qui étaient bâtis avaient la capacité d'accueillir les nouveaux résidents. Le résidentiel bucarestois sera traité plus en détail dans le chapitre 4.

En ce qui concerne les autres fonctions de la ville, le passage d'une économie dirigée à une économie de marché a changé le profil de la ville. Le secteur industriel a subi une forte diminution ; la plupart des usines ont été privatisées et se sont retrouvées en faillite. Apres la chute du régime communiste, Bucarest, comme les autres villes ex-socialistes (Bruyelle et al., 2000), n'a pas réussi à développer sa population, au contraire : le déclin démographique a empêché sa croissance, au fur et à mesure que les habitants ont commencé à immigrer à l'étranger ou à revenir dans les campagnes.

Les effets directs et immédiats, qui ont influencé les politiques d'aménagement et le changement des fonctions des espaces ont été la disponibilité de certains terrains et des larges bâtiments, surtout dans les zones péricentrales et les périphéries proches. Ce fait a propulsé

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

des surfaces importantes sur le marché immobilier et des terrains, du point de vue quantitatif, mais particulièrement en ce qui concerne la qualité et valeur des espaces. Si les espaces ne sont pas abandonnés, ils sont transformés, par l'utilisation du terrain pour des services ou des nouvelles activités industrielles. Dans plusieurs situations, l'Etat et la municipalité établissent une politique d'amélioration du fonctionnement des villes. Par contre, dans le cas de Bucarest, le manque de vision et les faibles politiques d'aménagement ont ralenti et même arrêté le processus de réhabilitation et reconstruction urbaine (Vanau, 2011). Les espaces concernés ont été surtout achetés par des particuliers, qui, en profitant du manque d'organisation, les ont exploités sans tenir compte de la planification urbaine.

La désindustrialisation doit être vue par rapport aux changements fonctionnels de la ville connexes à la période communiste. Selon certains experts (Cepoiu, 2008, citée par Vanau, 2011), ce processus peut être perçu comme une « normalité », un retour de la ville à ses fonctions de base : politique, administrative, culturelle, avec une industrie d'importance secondaire.

La relocalisation industrielle a eu lieu à une plus petite échelle, et surtout vers les espaces périurbains proches. La plupart de l'industrie a été déstructurée, ou transformée (Ianos, 2004).

Pourtant, l'héritage socialiste reste au niveau de la ville : la base industrielle est beaucoup plus importante qu'au niveau des villes équivalentes de l'Europe occidentale (Bruyelle et al., 2000) à cause de l'industrialisation forcée de la période socialiste.

Dans l'intérieur de la ville, les changements de force entre le centre et les zones plus éloignées sont aussi causés par les changements sociaux. La nouvelle polarisation sociale s'accompagne d'une inversion de la dynamique entre le centre, qui bénéficie des nouveaux avantages, et certains quartiers des blocs occidentale (Bruyelle et al., 2000), ou aucune intervention urbanistique est faite pour changer le niveau de vie ou les rapports sociaux. Le passage d'une politique d'aménagement, basée sur une relation claire entre l'industrie et le logement, à une politique incertaine qui devrait traduire les réactions des élus locaux aux demandes des habitants et investisseurs, a déterminé une période « blanche » dans le développement du bâti, traduite pas seulement par le manque de logique et des règlements, mais aussi par le profit des acteurs privés.

Une autre caractéristique des villes ex-socialistes est la discontinuité ou la rupture entre l'espace urbain et la campagne agricole et villageoise. Cet espace est maintenant un centre

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

d'intérêt pour les investisseurs, qui « créent » la périurbanisation résidentielle en l'exploitant. Dans le cas de Bucarest, on parle surtout de la zone du nord et nord-est de la ville, distincte grâce à ses lacs et forêts. Cette explosion de nouveaux quartiers résidentiels dans les zones les plus riches ne fait qu'accroitre la distance socio-économique entre leurs habitants et ceux qui restent toujours dans les anciens quartiers communistes occidentale (Bruyelle et al., 2000).

Pendant les années 1990 – 1995, la plupart des espaces de la zone périurbaine de Bucarest avaient une fonction plutôt agricole ou industrielle. Les relations entre la ville et la « zone environnante » avaient comme base l'approvisionnement en légumes et fruits frais, en produits animaliers ou laitiers, mais aussi la migration du travail des habitants des communes de l'espace périurbain, qui travaillaient à Bucarest et le rôle du périurbain comme espace de loisirs pour les habitants de la capitale (Petre, Alexandrescu, 1995).

Conclusion

Entre son attestation officielle du XV^{e} siècle et le changement politique et administratif de 1989, Bucarest a connu différentes phases de développement, qui ont laissé des traces visibles et qui ont souvent déterminé les parcours d'action concernant son aménagement actuel.

La ville s'est développée dans un cadre naturel favorable, sans barrières géographiques. Son évolution est rendue visible par des rocades : des routes concentriques successives qui délimitent les noyaux et les zones historiques de croissance. Cette croissance concentrique, à partir d'un centre unique, représente toujours la spécificité de la ville. Administrativement, Bucarest a été la citadelle préférée de plusieurs souverains à partir du XV^{e} siècle, mais elle devient capitale officielle de la Roumanie en 1862, pendant le règne de Cuza et ensuite de Charles de Hohenzollern (à partir de 1866). C'est maintenant que Bucarest obtient le surnom « le petit Paris », grâce à son évolution spectaculaire.

Le développement de la ville commence à être systématisée à une plus grande échelle à partir de 1906, quand on planifie le système de routes radioconcentriques qui lient les périphéries du centre ; ce plan est mis en œuvre jusqu'en 1962, quand sa place est prise par la planification communiste.

Au XXe siècle, la période entre les guerres est particulièrement marquante ; le contexte national a influencé le développement des villes en général et de Bucarest en particulier, car nous parlions à l'époque de la Grande Roumanie, ce qui a renforcé les attributions de la

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

capitale, notamment par la présence des institutions publiques, mais aussi par une croissance économique sans précèdent, visible, elle aussi, dans le développement de la ville.

Après la 2e Guerre Mondiale commence la période communiste, qui change complètement la façon de « faire » la ville : l'industrie, auparavant propriété individuelle, ainsi que d'autres secteurs économiques ont été repris par l'Etat, l'économie est devenue centralisée et les marchés ont été coupés du système européen, voire mondial. Les villes sont devenues des centres industriels fermés et les grands quartiers des travailleurs ont été bâtis près des zones industrielles.

L'architecture et la manière communiste de penser la ville restent fortement visibles dans le tissu urbain, en représentant un fond insurpassable pour l'aménagement actuel.

1.5. Enjeux actuels du développement bucarestois

L'évolution de la ville n'a pas été linéaire, mais en étapes correspondant aux différentes réalités socio-politiques qui ont impacté directement les orientations d'aménagement. Actuellement, il est nécessaire que les stratégies incluent l'expression urbaine des contextes passées. Au sujet du développement urbain, trois dimensions doivent être prises en compte:

- La réalité du terrain : entre l'étalement urbain et la densification ;
- Les politiques et outils de planification à des différentes échelles ;
- Les acteurs qui s'y impliquent.

1.5.1. Quel étalement urbain à Bucarest?

L'étalement urbain ou le *« urban sprawl »* représente, selon l'AEE (2006), l'expansion physique des aires urbaines ou la matrice physique de l'extension de densité faible des grandes aires urbaines, surtout dans les zones agricoles de proximité. L'étalement urbain est le moyen principal par lequel se matérialise l'expansion ou la croissance de la ville. En ce qui concerne l'aspect des nouveaux tissus urbains, il est souvent fragmenté, dispersé et discontinue, à cause de l'insuffisance du contrôle et de la planification. L'étalement urbain caractérise le phénomène de croissance de l'espace urbanisé de façon peu maîtrisée, produisant un tissu urbain très lâche, de plus en plus éloigné du centre de l'aire urbaine dont il est dépendant (Cahn, 2003).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Il y a deux modèles principaux de croissance : la croissance concentrique, définie par l'extension de la ville dans des directions radiales, à partir de son centre (le modèle de Burgess), et la croissance sectorielle (Semmoud, 2001). « La théorie des centres multiples » (Harris et Ullman, 1945) : le schéma de croissance sectorielle (Hoyt, 1939) (opposée à la croissance concentrique) à comme base plusieurs noyaux de croissance – la *polynucléarité* de la ville (Bailly et Beguin, 1995, cités par Semmoud, 2001). Bucarest est une ville concentrique, fait visible par le réseau routier qui indique les moments historiques d'étalement. Ce système de croissance va probablement changer – pas en ce qui concerne la ville proprement-dite, mais à l'échelle métropolitaine, étant donnée la volonté de constituer la Zone Métropolitaine Bucarestoise qui intégrera forcement plusieurs centres de croissance, même si subordonnés au noyau principal.

Bucarest est un véritable laboratoire urbain en plein air, grâce à la multitude de processus qui s'y développent. La croissance urbaine est réalisée à travers des moyens diverses :

- à l'intérieur de la ville, le changement des fonctions des terrains est à mettre en évidence, dans les dernières années surtout pour la construction d'espaces résidentiels et de bureaux ;
- l'étalement urbain, donc l'extension de la ville dans les zones (agricoles, forestières) proches ;
- l'intégration d'autres communes dans le territoire – le cas de plusieurs anciennes communes qui ont souvent gardé leur nom après le changement de statut en quartiers (Crangasi, Giulesti) ;
- la croissance dans la zone d'influence de la ville, processus soutenu par le projet de création de la Zone Métropolitaine Bucarestoise, ce qui implique un développement compact.

Au niveau extérieur, l'influence de Bucarest se fait ressentie dans les processus et directions de développement qui caractérisent les communes et villes proches, notamment la consommation d'espace pour des fonctions nécessaires à la capitale (services, industrie, résidentiel, bureaux, etc.). La zone d'influence de la capitale n'est pas délimitée par une entité administrative comme l'aire métropolitaine. De plus, ses limites varient en fonction des problématiques analysées : la zone d'influence au niveau des transports couvre approximativement 30 000 km² (13% de la superficie nationale) et 4,4 millions d'habitants (20% de la population du pays) (PMB, 2013b), alors que la zone métropolitaine devrait intégrer 5600 km² et 2,4 millions habitants.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Malgré le fait que, selon Ianos (2004), la métropolisation en Roumanie est discutable, même dans la capitale, puisqu'elle n'a pas réussi à « créer un réseau de relations typique aux zones métropolitaines », la volonté de créer une telle entité existe au niveau administratif et fait partie de la stratégie de développement de la capitale pour 2035 (PMB, 2013 - 2), ce qui nous permet d'estimer donc une volonté de croissance et de développement compact autour de Bucarest et la mise en action d'un ample processus de changement urbain, fonctionnel, administratif et socio-économique dans la zone.

On se retrouve dans l'ère de la métropolisation, qui est « une forme de dépassement de la ville » (Rallet, A., Torre, A., 2008). Bucarest est aussi entrée dans cette ère, mais pas encore du point de vue administratif. Selon Rallet et Torre (2008), la forme urbaine correspondant à la métropolisation n'est pas la métropole, mais la région métropolitaine, donc une unité administrative pas encore existante dans le cas de la capitale roumaine. Le développement en dehors des limites de la ville devrait être vu comme une forme de métropolisation, compte tenu des dimensions actuelles de l'étalement et ses caractéristiques qualitatives ; dans ce cas-là, il faut expliquer les nouvelles zones urbaines par le biais des distances (par rapport à la ville) et proximités.

Pourtant, actuellement, l'étalement urbain périphérique représente le secteur principal d'expansion :

- Les périphéries restent essentielles en ce qui concerne les interférences entre « ville » et les espaces ruraux ;
- La mobilité résidentielle intra-urbaine, qui doit être reliée:
    - Au développement des voiries et réseaux de transport ;
    - A la multiplication des centres d'emploi (relocalisation et déconcentration de l'industrie, croissance du secteur des services et équipements, création des zones d'affaires dans les périphéries) ;

Les périphéries, vues comme les nouveaux territoires urbains, se trouvent au croisement des processus de *fragmentation* et d'*intégration*. Selon Ianos (Ianos, Pumain et Racine, 2000), l'intégration représente la force motrice de la croissance des villes, en façonnant leurs personnalités dans le même temps. L'intégration représente le résultat d'au moins trois processus: l'interaction, la différenciation structurelle et la spécialisation structurelle ; ces processus créent non seulement les caractéristiques physiques du nouveau tissu urbain, mais ils influencent aussi la qualité de sa structure et de son fonctionnement ; ensuite, les relations

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

ville – espaces extérieurs dépendent du niveau d'intégration des nouvelles zones bâties : le même auteur souligne le fait que la relation entre l'intégration et la stabilité de celles-ci est, d'habitude, contraire. Cela est bien le cas de Bucarest, quand on parle des communes ou villes proches des limites administratives de la capitale, qui peuvent être intégrées à Bucarest à un moment donné. Néanmoins, les nouveaux quartiers (espaces quasiment entièrement résidentiels, qui peuvent appartenir ou non à la ville, du point de vue administratif) ne s'adaptent pas à cette règle : ils ne sont pas construits comme partie intégrante du système, en n'étant pas adaptés à cela ; premièrement, du point de vue des services et infrastructures (alimentation en eau potable, assainissement, réseaux de transportation et voiries etc., qui sont parfois créés après la mise en service des bâtiments), mais aussi du point de vue fonctionnel. Dans ce cas, l'intégration faible a comme résultat l'instabilité.

En ce qui concerne la fragmentation, elle est évidente surtout au niveau de sous-systèmes, surtout ceux plus isolés, et peut être physique et fonctionnelle. Un tel cas particulier est représenté par les nouvelles résidences qui n'appartiennent pas administrativement à Bucarest, mais aux communes proches, en étant dans le même temps complètement dépendantes de la capitale, surtout du point de vue des besoins des habitants (travail, vie sociale, besoins économiques etc.) ; de cette manière, la résidence fait partie du territoire et du système administratif et législatif d'une certaine commune, mais de point de vue fonctionnel, elle appartient à Bucarest. Les effets d'une telle fragmentation sont visibles surtout dans les changements des patterns (modes) de transportation des habitants et la fréquence des navettes : croissance du volume du trafic, le besoin d'une augmentation du transport en commun, donc une croissance des couts, des risques et de la pollution.

Selon le même auteur, chaque processus apparait grâce aux quelques conditions préalables : **l'intégration** doit être précédée par l'existence d'une hiérarchie très stable et claire, sans aucune compétition entre les différents niveaux (administratifs, zonales, de développement), tandis que la **fragmentation** à lieu quand les centres de coordination sont passifs, quand la hiérarchie des niveaux ou zones n'est pas claire ou peut être changée facilement ou bien quand l'environnement politique, économique ou culturel ne constitue pas un centre d'attraction ou intérêt pour les zones concernées. Dans ce cas-là, le système urbain est divisé en plusieurs fragments, ou sous-systèmes.

La dynamique des systèmes urbains est complexe et montre l'équilibre, l'adaptation et la flexibilité des structures et fonctionnalités des petites villes ou des quartiers. Le

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

développement de la ville ne se fait plus en prenant en compte la distance par rapport au centre, mais il dépend plutôt du système de forces (attraction, rejet) qui se crée entre le noyau urbain principal et les nouvelles espaces urbaines.

Antonio Cunha et Jean-Bernard Racine (2000) trouvent deux raisons différents pour le développement urbain : les effets secondaires de l'agglomération ou les effets de **proximité** et les effets de **réseau**.

C'est intéressant d'observer que les deux prémisses ont un point commun très important : ils font référence et s'appuient sur la centralité des villes. Le tissu urbain est directement lié au centre, pas seulement comme point de référence pour les différents directions de développement, mais aussi par rapport à l'intensité (qualitatif) et la densité (quantitatif) de l'urbanisation.

Les mêmes auteurs (Cunha, Racine, 2000) pensent que la globalisation, la compétition économique et les changements sociaux (donc le coté social, économique et physique) changent la qualité de l'environnement urbain, et que l'équilibre de ces trois forces peut assurer un développement durable de la ville. Il reste à voir si et comment Bucarest pourra trouver son moyen d'évolution vers une métropole européenne, dans le contexte actuel.

Selon Suditu (Suditu et al., 2010), l'étalement urbain est un phénomène facile à dater en Roumanie, car il représente un effet des changements politiques et législatifs de 1989. Les limites claires et linéaires du bâti qui ont caractérisé la période communiste ont été remplacées par des franges fragmentées. Pareillement, les quartiers planifiés, crées notamment autour des zones industrielles, ont été remplacés par des projets immobiliers dispersés, dont la localisation et les caractéristiques ne prennent pas forcement en compte les besoins ou les réalités du terrain et ne sont pas généralement cohérentes avec les plans de développement et aménagement du territoire.

B. Suditu (Suditu, 2009) identifie trois périodes distinctes dans la dynamique des territoires périurbaines après 1990 :

- 1990 – 1992 : modifications législatives : la restriction d'avoir une seule propriété est éliminée, ce qui permet l'apparition d'une vraie économie immobilière (*real estate market*). Dans le même temps, la loi des « villes fermées » a été abrogée, ce qui a favorisé une migration vers Bucarest. En plus, les lois qui visaient la restitution des terres agricoles aux anciens propriétaires (voir chapitre 4) qui ont été votées après le

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

changement politique ont déterminé une mutation dans l'utilisation des terrains, aux dépens de l'agriculture. Leurs fonctions changeront de plus en plus au cours du temps, souvent afin de permettre les constructions, que cela soient commerciales, de services ou résidentielles.

- 1992 – 2000 : les espaces périphériques et périurbaines accueillent des zones de services, commerciales ou, plus rarement, industrielles. Ces zones sont notamment liées au réseau de transportation ou bien aux limites des quartiers ou communes périurbaines. Ce fait détermine une fragmentation accrue des limites de l'espace urbain (ayant des conséquences importantes, comme la mauvaise exploitation des terres, des pertes foncières et donc économiques, la difficulté de gestion de ces nouvelles zones, etc.) et impose souvent un mélange fonctionnel et stylistique difficilement maitrisable.
- 2001 – 2009 : le développement du bâti est de plus en plus important, et il est maintenant mieux contrôlé par la loi pour la planification du territoire. Des nouvelles résidences commencent à être construites par des investisseurs, notamment dans les zones périphériques de la ville.

Il est nécessaire d'ajouter à cette liste la période actuelle : 2009 – présent, caractérisée au niveau général par les impacts de la crise économique sur tous les domaines connexes au développement ; le foncier et le résidentiel ont été particulièrement touchés, à Bucarest comme ailleurs, mais ce fait a eu des conséquences particulaires, comme nous allons voir dans le chapitre 4.

1.5.2. Problèmes liés à la planification

Selon Gh. Patrascu, l'architecte-chef de la capitale, la planification urbaine est un élément-clé de la transformation urbaine postsocialiste.

Actuellement, Bucarest est le principal centre d'attraction au niveau national, ce qui fait que la population en pleine augmentation mène à une croissance continue du bâti afin que l'infrastructure urbaine puisse prendre en charge ce changement démographique. L'espace bâti représente 70% du territoire bucarestois, pendant que l'espace vert et les surfaces aquifères restent à 30%. Des 70%, le pourcentage le plus important revient à l'espace résidentiel, avec toutes ses formes : quartiers de maisons, espaces résidentiels mixtes ou bien espaces résidentiels collectifs (blocs). 81,1% (Ioja, 2010) de la population de Bucarest vit

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

dans ce dernier type de résidence. Un des problèmes auxquels sont confrontés les habitants de Bucarest, indépendamment de la zone et du type de la résidence, est l'inclusion des zones industrielles et des usines de chauffage urbain dans la ville elle-même, à cause de l'extension urbaine qui a déterminé l'inclusion de celles-ci dans le nouveau bâti. Par conséquent, la plus grande concentration d'unités industrielles se trouve dans le centre-ouest, ouest, sud et surtout l'est, amène à une faible qualité du logement dans ces zones et également à des niveaux plus élevés de la pollution.

Selon le PUG de Bucarest, la surface résidentielle des 6 arrondissements de la ville est de 1149.38 ha et celle des communes suburbaines autour de la ville de 2.0365 ha. La fonction économique à Bucarest occupe une surface urbaine de 424.75 ha. En ce qui concerne les espaces végétaux (et les zones récréatives), elles couvrent 274.12 ha. En outre, l208, 03 hectares sont couverts par des serres, des vignes et des vergers, et 18.71 hectares d'espaces agricoles. Les forêts totalisent 136.39 hectares, tandis que les surfaces d'eau 192,98 ha.

En analysant la répartition et la surface des espaces verts et bâtis, nous observons un manque d'homogénéité entre eux. Les espaces résidentiels sont distribués de façon égale sur le territoire de l'agglomération urbaine ; la plupart des zones économiques sont concentrées dans les extrémités des arrondissements, mais les unités les plus anciennes, qui se trouvaient à l'extérieur des zones résidentielles, ont y été intégrées (par exemple CET (Centrale électrothermique) Grozavesti et CET Grivita). En ce qui concerne les espaces verts, nous constatons une répartition inégale sur le territoire urbain. En fait, une grande partie des espaces résidentiels et surtout le centre, n'ont pas accès à une zone végétale.

Ces problèmes et enjeux représentent des éléments-clé à être pris en compte dans la planification urbaine de la ville et de son espace d'influence, comme indiqué par l'architecte de la capitale (Patrascu, 2013), qui met en évidence ses besoins :

- Vision : la ville a besoin de se développer autour de certaines repères ;
- Stratégie : afin de se développer, la ville à besoin d'un concept, un plan et des outils d'évaluation et de contrôle, c'est-à-dire une stratégie ;
- Les priorités :
    - Infrastructure et utilités publiques, liés à la qualité de la vie ;
    - Le citoyen au centre des initiatives - mettre le citoyen au centre des préoccupations via des projets de développement des services publics et du

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

confort urbain; augmenter la sécurité et impliquer les citoyens dans l'élaboration des politiques urbaines ;

- Partenariat public-privé ;
- Conservation du patrimoine : le vieux centre, mais aussi la création de nouvelles zones de protection du patrimoine ;
- Qualité de l'environnement : encourager les constructions verts, valoriser la rivière Dambovita et les lacs de Colentina ;
- Une administration plus efficace.

Une planification durable, imposée par un cadre législatif solide, serait essentielle pour résoudre les problèmes actuels de la ville et pour la faire avancer vers l'accomplissement de ses objectifs dans le contexte européen duquel elle fait partie.

Conclusion

La planification urbaine postcommuniste inclut des acteurs diverses, du point de vue de leur statut (public-privé), mais aussi en termes de domaines de compétences.

Le cadre structuré et officiel autour duquel s'organise la planification urbaine : les lois, règlements et plans, ainsi que les acteurs publics qui le mettent en place, devrait être l'élément principal de contrôle et mise en œuvre du développement urbain actuel, si le but est de créer une ville durable et capable de répondre aux demandes européennes actuelles.

Pourtant, la réalité urbaine bucarestoise contemporaine, sachant qu'elle est largement due à l'activité postcommuniste, montre l'implication d'autres forces outre le cadre officiel administratif. Cette réalité, qui comprend l'existence d'un tissu urbain fort éclectique, des situations incertaines du point de vue de la propriété (un effet de la démarche de restitution des propretés confisquées tout au long de la période communiste), des problèmes évidents en ce qui concerne l'accessibilité/le transport ou bien l'environnement urbain, etc., même si partiellement explicable par le contexte historique de la capitale, suggère l'existence des freins d'ordre financier ou politique. Se pose alors la question si le cadre administratif a le rôle principal dans le développement du territoire bucarestois, ou si les acteurs privés, tels que les développeurs de projets ou les financeurs sont-ils plus impliqués, au moins quantitativement ? Si oui, quels sont leurs rôles et comment équilibrer le jeu d'acteurs afin d'assurer un développement durable de la ville, outre des intérêts immédiats ? Finalement, quel est le rôle de la société civile dans la création de la ville ?

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Conclusions du chapitre

Après avoir fait un état de lieu des éléments qui ont un rôle dans le développement et l'aménagement territorial bucarestois, nous pouvons mettre en évidence les directions les plus problématiques, qui constituent les questionnements de cette recherche. L'accent doit être mis non seulement sur la situation concrète sur le terrain (*quoi ?*), mais également sur les politiques et outils de planification (*comment ?*) et sur le jeu d'acteurs (*qui ?*) impliqués dans la construction de la ville, leur coopération et leurs rôles :

- La ville vivante : quels sont les raisons de la situation actuelle en ce qui concerne l'espace urbain et périurbain bucarestois ; quelle maitrise de l'étalement urbain dans le contexte actuel, c'est-à-dire dans le cadre d'une volonté publique de croissance et d'une importance pratique limitée (jusqu'au présent) des enjeux liés à la durabilité ;
- La ville fonctionnelle : quelle est la volonté des acteurs en ce qui concernent les fonctions de la ville, notamment l'habitat ?
- La ville accessible : la planification actuelle du réseau de transport ;

Il est également nécessaire de répondre aux questions concernant les politiques et les acteurs qui « dessinent » la ville :

- Est-ce que tous les acteurs impliqués ont des rôles réels dans la planification urbaine (la société civile, par exemple) ? Quel est la part qui revient aux acteurs économiques dans la prise de décision ?
- Les politiques publiques (dont l'expression réelle sont les documents législatifs ou de planification) « superposées » correspondant à un système administratif et de pouvoir sur plusieurs échelles, s'engagent-elles dans une démarche commune et cohérente ?
- Enfin, compte tenu de ces aspects, peut-on parler d'une durabilité réelle, *de facto*, ou est-ce que la déclaration publique de cette volonté se fait seulement de point de vue formel ?

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

DEUXIEME CHAPITRE

Bucarest au sein de la nouvelle Europe : quels enjeux urbains

Dans le premier chapitre, nous avons expliqué le contexte historique et socio-économique local et leurs rôles dans la croissance et le développement de la ville. Afin d'encadrer la problématique bucarestoise dans le contexte actuel, il est nécessaire de l'analyser à deux échelles :

a. Bucarest entre les villes (capitales) de l'ancien bloc socialiste ;
b. Bucarest dans son rôle de capitale en dans l'Union Européenne.

Afin de développer notre analyse, de façon la plus complète du point de vue des spécificités liés aux thématiques choisies, mais en évitant une comparaison trop lourde sur des points qui ne sont pas forcément d'intérêt, nous avons décidé de ne pas utiliser le système d'études de cas, mais plutôt présenter un parallélisme formel entre Bucarest et d'autres villes européennes qui se retrouvent ou se sont retrouvées face à des situations similaires. Par conséquent, nous allons à chaque fois prendre en compte des éléments-clés liés à l'aménagement urbain, aux acteurs, aux problématiques, politiques et stratégies urbaines non de façon comparative, mais en mettant en évidence les spécificités et les exemples qui aident à lire les villes de l'espace ex-socialiste. Nous allons ensuite discerner si l'espace ex-socialiste partage des points communs avec le reste de l'Union Européenne, ou bien si ses caractéristiques spécifiques se traduisent par certaines singularités. A la suite, nous allons essayer de comprendre si nous pouvons parler d'un seul cadre ou contexte européen, ou bien si chaque pays ou zone européenne à ses particularités.

En ce qui concerne le choix des villes, nous avons décidé de nous focaliser seulement sur des capitales européennes, comparables en taille de population. Les capitales prises en compte appartiennent exclusivement à l'Union Européenne, ce qui permet de garder la dimension européenne et de prévoir un parcours relativement homogène.

Nous avons donc décidé de choisir 5 capitales européennes ex-socialistes (Figure 23), proches du point de vue démographique (1-2 millions habitants[15]) et ayant un parcours comparable : Bucarest (Roumanie), Budapest (Hongrie), Varsovie (Pologne), Prague (République Tchèque) et Sofia (Bulgarie). L'histoire relativement commune de ces pays s'est traduite, du point de

[15] Institut européen de statistique

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

vue des aspects urbains, par une similitude morphologique et fonctionnelle des villes ; les politiques socio-économiques de l'époque, basées toujours sur les demandes venues de l'URSS, se sont matérialisées dans le tissu urbain et dans le choix d'activités principales.

2.1.Définir la Nouvelle Europe

Le terme de « nouvelle Europe » a été utilisé par Jean-Yves Calvez (2004) pour définir les pays entrés dans l'Union pendant le 5e élargissement (2004), en opposition à la « vieille Europe » composée, à l'époque, des 15 premiers pays. Le terme utilisé pendant notre recherche ne correspond pas au même concept : la Nouvelle Europe, de notre point de vue, correspond aux pays ex-socialistes qui sont actuellement membres de l'UE. Les états européens de l'Est posent, en effet, un défi, pas seulement par leur passé, mais aussi par leur situation socio-économique différente qui doit maintenant s'adapter aux attentes européennes.

Après la chute du Mur de Berlin en 1989, associée au passage politique du socialisme et communisme vers une démocratie souhaitée, les pays de l'Europe de l'Est se sont retrouvés dans une transition socio-économique et politique plus ou moins prolongée. Les difficultés associées à ce processus et l'inertie générale dans laquelle le changement s'est fait sont dues notamment au manque d'expérience politique et au statut nouveau auquel les acteurs ont du s'habituer, mais aussi à l'absence de la société civile, qui n'était pas consciente de son rôle. Au niveau politique, les personnes qui ont succédé au régime communiste n'avaient pas forcément l'expérience politique et administrative nécessaire pour pouvoir faire face correctement aux défis d'une nouvelle démocratie. Ce fait s'est traduit non seulement dans les stratégies et politiques (qui sont apparues tardivement), mais aussi dans les approches liées à l'urbanisme. Cette problématique sera analysée donc au long de ce chapitre, tout en essayant de prendre en compte les éléments les plus parlants pour le contexte de l'Europe de l'Est.

Les villes choisies montrent des caractéristiques diverses en fonction de leur évolution, de leur histoire ou bien des politiques qui ont impacté la démographie urbaine. Du point de vue de la population citadine, on démarque deux groupes : un premier, comprenant Prague et Sofia, dont la population se trouve autour des valeurs de 1.200.000 habitants, et un deuxième (Budapest, Varsovie, Bucarest), ayant des valeurs plus élevées (Tableau 4).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Capitale	Population (2011)	Sous-unités
Bucarest	1 924 299	6
Budapest	1 729 040	23
Varsovie	1 708 491	18
Prague	1 241 664	22
Sofia	1 202 921	24

Tableau 4 Choix des capitales : démographie et sous-unités

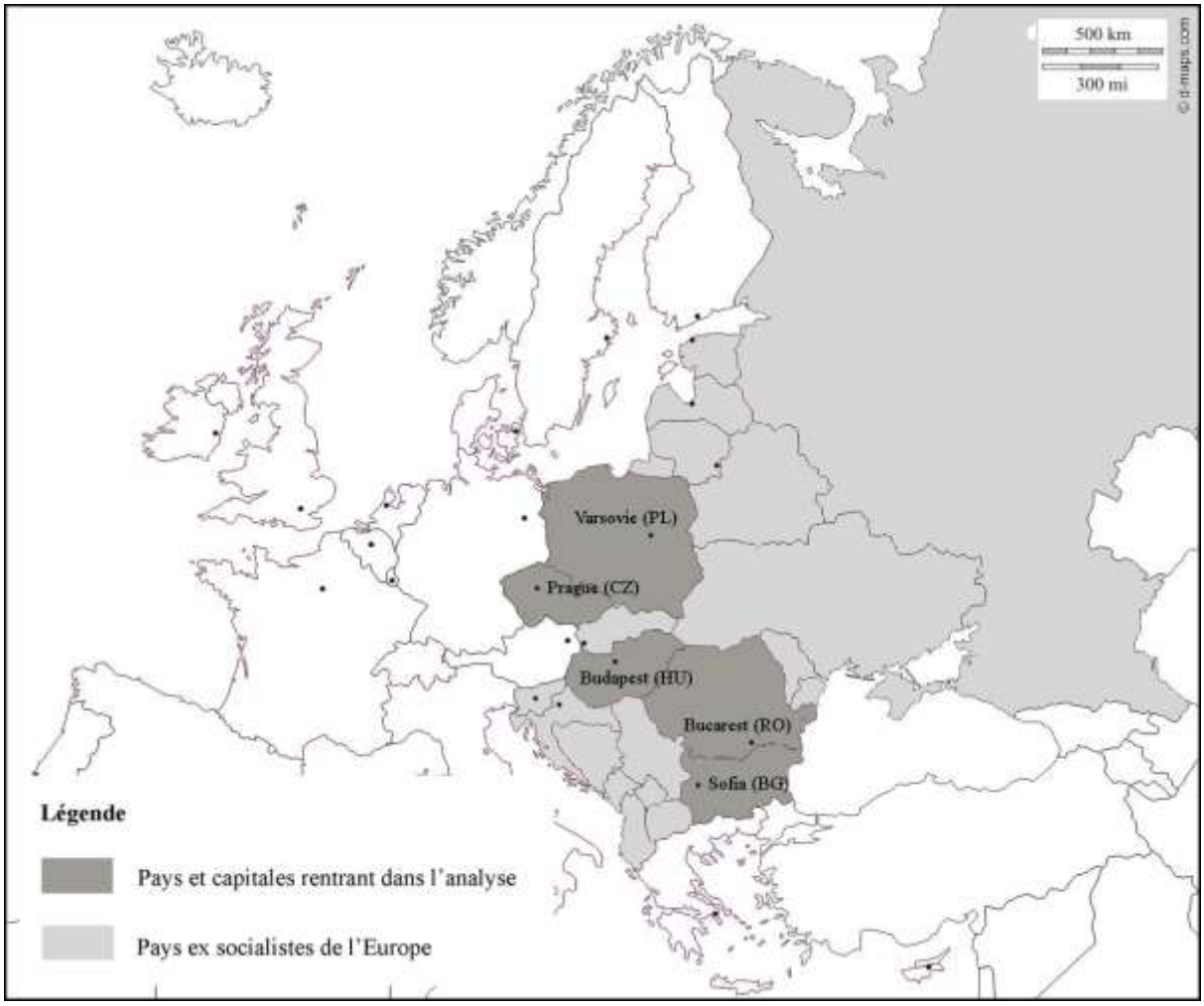


Figure 23 Les pays et capitales rentrant dans l'analyse

La plupart de ces capitales ont suivi un parcours relativement commun : une décroissance de la population jusqu'au début des années 2000 (un minimum en 2001 – 2002 pour Prague et Sofia), suivie par une augmentation démographique, suite au changement de sens du flux

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

rural – urbain. Un cas particulier est celui de la Varsovie, où le minimum démographique a eu lieu plus tôt (1995 – 1996). C'est une tendance qui suit relativement le contexte national : entre 1946 et 2005, près de 5 millions de personnes ont quitté la Pologne, et en 2002, plus de 25% des Polonais vivaient temporairement à l'étranger (OECD, 2011).

Bucarest est la seule capitale analysée qui connait une évolution contraire (Figure 24). Elle a aussi suivi la tendance de décroissance démographique jusqu'au début des années 2000, à la fois due à l'exode rural, mais aussi à la migration et à l'accroissement naturel négatif, mais la croissance ultérieure a été relativement négligeable et a été suivie par une autre phase de diminution numérique de la population urbaine à partir de 2007. En fait, la capitale a suivi à peu près le même parcours que le pays, en étant donc affecté par une émigration significative, mais aussi par un phénomène de relocalisation de la population dans les communes périurbaines (Suditu, 2013).

Ces villes, bien qu'elles ne constituent pas la totalité des capitales de l'ancien Bloc de l'Est, peuvent être considérées comme une base de référence pour cette ancienne zone politique, et, dans le contexte actuel, pour une Nouvelle Europe qui est sensiblement différente des autres.

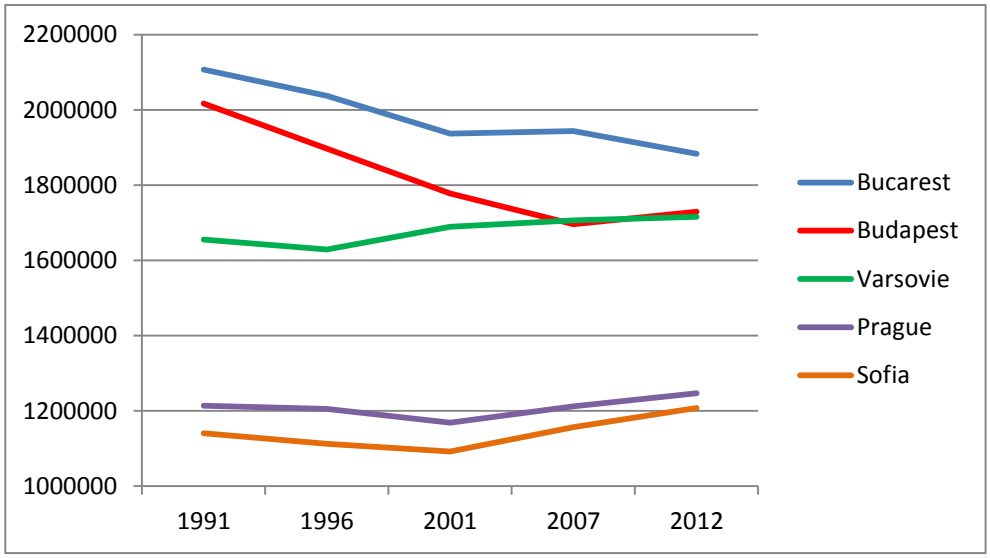


Figure 24 Evolution démographique des capitales. Source des données : Eurostat, 2015

Un autre aspect intéressant pour notre étude concerne la métropolisation, plus concrètement, les formes dans lesquelles elle apparait sur les territoires nationaux et autour des capitales et l'approche par rapport à ce phénomène, étant donné que la métropolisation fait partie du paradigme contemporain du développement urbain. Le processus de métropolisation a été

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

particulièrement favorisé en Europe, suite à ses politiques et ses objectifs (comme la perspective ambitieuse de devenir territoire économique de premier rang au niveau mondial en ce qui concerne l'économie – « processus de Lisbonne ») (Kratke, 2007).

« En s'ouvrant au monde, les capitales de l'Est font face à une économie globalisée où le rôle stratégique est tenu par les services et l'information. Trouver sa place en tant que « ville qui compte » dans ce monde globalisé, être en mesure de jouer le jeu de la métropolisation, c'est le défi lancé à Bucarest, Budapest, Prague, Sofia et Varsovie » (Bourdeau-Lepage, 2004).

L'urbanisation préexistante fortement développée (Tableau 5) a permis une évolution naturelle des grandes villes vers cette nouvelle forme de développement, ce qui a aussi permis aux politiques de s'adapter et d'aller dans le même sens.

Ville (2011)	Superficie km²*	Population	Population active	Pop. ménages privés	Nr. ménages privés	Nr. sociétés économiques
Budapest	525,2	1 729 040	867 923	1 681 065	819 708	190 718
Varsovie	517	1 708 491	-	1 685 535	774 611	340 848
Prague	496	1 241 664	644 643	1 214 106	571 621	290 208
Sofia	492	1 202 921	636 991	1 193 004	538 362	105 017
Bucarest	228	1 924 299	1 083 700*	-	835730*	96 063

Tableau 5 Les principales caractéristiques des capitales postsocialistes

Toutefois, c'est dans les pays postsocialistes que le processus de métropolisation est le plus visible actuellement, suite à plusieurs facteurs :

- Le passage brusque vers une économie ouverte et vers le capitalisme et la volonté des acteurs de favoriser ce système de développement ;
- Les opportunités économiques d'investissement présentées par cette nouvelle ouverture des marchés ;
- La position et l'importance historique supérieure des villes et leur attractivité, ce qui a fait qu'elles soient des pôles centraux naturels ;
- L'injection de fonds européens pour de divers projets de développement.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Selon Maciej Smętkowski (2014), les processus de métropolisation sont associés :

- A la transition de l'industrie et l'économie traditionnelle à l'économie des services et de l'information, basée sur l'innovation ;
- A la fragmentation de l'économie globale en deux segments et leur répartition géographique définie : les hautes technologies, basées sur la création et l'adaptation de l'innovation, situées notamment dans les métropoles, et les technologies de base, qui tournent autour la compétition et qui existent notamment dans les zones non-métropolitaines ;
- Aux changements économiques et territoriaux et au processus d'apparition des villes globales, centres d'attraction du développement et noyaux des réseaux de flux informationnels.

Les métropoles se sont développées dans tous les pays du groupe d'étude, notamment autour de la capitale et des grandes villes. Le phénomène est particulièrement visible en Pologne, soutenu par la poly-centralité du système urbain du pays (Smetkowski, Jalowiecki, Gorzelak, 2009) et par l'ouverture explosive aux marchés économiques internationaux (CBRE, 2011). On y retrouve, selon Smetkowski et al. (2009), 7 aires métropolitaines : Varsovie, la conurbation Silésienne, Cracovie, Poznań, Tricity (Gdansk – Sopot – Gdynia), Wroclaw et Lodz.

Les régions métropolitaines n'existent pas dans le sens administratif (ou comme unités administratives indépendantes) en Roumanie, Bulgarie, Hongrie et dans la République Tchèque (Sýkora, Ouředníček, 2007), même si les métropoles existent en effet avec des zones urbanisées fondées sur une logique de centralité autour des villes-noyau entourées par des communes de diverses dimensions, qui développent des relations d'échange et de dépendance mutuelle. Les communes adjacentes reprennent souvent une partie des fonctions de la ville noyau, que ça soit lié aux besoins des habitants (production alimentaire, par exemple), aux services et transports ou à l'industrie locale/régionale. Ces zones métropolitaines *de facto* ne sont pas intégrées du point de vue formel ou légal, n'ayant donc pas de territoire limite, de politiques ou stratégies de développement ou de système institutionnel de fonctionnement. En ce qui concerne la Hongrie, l'aire métropolitaine de Budapest est plutôt une entité statistique liée aux déplacements pour le travail. Bucarest est la seule ville roumaine pour laquelle un processus d'officialisation légale et politique de la zone métropolitaine est en cours.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

2.2.Le contexte européen

Généralement, l'Union Européenne base ses actions et ses demandes sur le cadre du développement durable et ses 3 pilliers : économique, social et environnemental et propose périodiquement des thématiques d'intérêt pour les pays qui en font partie, thématiques qui seront ensuite financées via les différents programmes de financement européen. Pour la programmation actuelle 2014 – 2020, les 11 priorités sont (Tableau 6) :

Priorités économiques	Priorités environnementales	Priorités sociales
1. Renforcement de la recherche, du développement technologique et de l'innovation;	5. Promouvoir l'adaptation au changement climatique ainsi que la prévention et la gestion des risques;	8. Promouvoir des emplois durables et de qualité, et favoriser la mobilité de la main-d'œuvre;
2. Améliorer l'accès, l'utilisation et la qualité des technologies de l'information et de la communication;	6. Protéger l'environnement et promouvoir l'utilisation rationnelle des ressources;	9. Promouvoir l'inclusion sociale et lutter contre la pauvreté et contre toute forme de discrimination;
3. Renforcer la compétitivité des PME;	7. Promouvoir le transport durable et améliorer les infrastructures de réseaux.	10. Investir dans l'éducation, la formation et l'apprentissage tout au long de la vie;
4. Favoriser la transition vers une économie à faibles émissions de CO2.		11. Renforcer l'efficacité de l'administration publique.

Tableau 6 Les priorités européennes. Source des données : http://www.developpement-durable.gouv.fr/Qu-est-ce-qu-un-Agenda-21-local.html

Les acteurs du développement urbain durable peuvent être intéressés par toutes ces priorités, en fonction de leurs spécificités, mais les catégories s'adressant à ceux impliqués dans l'aménagement urbain sont celles de 4 à 8 et 11.

L'Europe ne coordonne pas le développement des zones urbaines directement, via des demandes législatives spécifiquement orientées vers les villes, même si plus de 75% de sa population y habite : « *Au cours de la préparation de la stratégie, la Commission a examiné*

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

plusieurs options, notamment la possibilité de légiférer afin d'imposer l'élaboration de plans de gestion environnementale intégrée et de transports urbains durables dans toutes les capitales ainsi que les villes de plus de 100 000 habitants. Il a cependant été conclu, étant donné la diversité des agglomérations, les obligations nationales, régionales et locales existantes, et les difficultés associées à la fixation de normes communes applicables aux questions environnementales urbaines dans leur globalité, qu'une législation n'était pas le meilleur moyen de réaliser les objectifs de la stratégie. La plupart des États membres et des autorités locales ont approuvé cette approche (Commission Européenne, 2006). » C'est donc pourquoi l'Europe vise plutôt des domaines connexes, en influençant le milieu urbain indirectement, en s'attaquant aux problématiques urbaines par des stratégies thématiques orientées vers l'environnement urbain, via ses directives concernant l'environnement, par exemple, ou bien par le biais des outils non-législatifs (recherches, rapports, lignes directrices, communiqués) – comme le rapport *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge* sur l'étalement urbain.

2.2.1. Les priorités européennes

Les deux domaines-clés les plus pertinents pour notre problématique d'étude sont : a) l'étalement urbain et b) la planification et la croissance durable des villes, liées aussi à l'environnement urbain.

En ce qui concerne ***l'étalement urbain***, l'Union Européenne ne propose pas un cadre législatif (une Directive Européenne), mais plutôt des outils d'information et des lignes directrices.

Pour Jacqueline McGlade, ancienne directrice exécutive de l'Agence Européenne de l'Environnement, « *l'étalement urbain reflète davantage l'évolution de nos modes de vie et de consommation que l'accroissement de la population. La demande accrue de logements, de denrées alimentaires, de transports et de produits touristiques a pour corollaire une augmentation de la pression sur les territoires. De plus, les prix des terres agricoles proches des villes, bien inférieurs à celui des terrains situés en zone urbaine, amplifient l'expansion urbaine mue par les facteurs de pression évoqués ci-dessus*» (EEA, 2006b). C'est pourquoi l'Union Européenne lie, parmi autres, les investissements faits grâce à des fonds européens et l'étalement urbain, surtout dans les pays moins développés (EEA, 2006b), (comme par

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

exemple les pays ayant accès aux fonds de cohésion, donc les États membres dont le produit national brut (PNB) par habitant est inférieur à 90 % de la moyenne communautaire, c'est-à-dire la Croatie, la Bulgarie, la Roumanie, le Chypre, l'Espagne, l'Estonie, la Grèce, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, la Malte, la Pologne, le Portugal, la République Tchèque, la Slovaquie et la Slovénie) (Règlement CE n° 1164/94). Cette problématique vise donc directement les pays postsocialistes, qui sont plus exposés à subir une expansion urbaine peu contrôlée, source potentielle des problèmes futurs.

Le rapport *Urban sprawl in Europe – the ignored challenge* publié en 2006 par la Commission Européenne et l'Agence Européenne pour l'Environnement montre que plus d'un quart du territoire de l'Union Européenne est déjà affecté par l'urbanisation. Les Européens vivent mieux et plus longtemps et sont plus nombreux à vivre seuls, ce qui accroît la demande d'espace (EEA, 2006a). Le rapport liste les causes de l'apparition du phénomène, ses impacts (sur les ressources naturelles et l'énergie, les zones naturelles et aires protégées, les milieux ruraux, l'environnement, la qualité de la vie urbaine et l'économie) et met en évidence des méthodes pour le contrecarrer et pour accroitre la responsabilité des acteurs impliqués dans ce processus. L'Union Européenne peut jouer un rôle moteur dans le développement des meilleurs cadres d'action à tous les niveaux et préparer le terrain pour que les dirigeants locaux puissent faire encore plus; de l'autre côté, ce sont les administrations locales celles qui doivent changer de démarche et remplacer « les tendances dominantes de l'urbanisation (« laissez-faire ») avec un nouvel urbanisme («contrôle créatif») » (Laconte P., dans EEA, 2006) ".

Finalement, la ***politique urbaine orientée vers la durabilité*** est coordonnée au niveau Européen via plusieurs outils, comme le RFSC (*Reference framework for European sustainable cities*) – le Cadre de référence des villes européennes durables. Cet outil en ligne, mis à disposition de façon libre aux villes et municipalités européennes, est basé sur trois documents :

- *La Charte de Leipzig* sur la ville européenne durable (2007), qui a été signée par les ministres en charge du développement des Etats membres et fait une série de recommandations autour de deux axes (UE, 2007, De Boe, P., Hanquet, T., Maréchal, L., 2008):
    a. mieux tirer profit des approches d'une politique de développement urbain intégré ;

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

b. accorder un intérêt particulier aux quartiers urbains défavorisés.

- *La Déclaration de Marseille* (2008), où les Ministres en charge du développement urbain ont montré les défis des villes européennes durables et ont décidé de prendre des mesures plus concrètes afin de les soutenir :
    a. mettre en œuvre la Charte de Leipzig en faveur d'un développement urbain intégré et durable ;
    b. prendre en compte la problématique du changement climatique dans le développement urbain ;
    c. favoriser l'utilisation de la politique de cohésion pour le développement urbain intégré.

*« Les villes européennes doivent relever des défis importants : défi de la cohésion sociale, défi environnemental face, notamment, aux effets du changement climatique, défi de la compétitivité dans le cadre de la mondialisation, de la nouvelle donne énergétique ainsi que de la crise financière et économique, défi de la participation des habitants aux choix qui les concernent. Les villes doivent faire face aux tensions et aux risques de fragmentation qui traversent leur territoire, en répondant simultanément aux objectifs de recherche de l'excellence, d'intégration de nouvelles populations et de solidarité avec les personnes les plus vulnérables » (*UE, 2008).

- A l'occasion de la *Déclaration de Tolède* (2010), les Ministres ont abordé plusieurs aspects concernant les enjeux urbains :
    a. la pertinence d'une approche intégrée des politiques de développement urbain et la nécessité d'une compréhension commune ;
    b. l'importance d'une régénération urbaine intégrée et son potentiel stratégique dans un développement urbain plus intelligent, durable et socialement inclusif en Europe (UE, 2010) ;
    c. la nécessité de mettre en place un cadre de référence commun pour les villes européennes.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

L'outil a été testé en 2011 par 66 villes de 23 pays et offre maintenant aux villes un réseau d'échange sur la durabilité urbaine, ainsi qu'un ensemble d'outils d'évaluation pour les villes ayant engagé une réflexion sur le développement urbain durable[16].

Les finalités du développement durable

Le développement durable poursuit cinq finalités essentielles :

- lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère
- préservation de la biodiversité, protection des milieux et des ressources
- épanouissement de tous les êtres humains
- cohésion sociale et solidarité entre territoires et entre générations
- dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables,

et identifie cinq éléments déterminants pour assurer le succès d'une démarche de développement durable :

- une stratégie d'amélioration continue
- la participation des acteurs
- l'organisation du pilotage
- la transversalité des approches
- l'évaluation partagée

La Stratégie Européenne pour le Développement Durable (CE, 2001), un autre outil qui aborde la qualité et le développement des milieux urbains, vise plusieurs domaines liés à cette thématique (changement climatique, transports, modes de production et de consommation, la gestion durable des ressources naturelles, la santé publique, l'exclusion sociale et la pauvreté, le vieillissement démographique). La nouvelle Stratégie de Lisbonne et la Stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, durable et inclusive (CE, 2010b) l'a suivie.

Mais l'outil le plus exhaustif et le plus parlant pour notre thématique est le programme Action Locale 21 ou Agenda 21 Local, basé sur la Charte d'Aalborg (1994).

[16] http://www.rfsc-community.eu/?id=55

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

2.2.2. Le programme Agenda 21 Local

Adopté en juin 1992 par 178 pays à l'occasion de la Conférence internationale sur l'environnement et le développement, l'Agenda 21 se compose d'une déclaration énonçant 27 principes et d'un programme d'action en 40 chapitres et environ 2500 recommandations. L'Agenda 21 constitue un cadre non contraignant mais qui se traduit progressivement dans les politiques publiques et les initiatives des acteurs économiques, sociaux, associatifs (ONU, 1992). Le document met en place un plan d'action pour aider les pays signataires.

L'Agenda 21 local est une déclinaison concrète de ce document et a commencé à être mis en place dès la Conférence d'Aalborg en 1994, sur la base des plans locaux de durabilité. Il offre un cadre de travail aux collectivités locales et à leurs habitants pour y mettre en œuvre les concepts de développement durable comme déclaré dans le Chapitre 28 de l'Agenda 21:

« *Il faudrait que toutes les collectivités locales instaurent un dialogue avec les habitants, les organisations locales et les entreprises privées afin d'adopter "un programme Action 21 à l'échelon de la collectivité". La concertation et la recherche d'un consensus permettraient aux collectivités locales de s'instruire au contact des habitants et des associations locales, civiques, communautaires, commerciales et industrielles, et d'obtenir l'information nécessaire à l'élaboration des stratégies les plus appropriées. Grâce au processus de concertation, les ménages prendraient davantage conscience des questions liées au développement durable. Les programmes, les orientations et les dispositions législatives et réglementaires appliqués par les collectivités locales pour réaliser les objectifs d'Action 21 seraient évalués et modifiés en fonction des programmes d'Action 21 adoptés à l'échelon local. Les stratégies pourraient également servir à appuyer des projets de financement local, national, régional et international* » (ONU, 1992).

Etant donné le caractère général et indicatif des 2 documents qui encadrent le concept d'Agenda 21: la Déclaration de Rio et la Charte d'Aalborg, les Agendas Locaux 21 n'ont pas forcement suivi un modèle commun et n'ont pas choisi des centres communs d'intérêt, malgré une base commune.

L'un des efforts les plus exhaustifs pour développer des modèles pour l'Agenda 21 locaux est le *Programme Communitaire des Modeles Agenda 21 locaux* de l'ICLEI, qui a impliqué 14 villes et villages dans 12 pays sur une période de trois ans. En outre, l'ICLEI a travaillé sur des projets avec plus de 170 gouvernements locaux dans 40 pays en appliquant des modèles et

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

en évaluant les méthodologies et outils pour la planification du développement durable. Cette expérience a conduit à l'élaboration d'un ensemble de lignes directrices pour la planification des Agenda 21 locaux, qui comprend (Pattenden, 1997):

- la création d'un groupe de parties prenantes à la planification multisectorielle composé de représentants des gouvernements, des entreprises, des ONG, des groupes intéressés et autres pour superviser la mise en œuvre de l'Agenda 21 local;
- l'évaluation des conditions sociales, économiques et environnementales locales existantes;
- le travail à travers un processus participatif pour identifier les priorités d'action au court et à long terme;
- le développement et la mise en œuvre d'un plan d'action multisectoriel pour le développement durable avec des objectifs spécifiques;
- la mise en place de procédures de suivi et qui rendent les autorités locales, les entreprises et les résidents responsables du plan d'action.

L'application de ces processus de développement durable remet en question les structures et les procédures traditionnelles de l'administration locale. Le fait que cette politique implique des éléments sociaux, économiques et environnementaux conteste souvent la structure organisationnelle des administrations (des départements séparés, et parfois concurrents, pour chacune de ces thématiques), encore de plus dans le contexte des pays postsocialistes, qui ne se sont pas toujours acquis une bonne maitrise du système décentralisé. L'exigence de la participation du public à la résolution de problèmes est inhibée par le manque de reconnaissance des communautés informelles (ONG et d'autres représentants de la société civile), et par la culture administrative traditionnelle, qui n'offre aux citoyens qu'un rôle secondaire, parfois consultatif, mais pas décisionnel. Le besoin de mettre en place des stratégies à long terme peut être compromis par le manque d'intégration des AL 21 avec les autres outils administratifs de développement à court terme.

Ces difficultés ont eu plusieurs effets au niveau pratique de la mise en place des programmes :

1. Premièrement, le manque de cohérence au niveau européen des AL21, de leurs contenus, moyens de financement, acteurs impliqués et manières de mise en place de leur contenu. Il est donc possible de distinguer trois profils ou typologies d'Agenda 21 locaux (Nahapétian, 2007) :

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

a. AL 21 comme outil pédagogique ou de sensibilisation des acteurs publics et privés, en repassant la planification du territoire par un filtre « soutenable ». Le premier pas est donc fait, mais l'outil reste général, surtout sans être soutenu par une politique concrète d'action ou biens des moyens financiers.
b. Les AL 21 comme outils concrets de participation pour les citoyens, qui s'en servent pour impliquer des institutions publiques et privés dans de différentes démarches, généralement visant un objectif concret et pragmatique au niveau local (la création d'une piste cyclable, d'un jardin communautaire, etc.). Ce cas est plutôt répandu au niveau de l'Allemagne ou des pays nordiques.
c. Les AL 21 comme premier niveau d'une planification nationale de développement durable – le cas de la Suède, pays qui a rendu les AL 21 obligatoires pour toutes les communes et qui a donc déployé des moyens financiers importants pour la mise en œuvre des politiques.

2. Deuxièmement, qualitativement, nous constatons une diversité des thèmes d'intérêt comprises dans les AL 21. En plus, en fonction des acteurs impliqués dans la démarche, certaines thématiques peuvent être favorisées, comme les sujets communautaires si les porteurs sont des citoyens, ou bien des thèmes d'intérêt Européen si ce sont les administrations qui portent (comme par exemple en Suède, où les changements climatiques représentent un défi généralement attaqué par les AL 21) (Nahapétian, 2007).

3. Finalement, d'un point de vue quantitatif, nous remarquons des « solutions alternatives » aux AL 21, tel comme prévus dans les lignes directrices de la Charte d'Aalborg, comme par exemple la création de plans ou de stratégies de développement durable au niveau d'un arrondissement seulement, et pas à l'échelle de la ville. Cette pratique est généralement répandue au niveau des pays postsocialistes (c'est le cas pour 3 des 5 capitales postsocialistes qui font partie de notre groupe d'étude : Bucarest, Budapest et Prague). Cette situation s'est développée suite au besoin de s'adapter à un contexte local très spécifique, dicté par les acteurs impliqués dans les politiques et le réseau relationnel qui s'est développé entre eux d'un côté, et la diversité fonctionnelle des administrations, d'un autre. Egalement, le fonctionnement décentralisé des institutions publiques pose parfois des problèmes, car les attributions de celles-ci ne sont pas toujours claires.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

	AL 21		Autre document de planification durable	Signataire de la Charte d'Aalborg	Stratégies nationales de développement durable
	Total	**Partiel**			
Bucarest		Oui	Oui	Oui – 5° Arr.	Oui
Sofia			Oui	Non	Oui
Budapest		Oui	Oui	Non	Oui
Prague		Oui	Oui	Non	Oui
Varsovie				Non	Oui

Tableau 7 Les principales stratégies et documents de planification des capitales du groupe d'étude

Aucune des 5 capitales n'a un AL 21 dans le sens strict (

Tableau 7). Dans plusieurs cas, seulement un ou plusieurs arrondissements des capitales ont créé des documents de planification durable (Bucarest – un arrondissement ayant AL 21, Budapest, Vienne – 6 arrondissements en collaboration étroite, Prague – 2 arrondissements ayant l'AL 21, et des démarches dans 5 des autres arrondissements). Ce qui est intéressant est le fait que la charte d'Aalborg a été signée seulement par le 5° arrondissement de Bucarest (qui n'a, par ailleurs, pas d'AL 21), alors que Sofia, Prague, Budapest et Varsovie ne sont pas signataires (Sustainable cities, 2010). Au niveau Européen, 2838 administrations locales avaient signé la charte en 2010.

Les démarches concernant la mise en place d'un AL 21 ont mis autour de la table des partenariats locaux ou internationaux (Sofia), des échanges de bonnes pratiques et d'expériences, ce qui va dans le sens des objectifs Européens. Plusieurs capitales du groupe d'étude ont choisi, dans leurs démarches de planification durable, de prendre des exemples de bonnes pratiques ou bien des modèles d'autres capitales européennes ; Bucarest a basé son plan de développement sur Madrid, et Sofia sur Berlin[17].

2.3.Quelle croissance pour les capitales postsocialistes ?

Malgré l'histoire et l'évolution récentes relativement similaires, les limites d'une comparaison des villes socialistes existent (Tsenkova, 2012a). Cependant, sur certains points, il est

[17] http://www.asde-bg.org/docs/projects/en/17_Sust_Mobility_Sofia_EN.pdf

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

nécessaire et utile pour cette étude de poursuivre cette comparaison, afin de mettre en évidence les éléments communs ou bien qui ressortent d'un vécu historique similaire.

2.3.1. Histoire similaire – villes similaires ?

L'évolution parallèle des capitales des deux côtés de l'Europe ne peut pas être séparée des deux contextes politiques qui ont séparé le continent après la Deuxième Guerre Mondiale. L'Europe démocratique a connu un boom économique explosif, notamment suite à la mise en place du Plan Marshall, et ses pays ont vécu une période d'ouverture globale, tandis que les Etats socialistes se sont enfermés dans le cadre (politique, économique, etc.) dirigé par l'Union Soviétique. Les capitales socialistes ont avancé en étant fortement liées aux besoins économiques et orientées vers l'industrie. La plupart des zones urbaines sont intégrées à des aires fonctionnelles industrielles, de transport et résidentielles. Pendant ce temps, les capitales de l'Europe de l'Ouest connaissaient un développement exponentiel du secteur des services et centraient leur développement autour de la qualité de la vie et plus tard de l'environnement.

L'évolution politique et économique des pays socialistes peut paraitre commune, uniforme dans tout l'espace influencé par cette doctrine, mais un regard critique fait nécessairement ressortir des spécificités nationales, des éléments qui ont créé la réalité unique de l'époque. Le contrôle mis en place par l'Union Soviétique en ce qui concerne, entre autre, la création des espaces urbains – directement, mais aussi indirectement, par les fonctions spécifiques qu'elles étaient censées remplir, qui se traduisaient dans le paysage urbain – a effectivement créé un cadre pour leur développement, fait fortement visible, par exemple, dans l'organisation des quartiers ou bien dans leur fonctionnalité. Pourtant, les éléments nationaux ressortent et sont mis en évidence par les contextes locaux. Généralement, dans les pays socialistes, la planification urbaine ne faisait pas partie des sciences sociales, mais plutôt des sciences techniques – l'architecture (Hirt, 2005). C'est pourquoi les villes étaient construites d'une façon technique et en minimisant le rôle des planificateurs ou bien la participation des citoyens, qui font d'ailleurs partie des sciences sociales (ibid.).

Selon Jiri Musil (2005), nous pouvons distinguer différentes stratégies d'urbanisation dans les pays socialistes. Dans l'ancienne Tchécoslovaquie, l'accent a été prioritairement mis sur la création d'un réseau relativement dense de lieux centraux, permettant à tous les citoyens d'utiliser facilement tous les principaux types d'infrastructures sociales. A cela on a ajouté le

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

développement d'un réseau dense de transports publics. Ensuite, l'accent a été mis sur la concentration des activités et de la population dans les principales agglomérations urbaines, afin de permettre la formation de meilleures conditions économiques de production (Musil, 2005). Une évolution similaire a été observée en Hongrie, centrée sur le développement de Budapest comme pôle de base du pays.

En Bulgarie aussi, la planification urbaine était centralisée et subordonnée à des objectifs économiques nationaux (Hirt, 2005). L'autonomie locale étant limitée, les décisions étaient prises au niveau central et mises en place facilement, étant donné que l'Etat détenait la majorité des terrains. Les plans urbains étaient seulement la traduction spatiale locale des plans économiques de l'Etat (ibid.), les professionnels de la planification appliquaient des orientations décidées à un échelon supérieur, et les citoyens ne faisaient pas partie du système de prise de décision.

Un contexte similaire existait dans la République Tchèque. Les administrations locales n ;avaient pratiquement aucun pouvoir en ce qui concerne la planification des villes. Comme les marchés fonciers étaient contrôlés entièrement par l'Etat, un système légal particulier a dû être mis en place pour la création urbaine, donnant ainsi un pouvoir important aux planificateurs (Kaier, 1994), contrairement à la situation bulgare. Pourtant, des années 1960 aux années 1980, la planification centralisée est entrée dans une phase de déclin, dans la mesure où des autorités administratives ont commencé à intervenir de plus en plus dans la prise de décision. Ce moment correspond, en Roumanie, à la phase de construction des grands quartiers dortoir liés aux espaces industriels.

La propriété des terrains : élément-clé dans la planification postsocialiste

Un des éléments de base qui a déterminé cette situation est lié au régime de la propriété des terrains. La Roumanie, comme plusieurs pays socialistes, a été touchée par des politiques très variables en ce qui concerne la propriété. En fait, cette problématique a été particulièrement intéressante pour les communistes, qui ont démarré les changements législatifs dans le domaine très rapidement. Ainsi, en juin 1948 – un an et demi après l'abdication du roi Michel et donc la création de la République Populaire Roumanie, la « nationalisation » (Loi 119/1948) a commencé à être mise en place. Par conséquent, 1 050 entreprises industrielles,

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

bancaires ou d'assurances ont été accaparées par l'Etat en tant que « bien de consommation du peuple ». L'Etat a réussi à contrôler complètement l'industrie nationale, comme « dans les branches industrielles où les entreprises ont été nationalisées, le droit de créer de nouvelles entreprises » lui appartenait (Art. 16, Loi 119/1948).

L'intérêt est ensuite passé sur les terres agricoles, avec le processus de collectivisation du 1949 à 1962, qui a permis la saisie de la plupart des propriétés agricoles du pays et la création des entreprises agricoles gérées par l'Etat (Décret 83/1949). Cette politique a été transférée dans l'Europe de l'Est après 1945, en suivant le modèle soviétique (Tismaneanu, 2006). Mais les mêmes stratégies n'ont pas été suivies dans tous les pays : Nigen Swain (2000) remarque quatre types de collectivisation spécifiques aux pays Est-Européennes :

- Le modèle staliniste, mis en œuvre en Roumanie et Albanie ;
- Le modèle néo-staliniste de la Bulgarie, l'Allemagne de l'Est et la Bulgarie : même si les propriétés des paysans ont été confisquées, l'Etat leur a assuré certains bénéfices similaires aux bénéfices des travailleurs et ils ont pu trouver des moyens de cultiver de petits lopins de terre en dehors des propriétés publiques ;
- Le modèle mixte, utilisé en Hongrie, a été basé sur une double stratégie, en permettant aux paysans d'élever des animaux, mais pas de cultiver les terres ;
- La collectivisation incomplète qui a été mis en place en Pologne et Yougoslavie : l'agriculture privée a été acceptée par l'Etat, car le processus de collectivisation a été abandonné dans les années 1950.

A partir de 1950, le logement a suivi la même direction : l'Etat s'appropriait, sans aucune compensation, les immeubles de « l'ancienne bourgeoisie » (les anciens propriétaires industriels ou agricoles, les grands commerçants ou banquiers), ainsi que les hôtels et les bâtiments résidentiels avec des logements à louer ou bien ceux abandonnés (Décret 92/1950).

La plupart des pays ex-communistes ont rapidement pris des mesures afin de commencer la rétrocession des propriétés confisquées par l'ancien régime: en l'Albanie, la Bulgarie, la Hongrie, la République Tchèque et l'ancienne Allemagne de l'Est, les lois de restitution des maisons nationalisées ont été adoptées avant la fin de 1993, en Croatie en 1996 et en Macédoine en 1998[18]. En Roumanie, la première démarche législative pour la rétrocession des logements s'est faite en 1995 (Loi 112/1995), mais dans des conditions très peu intéressantes

[18] http://stiri.tvr.ro/istoricul-retrocedarilor-de-la-nationalizarea-din-48-la-listarea-pe-bursa-a-fondului-proprietatea_28502.html

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

pour les bénéficiaires et en favorisant les locataires des immeubles concernés, pas leurs anciens propriétaires, ce qui a généré une vague de poursuites judiciaires entre les deux parties. En 2001, suite à des décisions de la Cour Européenne des droits de l'Homme (CEDH), une nouvelle loi (Loi 10/2001) a été promulguée, permettant aux propriétaires d'accéder, si possible, à leurs biens. Finalement, la loi 165/2013 s'attaque notamment aux immeubles nationalisés qui avaient ou ont une utilisation publique.

Concernant la réglementation de la propriété foncière, 11 lois différentes ont été adoptées en Roumanie à partir de 1991. La problématique des propriétés industrielles, bancaires ou d'assurances n'est toujours pas résolue.

La situation toujours incertaine des propriétés représente une autre difficulté importante pour la réalisation d'une planification cohérente au niveau général des pays ex-socialistes. En effet, « la planification postsocialiste se retrouve dans un état de transformation, en luttant pour définir son territoire, ses pouvoirs et son rôle plus large dans la société » (Tsenkova, 2012a), dans le contexte dans lequel la planification et le nouveau cadre législatif essayent d'établir une nouvelle limite ou un nouveau contacte entre les intérêts privés et publics.

2.3.2. La ville postsocialiste contemporaine

Quand nous abordons la planification urbaine dans les villes postsocialistes, les discours est souvent centré sur de conflits, que ça soit au niveau de la planification elle-même, ou bien des décideurs, des approches, de l'opposition public-privé. Tsenkova (2012b) présente « l'expérience postsocialiste » comme une « transformation de la planification urbaine socialiste à une planification spécifique à l'économie du marché », sans essayer de copier les systèmes capitalistes, mais plutôt en adaptant le processus à une nouvelle réalité.

Göler et Lehmeier (2012) suggèrent que les « métropoles balkaniques » (Belgrade, Bucarest et Sofia) ont eu une évolution similaire et des processus similaires de restructuration et de transition après le changement économique et politique de 1990.

Selon Sykora et Bouzarovski (2012), les villes postsocialistes ont vécu une transition historique en trois étapes : une première phase à court terme, associée aux transformations institutionnelles et qui a créé une base générale pour la transition, ensuite une phase à moyen terme, centrée sur les spécificités sociales et la vie des citoyens et, finalement, une phase à

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

long terme, qui transforme l'espace urbain. Selon Sasha Tsenkova (2012a), les voies de développement choisies par les nouvelles institutions de planification dépendent de trois éléments-clés :

- le cadre légal existant ;
- la disponibilité des plans;
- l'institutionnalisation du processus de mise en œuvre des plans.

Les transformations spatiales des villes postsocialistes dépendent des plans de développement futur, ainsi que de la capacité des institutions de mettre en œuvre cette planification (Kovacs, Hegedűs, 2014).

Tsenkova (2013) monte les principales différences dans l'évolution des villes socialistes et leur adaptation à la nouvelle réalité démocratique, en prenant en compte des éléments liés aux aspects économiques, sociaux et à la planification du territoire (Tableau 8).

Problématique	Ville socialiste	Ville postsocialiste
Economie		
Planification	Planification centralisée et sur des périodes délimitées de temps (plans quinquennaux), tous les moyens de production étant dans la propriété de l'état ;	Passage à l'économie de marché, donc décisions prises sur la confrontation de l'offre et la demande et le libre jeu du marché ; la (ré)intégration des centres économiques du pays dans l'économie globale ;
Concurrence	L'état décide les prix (un marché contrôlé) → une économie inefficiente, pas de concurrence ;	Déréglementation des marchés, un développement économique libre et compétition internationale (Tsenkova, 2013);
Industrie	L'accent est mis sur la collectivisation de l'agriculture et sur l'industrie lourde, les autres branches industrielles (industrie des biens de consommation) restent	Activités économiques diverses, croissance du secteur des services, développement de la production de taille moyenne et petite (Tsenkova, 2013).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

	d'importance secondaire ;	
Société		
Type de société	Contrôle stricte de la société, liberté d'expression et d'association limitées (Stan, 2013), une structure sociale relativement homogène et des revenues égales (Tsenkova, 2012a);	Une société libre, caractérisée par une mixité sociale croissante, une augmentation de la classe moyenne et l'augmentation des différences sociales (diversité) ;
Citoyens	Certains groupes (comme les travailleurs) étaient privilégiés, par exemple en ce qui concerne l'accès au logement (Loi 4/1973), même si l'idéologie originale du socialisme est égalitaire;	Des politiques qui commencent à inclure l'équité sociale ;
Démographie	L'évolution démographique (naturelle et migratoire) était décidée et contrôlée activement par des politiques de l'Etat ; la volonté était d'atteindre une augmentation de la population.	Evolution démographique pas contrôlée ou contrôlée passivement, une décroissance de la population après le changement politique, une distribution géographique différente et libre de la population, la migration interne et externe libre.
Planification du territoire et des villes		
Stratégie	Une planification contrôlée des villes, des plans créés sur la base des décisions des dirigeants ;	Une évolution libre des territoires, basée sur la mise en valeur du vrai patrimoine (contrairement au patrimoine idéologique préféré pendant le communisme), une planification qui implique des acteurs divers et qui prend en compte de différents problèmes,

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

		une souplesse du processus d'aménagement.
Villes et urbanisation	Urbanisation croissante, concentration de la population dans des zones urbaines ou de grandes métropoles (Tsenkova, 2012a) ;	Evolution démographique et de densité libres, la dépopulation des grands centres urbains dans les années qui ont suivi la chute des régimes socialistes, suburbanisation ;
Transport	Accent mis sur le transport en commun, investissements dans les réseaux de distribution (ibid.).	Importance accrue de la voiture ;
Régime de la propriété	Peu de propriété privée, les terres appartenaient notamment à l'Etat.	La part de la propriété privée devient extrêmement importante, fait qui doit être pris en compte par la planification.

Tableau 8 Villes socialistes en changement. D'après Tsenkova, 2013

L'évolution des territoires et notamment des espaces urbains dans la période de transition a représenté une réaction claire contre la planification forcée des villes spécifique au communisme. En Roumanie, la plupart des lois liés à la planification – que ça soit territoriale, économique ou autre – ont été abrogées juste après le changement politique, mais la nouvelle législation n'a pas été mise en œuvre toute de suite ; par exemple, la première loi postcommuniste sur la planification du territoire date de 2001.

L'inertie postcommuniste ou « l'approche laisser-faire » des institutions, en partie comme conséquence évidente de leur besoin de se développer et évoluer, a été le cadre idéal pour une guérison nécessaire et attendue après les approches forcées du régime sur tout ce qui était aménagement, social ou économique – et leurs impacts sur la ville – mais cela a créé également le cadre pour un développement incontrôlé. Le manque de législation, de planification, d'institutions ou bien d'acteurs publics (ou privés) ayant la capacité de diriger cette nouvelle liberté a été à la base du développement chaotique des grandes villes.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Le changement dans la propriété a eu son rôle bien défini, puisqu'il était infiniment facile de contrôler et aménager un territoire appartenant à l'Etat qu'il était de travailler sur un territoire mixte, voire notamment privé.

L'étalement urbain est un des éléments les plus clairs de différenciation entre les villes occidentales et celles ex-socialistes, en termes d'évolution territoriale. Les politiques de développement territorial (mais aussi économique, social, etc.) ont été coordonnées complètement ou quasi complètement par l'Etat dans les pays ex-socialistes ; ce contrôle, ainsi que le poids réduit des acteurs privés dans la prise des décisions, ont pratiquement annulé la possibilité de l'étalement urbain, tel comme il est défini actuellement (voir chapitre 1) et comme on le retrouve dans la majeure partie des pays occidentaux.

Göler et Lehmeier (2012) montrent que, pour que la suburbanisation des villes est-européennes soit au même niveau que celle des Etats Unis ou bien de l'Europe occidentale, certaines préconditions doivent être remplies, notamment une croissance démographique et économique permettant une aisance de la classe moyenne de la population, mais aussi une bonne accessibilité des zones périphériques, soit par l'accès à des voitures individuelles, soit par un système de transport en commun particulièrement développé. La qualité des routes a aussi été évoquée comme facteur de restriction de l'étalement urbain.

La faiblesse de la planification au niveau régional et national et la volonté des communes suburbaines d'attirer de nouveaux résidents ont déterminé l'apparition d'un étalement urbain significatif autour Budapest et d'autres villes (Dövényi et Kovács, 2006, cités par Kováks Z., Hegedüs G. 2014).

En Roumanie aussi, l'urbanisation a suivi une trajectoire spécifique aux pays postsocialistes est-européens. La ville s'est généralement développée de façon discontinue, entre des ruptures et des chevauchements successifs de l'espace (Grancea, 2008).

Les fonctions des terrains ont également été impactées après 1990. Les modifications politiques et économiques ont entrainé des changements pratiques au niveau des entreprises, usines et d'autres éléments du système industriel. L'intérêt porté à ce domaine (comme aussi le financement) a diminué significativement, aussi à cause du tourbillon interne, mais aussi dû au fait que les principaux marchés extérieurs d'échange avaient subi des situations similaires. Par conséquent, un des effets les plus visibles du changement politique dans le milieu urbain à été la surface de plus en plus importante d'anciennes surfaces industrielles, maintenant

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

délaissées : les friches industrielles (*brownfield*). Les problèmes associés à des friches industrielles comprennent les coûts élevés de nettoyage des sols pollués, et parfois le manque de consensus sur ce qu'il faut faire avec le site une fois qu'il a été restauré. Pourtant, les friches industrielles constituent une ressource urbaine indispensable[19]. Au niveau européen, la restauration des friches industrielles représente un objectif important dans le contexte de la Stratégie Europe 2020 pour soutenir la croissance économique, créer des emplois et préserver l'environnement. Concrètement, l'Union Européenne a augmenté de 5% les fonds alloués pour les «actions intégrées de développement urbain durable», rubrique qui inclut la récupération des friches industrielles (Tolbaru, 2012). Actuellement, les pays les plus impliqués dans ce processus sont l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni, mais des villes ex-socialistes comme Prague, Budapest et Varsovie montrent de plus en plus d'intérêt à ce sujet.

Conclusion

L'empreinte territoriale des anciennes capitales ex-socialistes et l'aspect général du tissu urbain sont forte ment impactés par les différents types de maitrise urbaine abordées au niveau politique. L'intégration des résultats urbains de l'époque socialiste est difficilement faite dans certains cas, et il serait peut-être plus approprié de parler d'une « cohabitation » que d'une intégration d'une partie de la ville dans l'autre.

Ce qui reste fortement propre aux villes postsocialistes est leur approche concernant l'étalement urbain, qui a, dans la plupart des cas, une représentation distincte de ce que nous retrouvons dans les pays de l'Europe de l'Ouest ou bien des Etats-Unis, définie notamment par un mélange fonctionnel (résidentiel, commercial, de services et de bureaux), dans lequel la fonction résidentielle prend le dessus. Ce fait, qui n'est pas assez clairement traduit (ou maitrisé) dans les politiques, détermine la formation d'une périphérie spécifique, fortement résidentielle, constituée par des éléments peu cohérents et parfois à la limite de la légalité : des résidences fermées, mais aussi des quartiers de maisons privées qui ne respectent pas les règles d'urbanisme ; des « villages résidentiels » de haut standing, mais aussi des nouvelles résidences n'ayant pas accès aux équipements de base (voiries, transport en commun…).

19 http://ec.europa.eu/research/environment/print.cfm?file=/comm/research/environment/newsanddoc/article_3183_en.htm

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

2.3.2.1.Le logement au centre de la croissance urbaine

L'analyse de la politique du logement doit être directement liée à l'évolution démographique des capitales. Comme nous avons montré dans le sous chapitre 2.1, toutes les villes du groupe d'étude ont une tendance démographique positive, à l'exception de Bucarest. La construction actuelle des nouvelles résidences va, donc, dans le même sens que l'évolution démographique, à part pour la capitale roumaine ; ici, les marchés immobiliers sont actifs malgré la tendance décroissante de la population et la situation économique difficile (voir chapitres 1 et 4).

A Bucarest, Sofia, Budapest, Varsovie et Prague, le passé socialiste a laissé une forte empreinte sur la maitrise du logement, avec les grands ensembles résidentiels bâtis selon des objectifs quantitatifs, mais qui ne prenaient pas trop en compte la qualité de la vie des habitants. Par conséquent, après 1990, un changement naturel permettant une évolution opposée s'est développé, soutenu par l'apparition des marchés du logement, les modifications du régime de la propriété et du système législatif correspondant et l'ouverture générale vers le capitalisme.

Ce nouveau sens, ainsi que la réalité urbaine contemporaine – le fait que les villes soient confrontées à des défis démographiques, environnementaux, économiques, sociaux et spatiaux sans précédent, ont déterminé une croissance souvent mal maitrisée des espaces urbains et périurbains. La plupart des pays socialistes ont été confrontés à une certaine inertie législative, économique et des politiques après 1990, comme nous l'avons déjà montré auparavant.

Mais dès que le nouveau système s'est mis en route, les villes ont été confrontées au besoin d'équilibrer l'ancien et le nouveau, que cela soit lié aux politiques, au savoir-faire, aux processus de planification (qui s'ouvrait lentement vers les nouvelles influences du monde démocratique, sans pouvoir se séparer complètement de l'influence du passé), soit aux rôles des différents acteurs (ci-inclus notamment la nouveau-née société civile), soit, plus pratiquement, au nouveau tissu urbain qui était censé s'intégrer à l'ancien. Le succès de cette intégration et la cohérence du résultat final est propre à chaque pays et ville et dépend de l'efficacité des mesures prises au niveau national ou bien local et des acteurs impliqués, de leurs approches et volontés.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

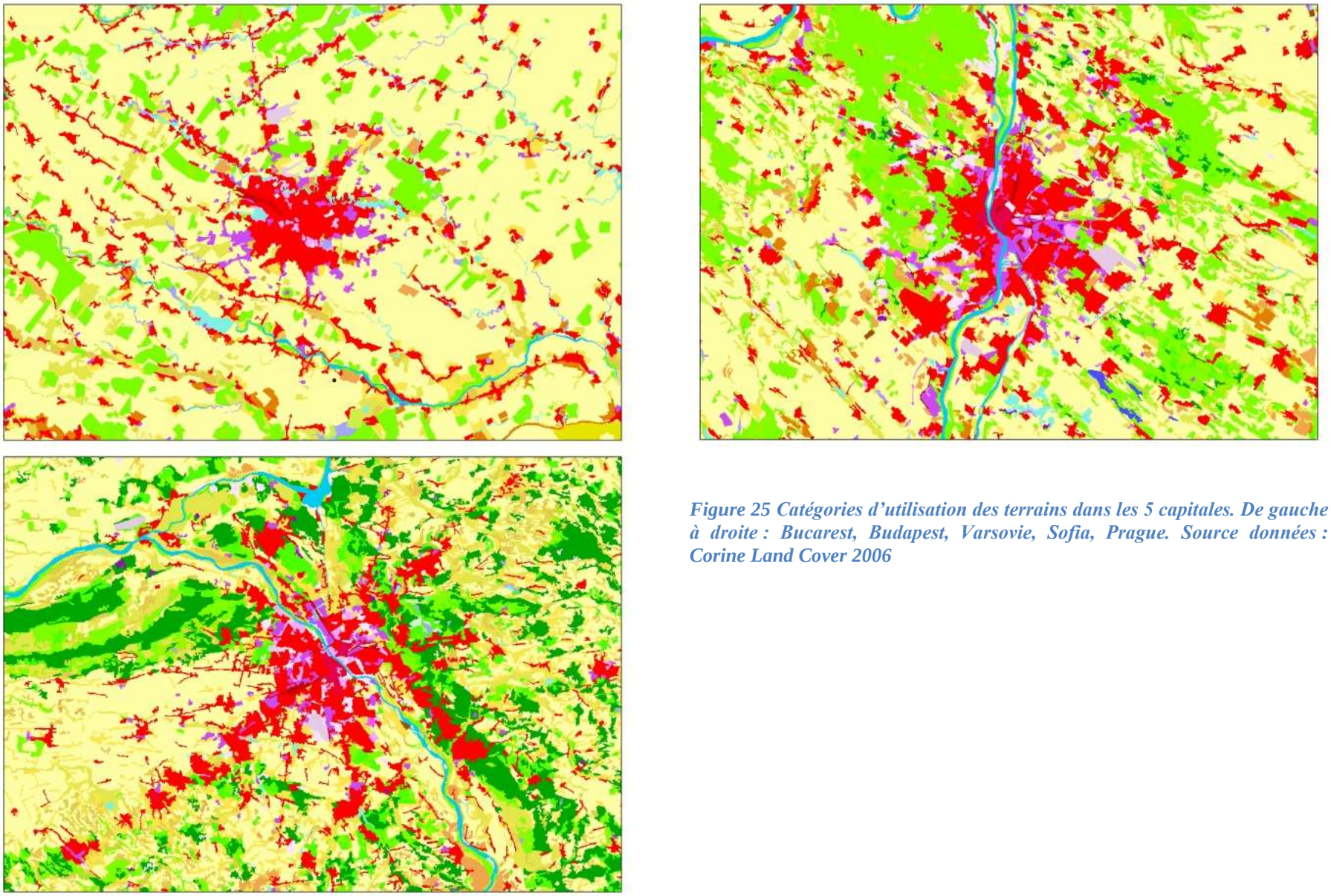
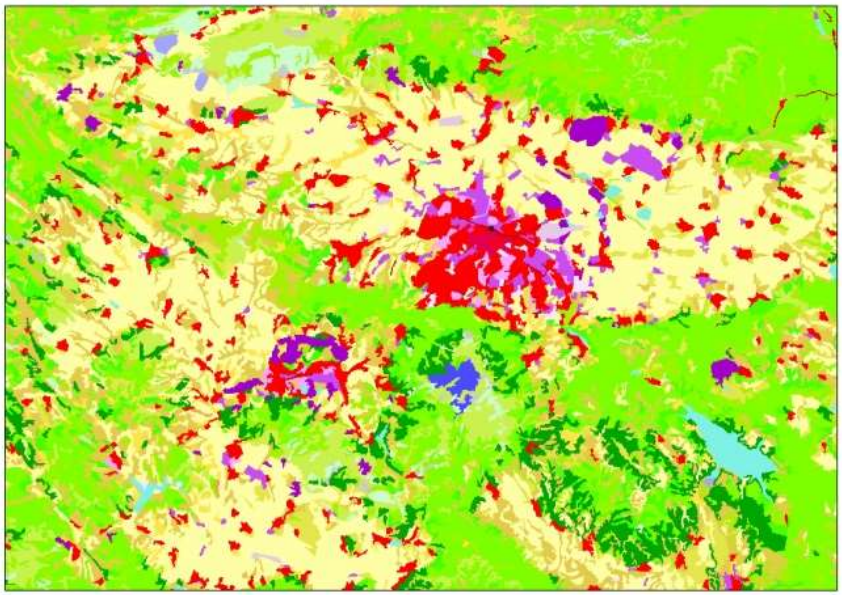
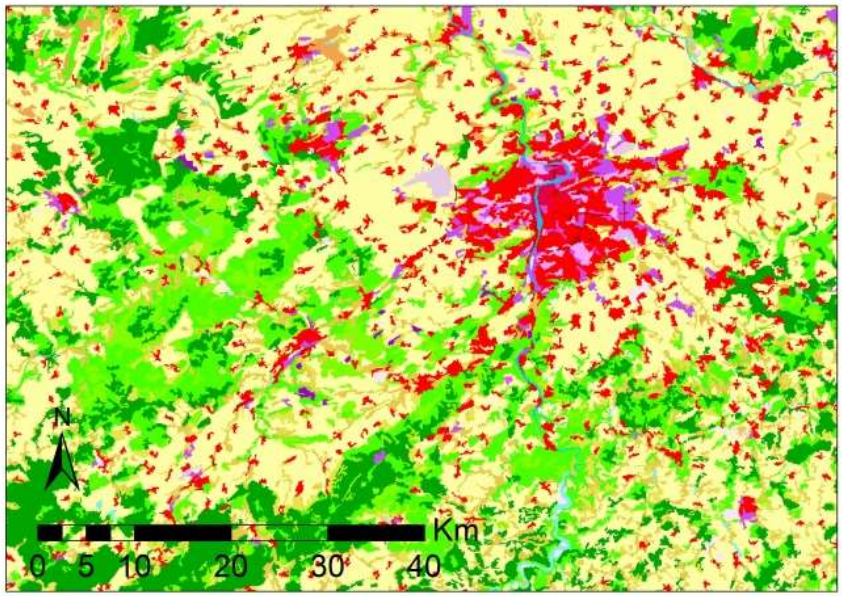


Figure 25 Catégories d'utilisation des terrains dans les 5 capitales. De gauche à droite : Bucarest, Budapest, Varsovie, Sofia, Prague. Source données : Corine Land Cover 2006





Légende

lceugr250_00_pct.tif

Value

- Tissu urbain continu
- Tissu urbain discontinu
- Zones industrielles et commerciales
- Réseau routier et ferroviaire
- Zones portuaires
- Aéroports
- Extraction de matériaux
- Décharges
- Chantiers
- Espaces verts urbains
- Equipements sportifs et de loisirs
- Vignobles
- Vergers et petits fruits
- Oliveraies
- Prairies
- Cultures annuelles associées aux cultures permanentes
- Systèmes culturaux et parcellaires complexes
- Surfaces essantiellement agricoles
- Territoires agro-forestiers
- Forêts de feuillus
- Forêts de conifères
- Forêts mélangées
- Végétation sclérophylle
- Marais intérieurs
- Cours d'eau
- Plans d'eau

Sykora et Ourednicek (2007) montrent, pour le cas de Prague, l'existence d'une division urbaine spécifique: la ville est séparée entre centre, ville proprement-dite (*inner-city*), où des blocks communistes ont été construits, et zone suburbaine interne, qui se trouvent sur le territoire administratif de la commune, et une zone suburbaine externe, au-delà de la limite administrative. La zone suburbaine interne fait l'objet des transformations intenses par la suburbanisation résidentielle et non résidentielle (ibid.) et correspond formellement aux terres de *l'extravilan* qui caractérisent les villes roumaines. Pourtant, malgré les similitudes avec Bucarest, nous ne pouvons plus parler d'un *extravilan* – une zone administrativement, mais pas fonctionnellement urbaine – à Bucarest ; ces anciennes terres agricoles ou couvertes de forêts n'existent pratiquement plus, elles ont été urbanisées, ce qui fait que, contrairement à Prague, la zone dynamique de croissance bucarestoise se trouve au-delà de son territoire administratif (Figure 25).

Cet exemple met en évidence une tendance générale de développement en-dehors des limites déjà urbanisées, un phénomène qui représente aujourd'hui un des intérêts des politiques européennes. Les villes de l'Europe orientale étaient sensiblement différentes de leurs homologues occidentaux. Une des différences les plus frappantes est que les villes socialistes n'avaient pas de périphérie suburbaine dans le sens strict (Hirt, 2007). Au lieu des zones résidentielles périurbaines tentaculaires qui sont typiques aux villes capitalistes, les villes socialistes avaient un périmètre urbain clairement marquée par les quartiers externes (souvent des quartiers dortoirs), avec une forte densité de la population. Au-delà de cette ceinture, le paysage était constitué par des villages (Haussermann, 1996, cité par Hirt, 2007) ou des villes satellites. Nous allons aborder le problème de l'étalement urbain lié à l'augmentation des espaces résidentiels (la suburbanisation résidentielle), qui ne représente pas un nouveau phénomène pour Bucarest, ni pour d'autres capitales (Sykora, Ourednicek, 2007), et qui a « profité » du terrain existant autour des capitales, ainsi que des prix fonciers logiquement plus bas pour se développer.

Selon Smetkowsky (2014), chaque ville a une dynamique spécifique. Pour les cas de Prague et Varsovie, l'auteur met en évidence une croissance simultanée de la population dans la ville et dans les zones périurbaines, contrairement à la situation de Bucarest et Budapest, où la population décroissante des zones centrales est associée à une croissance démographique des zones périurbaines, fait qui monte potentiellement une suburbanisation très active.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Le processus de suburbanisation à Sofia a débuté dans les années 2000 (Stanilov, Sikora, 2014) et a été considérablement ralenti par la crise économique. A Bucarest et Prague (Sykora, Ourednicek, 2007), il a commencé à partir de la 2e moitié des années 1990, dans le même temps que l'apparition des zones commerciales suburbaines.

Spatialement, l'étalement résidentiel se fait différemment selon les cas ; à Bucarest et Sofia, il est fortement influencé par le cadre naturel (la forêt Baneasa au nord de Bucarest, qui attire la population aisée, pareillement à la montagne Vitosha au sud de la capitale bulgare (Stanilov, Sikora, 2014). A Budapest, c'est surtout au long des principales axes routières que les nouvelles résidences apparaissent.

En Prague, comme à Bucarest, la restructuration urbaine postcommuniste s'est faite par le biais de la commercialisation du « vieux centre », la suburbanisation commerciale et résidentielle des zones externes et la revitalisation de l'*inner city* (Sykora, Ourednicek, 2007). La suburbanisation résidentielle a été liée au développement des centres commerciaux de type compact (hypermarchés et magasins) et à l'apparition des nouvelles zones industrielles ou de stockage. Ce phénomène caractéristique la ville de Prague (ibid.), mais aussi d'autres capitales.

En termes de politiques territoriales concernant le logement, les différences entre les pays de l'Est et de l'Ouest sont remarquables, malgré le contexte théoriquement commun mis en place (indirectement) par les demandes de l'Union Européenne.

Premièrement, il est nécessaire d'insister sur l'approche fondamentalement différente concernant la propriété : les pays postsocialistes sont caractérisés par un taux important de propriétaires, parmi les plus élevés d'Europe.

Pays	Propriétaires de logements (% de la population totale)	Pays	Propriétaires de logements (% de la population totale)
Roumanie	95,6	**Portugal**	74,2
Lituanie	92,2	**Chypre**	74,0
Slovaquie	90,5	**Finlande**	73,6
Hongrie	89,6	**Italie**	73,0
Croatie	88,5	**Luxembourg**	73,0
Bulgarie	85,7	**Belgique**	72,3

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Pologne	83,8	***UE (28 pays)***	70,0
Norvège	83,5	**Irlande**	69,9
Lettonie	81,2	**Suède**	69,6
Estonie	81,1	**Pays Bas**	67,1
Malte	80,3	**Royaume Uni**	64,6
R. Tchèque	80,1	**France**	64,3
Espagne	77,7	**Danemark**	63,0
Islande	77,5	**Autriche**	57,3
Slovénie	76,6	**Allemagne**	52,6
Grèce	75,8	**Suisse**	44,0

Tableau 9 Pourcentage des propriétaires dans les pays de l'Union Européenne. Source des données, Eurostat, 2015

La Roumanie est le pays européen avec les taux le plus élevé de propriétaires, 95,6%, par comparaison à la moyenne européenne de 70 % (Tableau 9). Tous les pays postsocialistes se retrouvent au-dessus de cette moyenne.

En ce qui concerne les politiques nationales au sujet du logement, elles restent dans des lignes relativement générales et mentionnent seulement parfois ou indirectement les implications pratiques de cette thématique.

Par exemple, l'objectif principal de la politique roumaine concernant le logement est d'offrir des logements décents pour tous et des conditions de vie décentes pour les personnes défavorisées, ainsi que de créer des instruments techniques et financiers appropriés pour répondre à la demande de logement et d'assurer les outils techniques et méthodologiques nécessaires pour améliorer la qualité des conditions de vie et pour mettre en œuvre la mixité sociale (Dol, Haffner, 2010). Bulgarie vise plutôt la croissance du parc locatif, par la rénovation des bâtiments résidentiels, par l'implication des acteurs publics et privés dans ce processus ou bien par l'augmentation des résidences à louer.

Pour la Pologne, l'objectif est de réduire le coût de construction et d'améliorer la disponibilité des ressources financières, d'assurer l'expansion de logements destinés à la location, d'améliorer la mobilité spatiale de la main-d'œuvre en utilisant le stock de logements existants et de revitaliser les zones urbaines. En revanche de cette vision économique, la Hongrie base sa politique de logement sur des éléments sociaux et environnementaux: le soutien à l'achat

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

immobilier pour les jeunes familles avec enfants, le soutien aux ménages à faible revenu par le biais de l'augmentation du parc locatif et l'offre des subventions pour la rénovation énergétique des bâtiments. Le même sens est adopté par la République tchèque, mais qui vise plutôt la qualité de la vie des habitants.

Pays	Responsable du développement des politiques	Responsable de la mise en œuvre des politiques	Acteurs publics/privés
Roumanie	L'Etat, les autorités locales	Le ministère du Développement régional et du Tourisme, les autorités locales, l'Agence nationale du logement	Public
Bulgarie	L'Etat	L'Etat, les communes	Public
Hongrie	L'Etat et les administrations locales	-	Public et privé
R. Tchèque	L'Etat	Les autorités locales	Public et privé
Pologne	Autorités régionales et locales	Le Ministère des constructions	Public

Tableau 10 Les autorités responsables de la création et la mise en œuvre des politiques relatives au logement

Les différences, ainsi que la réussite de la mise en œuvre des politiques peuvent également être liées aux acteurs qui doivent les implémenter (Tableau 10). Selon le rapport (Dol, Haffner, 2010), dans la plupart des cas, ce sont les acteurs publics qui décident et qui mettent en œuvre la politique du logement.

Un tissu urbain hérité du socialisme

Les politiques du logement mises en place actuellement doivent obligatoirement prendre en compte les deux aspects-clé de la réalité urbaine locale : la part de la ville occupée par des logements de l'ère communiste et la tendance à sortir de la ville, en occupant les périphéries avec de nouveaux immeubles résidentiels. La gestion de ces deux types de logements se fait différemment aussi du point de vue concret, mais aussi en ce qui concerne l'approche politique.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Les formes urbaines résidentielles spécifiques aux années socialistes étaient fondées sur l'utilisation de tours et barres (même si ce type de construction existe aussi dans d'autres contextes) – les grandes résidences d'habitat collectif issues d'un mélange fonctionnel et esthétique de l'architecture staliniste et des idées du Corbusier. L'aspect pratique de ces bâtiments est particulièrement notable : un usage efficace du terrain, c'est-à-dire une urbanisation quasi continue, avec des densités élevées et une morphologie urbaine compacte ; des quartiers desservis par des commerces locaux, mais aussi par une bonne connexion via le transport en commun avec les espaces de travail.

Du point de vue social, les quartiers de tours et barres (Figure 26) proposaient en théorie un mélange socio-économique des habitants, qui allait dans le sens « égalitaire » soutenu par le régime. Dans la plupart des pays socialistes (Tsenkova, 2009, Andrusz, Harloe, Szelenyi, 1996), l'habitat était totalement contrôlé par l'Etat, qui proposait des logements à prix abordable, soit en location, soit en achat.

Temelová et al. (2010) soulignent les transformations sociales apparues dans le logement dans la République tchèque postsocialiste, en montrant que les grands ensembles de barres –le type dominant de logements construit durant l'ère socialiste et qui représente 20 à 40 pourcent du stock de logements des pays de l'Europe centrale et orientale – étaient fortement mixtes socialement, et accueillaient une proportion importante de familles avec des enfants. Au niveau de la Serbie, deux tiers du logement national a été construit pendant les années du socialisme, 24% seulement entre 1971 et 1980 (UNECE, 2006).

Le même type de logement est estimé à 3 – 7 % au niveau de l'Europe de l'Ouest (Enyedi, 1998, Tosics, 2004, Dimitrovska Andrews, 2005, cités par Temelova et al. 2010) ; la France est le seul des pays capitalistes occidentaux à avoir choisi massivement les barres pour résoudre la crise du logement (Fourcaut, 2006). Dans ces pays-là, ce type de logement s'adressait notamment à la classe ouvrière (Friedrichs et al., 2003).

Un des problèmes liés à ce type d'habitat est l'accès insuffisant aux services, la littérature scientifique lui attribuant suivant le terme de cité dortoir. En effet, dans la construction de ces quartiers, l'accent a été mis sur les besoins les plus basiques de la population et sur le côté extrêmement pratique du point de vue économique. Les habitants y avaient accès à des services commerciaux (le marché de quartier et des magasins) et de santé de proximité, mais d'une manière uniforme, contrôlée, non-concurrentielle et limitée du point de vue de la

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

gamme d'options. Les services culturels et institutionnels étaient notamment concentrés dans les zones centrales de la ville.

Actuellement, les acteurs impliqués dans le développement urbain mettent en évidence une série de problèmes dérivés de l'ancien fonctionnement de ces quartiers. Premièrement, nous pouvons parler d'une nouvelle ségrégation postsocialiste, déterminée par la volonté et la possibilité des personnes plus aisées de quitter les cités dortoirs (Großmann, et al., 2015). Ensuite, le tissu urbain est devenu inadapté aux normes actuelles et aux besoins des habitants, en termes de qualité de la vie. Nous pouvons parler des espaces locatifs insuffisants, de certains aspects de la vie en commun, ainsi que de l'âge des bâtiments, mais aussi des aspects liés à la vie externe, comme la sécurité, la préoccupation pour l'environnement ou bien l'accès à des espaces publiques (parcs, zones pour les enfants, mobilier urbain, etc.).

En ce qui concerne les fonctions de ces espaces, les choses ont avancé rapidement dès que les investissements se sont libéralisés ; nous ne parlons plus des quartiers dortoirs, sauf pour certaines zones; les services se sont développés et se sont diffusés entre les différents éléments du tissu urbain existant, soit dans des espaces spécifiques (supermarchés, restaurants, magasins, etc.), soit au rez-de-chaussée des immeubles existants. Les activités culturelles sont également apparues.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 26 Architecture communiste à Varsovie (Aleksandra Gajkowicza), Budapest (Mohai Way), Sofia (Boulevard Madrid), Bucarest (quartier Piata Muncii) et Prague (Brdickova), de gauche à droite. Source des images : Google street view

Après le changement politique et le rétablissement du marché économique, la situation a changé, ainsi que les besoins des citoyens ; l'augmentation du niveau de vie a attiré de plus en plus d'habitants vers les périphéries, en créant un besoin de développement de la suburbanisation résidentielle. Ce fait a été déterminé non seulement par le manque d'espacé au sein des zones urbaines – le besoin de nouvel habitat ne pouvait pas être résolu au sain du territoire urbain – mais aussi comme une réaction contre les quartiers socialistes, dont l'image était peu attirante. Les systèmes financiers d'aide à l'immobilier, apparus ensuite (Sykora, Ourednicek, 2007) et soutenus par les nouvelles législations, ont déterminé le dernier pas vers les marchés immobiliers capitalistes dans les pays ex-socialistes. Pourtant, la plupart des anciennes cités dortoirs restent visibles dans le tissu urbain des villes.

Les nouvelles résidences – cause de ségrégation sociale et urbaine ?

Nous avions abordé la problématique de la ségrégation des populations défavorisées qui habitent les logements informels ; la ségrégation (auto-ségrégation, telle comme définie par Mionel, 2011) affecte également les quartiers aisés, d'une façon liée non aux contraintes financières ou légales, mais plutôt au choix de ces populations, qui préfèrent certaines zones résidentielles. Les *gated-communities* (résidences fermées) sont un produit des changements socio-économiques apparus avec l'ouverture des marchés. Une nouvelle catégorie sociale aisée (les « privilégiés urbains » - Mionel V., Mionel, O., 2012) est apparue et est devenue libre de définir son style de vie, ses besoins et son statut lié à ses possibilités financières. Du point de vue territorial, nous remarquons les effets de ces choix dans le développement accru des logements qui s'adressent à cette catégorie particulière, singulièrement des *gated communities*.

Les définitions des résidences fermées varient en fonction des aspects à être pris en compte, mais une définition générale est celle du dictionnaire Oxford, selon laquelle une *gated community* est *un secteur résidentiel avec des routes disposant de portes pour contrôler le mouvement du trafic et des personnes dans et hors de la zone*[20]. Conformément à Blandy, et al. 2003, cité par Hegedűs (2009b) elles sont des *zones résidentielles clôturées ou entourées par des enclos, auxquelles l'accès du public est limité, qui utilisent souvent des gardians ou*

[20] http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/gated-community

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

du personnel de sécurité et qui sont souvent caractérisées par des accords légaux qui obligent les résidents à un code comportemental.

Ce phénomène n'est pas spécifique aux pays socialistes : d'ailleurs, trouve ses racines dans les années 1970 aux USA (Le Goix, 2005), comme réponse à la demande de la population des retraités aisés, approche qui est ultérieurement devenue plus ample, afin d'intégrer les catégories sociales moyennes (Low, 2001, cité par Zotova, M, 2012). Au début des années 2000, les résidences fermées abritaient 4 millions personnes de la population des Etats–Unis et représentaient 11% des nouveaux logements (Blandy, Lister, Atkinson, Flint, 2003). Elles sont actuellement fortement populaires au niveau mondial, pour des raisons de sécurité, de politique locale/nationale ou bien de tradition (besoin d'appartenir à une communauté, par exemple). En Europe, les premières communautés fermées apparaissent au cours des années 1980 sur la côte Méditerranéenne de l'Espagne et de la France, et elles se sont développées subséquemment dans les zones urbaines de l'Europe Centrale et d'Ouest (Hegedűs, 2009).

Le phénomène a été traité dans la littérature française par des spécialistes comme Madoré (2012, 2015), Billard (2010) ou Charmes (2005).

Dans l'Est du continent, ce type d'ensemble résidentiel est apparu après la chute des régimes socialistes dans le sens d'origine Américaine, mais il est nécessaire de dire que ce type de résidence fermée et sécuritaire existait aussi dans le contexte communiste, même si autrement, en s'adressant surtout aux représentants de haut niveau du Parti Communiste (Stoyanov et Frantz, 2006, cités par Polanska, D., 2014). Si nous utilisons la typologie des phases de transition des pays postsocialistes vers l'économie de marché proposée par Sykora et Bouzarovski (2012), l'orientation vers les communautés fermées appartient à la 2^{e} étape, celle qui induit des changements au niveau de la vie des citoyens, car elle est associée au besoin des nouveaux représentants des classes aisées de profiter de leur privilèges financiers.

Du point de vue quantitatif, la situation diffère d'un pays à l'autre. Le cas de la Varsovie est particulièrement intéressant, comme on y retrouve plus de 400 telles résidences (Gadecki, 2012), construites à partir de 1997 (Polanska, 2010). A Budapest, les premiers ensembles fermés datent de 1990 – 1992(Kovacs, Hegedűs, 2014), comme à Sofia (Stoyanov**,** Frantz, 2006). Bucarest a suivi en 1994, avec son premier ensemble, « French Village » (Patroescu, Nita, Ioja, Vanau, 2009, Rufat, 2003). Prague s'est associé à ce phénomène plus tard, à partir des années 2000 (Sykora, Brabec, 2009). Généralement, ce type de logement a atteint un

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

premier sommet quantitatif entre 2002 et 2004, et un deuxième juste avant la crise économique, en 2007 – 2008.

De nombreux facteurs sociaux, économiques et culturels à de différentes échelles contribuent à l'existence et l'évolution des quartiers fermés (Górczyńska, 2002). Outre la survie des antécédents historiques, d'autres facteurs contribuent à la popularité croissante des *gated communities*, tels que les facteurs économiques (par exemple de la mondialisation sociale et économique), l'utilisation efficace des terres et des facteurs sociaux (par exemple la peur de la criminalité et le déclin de la vie publique des quartiers) (Hegedűs, 2009a). Les catégories sociales aisées et moyennes se sont orientées vers ce type de résidence à base de plusieurs raisons, dont la sécurité, l'intimité, le bon standard de vie, les voisins, le prestige, la communauté (Polanska, 2010, Hegedűs 2009a), mais aussi l'accès aux services (Kovacs, Hegedűs, 2014). La demande de logements fermés accroit au fur et à mesure que la catégorie sociale moyenne devient plus significative (Patroescu, Nita, Ioja, Vanau, 2009).

Par contre, les motivations des citoyens pour occuper un tel logement ne sont pas toujours réalistes : Smigiel (2014), qui explore dans son travail le jeu d'acteurs impliqués dans la création et multiplication de cette forme de logement à Sofia (Bulgarie) met en évidence le fait qu'il serait difficile d'appeler ces résidences des « communautés », compte tenu du fait que les relations sociales entre les habitants sont pratiquement non-existantes, la cohésion est limitée et le sens de la communauté n'existe pas. Dans ce cas particulier, les habitants « perçoivent leur espace de vie plutôt comme un quartier prestigieux, un concept de logement progressif et un nouveau moyen d'organisation sociale » (ibid.).

En termes de position géographique, la plupart des *gated communities* se retrouvent soit vers les extrémités du territoire administratif des villes (Bucarest et Prague) (Sykora, Brabec, 2009), soit à l'intérieur de la ville (Budapest, dans les premières années, mais le phénomène s'est ensuite étendu vers la zone suburbaine) (Hegedűs 2009b), soit dans des zones résidentielles suburbaines.

A Budapest, comme dans les autres villes étudiées, nous retrouvons des enclaves résidentielles fermées de haut standing (Kováks, Hegedüs, 2014), un système administratif public décentralisé et déréglementé, une attitude « laissez-faire » de la part de l'Etat. Des communautés fermées (*lakópark*, définies comme « un set de bâtiments résidentiels communs ayant un style architecturel uniforme, construits sur le même lot »). Les caractéristiques de ce type de résidence varient et peuvent aller des tours d'appartements à des maisons uniformes.

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

Elles mettent à la disposition des habitants des services divers, comme des zones vertes, des zones pour les enfants ou bien des piscines.

Ce type de logement a une image publique forte positive en Hongrie car il représente un nouveau style de vie s'opposant au système économique antérieur (Cséfalvay, 2011 ; Tömöri et Süli-Zakar, 2011, cités par Kováks Z., Hegedüs G. 2014). Contrairement au cas de Bucarest, à Budapest on a construit les premiers parcs résidentiels immédiatement après le changement économique et politique de 1990 (en 1990 et 1992, Kováks, Hegedüs, 2014) s'adressant à un public aisé. Ces éléments ne sont pas spécifiques aux capitales, mais affectent dans le même sens les autres villes, caractérisées par une variété de logements offerts sur les marchés immobiliers, étalement urbain (influencé par la qualité des routes) qui définit plusieurs zones métropolitaines, une explosion de résidences fermées (Gluszak, Marona, 2011).

La littérature de spécialité met en évidence souvent la problématique sociale qui dérive de la réalité urbaine postsocialiste, c'est-à-dire la ségrégation ou bien la gentrification (embourgeoisement urbain): des éléments d'inégalité.

Les pays qui ont partagé cette idéologie similaire ont eu, par conséquent, en commun une volonté politique d'égalité des citoyens. La suppression du système de classes, considéré comme issu du capitalisme, était un but important à atteindre par le contrôle complet du logement. Les avis des chercheurs ont été différents à ce sujet au cours des années (Ruoppila, S., 2009), de la validation quasi totale du succès de cette politique (Hamilton et Burnett, 1979; French et Hamilton, 1979, cités par Ruoppila, S., 2009) à sa négation (Iván Szelényi dans *Urban Inequalities under State Socialism*, 1983, cité par Ruoppila, S., 2009, qui soutient que le système avait juste modifié la façon de créer des illégalités, en rendant accessibles certains biens plutôt à des personnes importantes).

Le problème du logement informel

Bien qu'il existe divers types de logements informels, de nombreuses définitions soulignent le caractère informel de la construction et le non-respect des plans d'utilisation des terrains comme les principales caractéristiques. Une distinction très nette doit être faite entre les établissements informels et le squat, deux concepts ayant une signification différente (Göler, Lehmeier, 2012, Aguilera, 2015). Le squattage est lié à l'occupation illégale des biens

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

immobiliers (bâtiments) légalement construits, mais dont la propriété est souvent incertaine, et ce n'est pas un sujet que nous allons aborder dans la présente étude.

Le logement informel dans les Etats du Sud-est de l'Europe a été traité dans la Déclaration de Vienne de 2004 (OSCE, 2004), document qui définit ce type de logement :

« *Les établissements informels sont des établissements humains, qui, pour une variété de raisons, ne respectent pas les exigences afin d'être reconnus juridiquement (et qui ont été construits sans respecter les procédures formelles de la propriété juridique, le transfert de propriété, ainsi que les règlements d'urbanisme et du bâtiment), et entravent le développement économique. Bien qu'il y ait de la diversité régionale importante en termes de leur manifestation, ces implantations se caractérisent principalement par la tenure foncière informelle ou précaire, l'accès insuffisant aux services de base, à l'infrastructure à la fois physique et sociale et au financement immobilier* » (OSCE, 2004).

Selon Tsenkova (2010), le logement informel a les caractéristiques suivantes:

- Manque de sécurité concernant la propriété ;
- Manque de services de base ;
- Il contrevient aux règlements de la ville ;
- Construit sur un terrain qui n'appartient pas au propriétaire ;
- Accès insuffisant aux services publics de base;
- Insalubre ou présentant une structure illégale et inadéquate ;
- Pauvreté et exclusion sociale;
- Conditions de vie insalubres ou dangereuses.

A la conférence de l'UNECE sur l'habitat européen (mars 2015, Prague), le logement informel, vu comme une conséquence de la pauvreté urbaine, constitue un des défis pour la zone UNECE. La pauvreté urbaine se traduit dans le manque de logements accessibles et abordables qui affecte notamment les personnes à faible revenu. «*La réémergence du logement informel est anticipée, car ceux n'ayant pas accès aux marchés immobiliers n'ont pas un autre choix que de vivre dans des bidonvilles avec des infrastructures limitées et des systèmes d'assainissement insuffisants, qui affectent la santé de la population. Dans les zones urbaines démunies, les activités de régénération physique et économique demandent des approches cohérentes et multidimensionnelles*».

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Conformément au draft de la déclaration de Prague (EU Habitat, 2016), ce fait concerne particulièrement les populations marginalisées, dont l'intégration demande « des investissements dans l'emploi, l'éducation, les soins de santé, le logement et l'intégration sociale ».

Les logements informels dans les villes postsocialistes d'Europe de sud-est – soit groupés, prenant la forme d'un quartier, soit dispersés – sont une manifestation distincte du processus de transformation systémique postsocialiste, exacerbée par un manque de planification urbaine efficace et d'exécution des plans urbanistiques mis en place par les administrations. Dans certaines villes postcommunistes, l'apparition de résidences informelles est un phénomène associé à la vague d'urbanisation des années 1960 et 1970. Dans d'autres, le phénomène est lié à l'afflux d'immigrants et de réfugiés dans les années 1990 (Tsenkova, 2010). Les zones de résidences informelles sont le résultat de plusieurs facteurs: la planification spatiale insuffisante, une législation dépassée et complexe, les politiques de logement qui ne garantissent pas la fourniture de logements abordables et les structures de l'administration publique obsolètes. Pendant la période d'inertie qui a caractérisé les premières années de transition, le vide législatif et le manque d'expérience au niveau administratif ont assuré le cadre pour le développement du logement informel. Il s'agit notamment des maisons individuelles, construites sans prendre compte des règlements d'urbanisme ou des plans d'aménagement. En Roumanie, l'apparition de cette typologie urbaine est liée aux changements législatifs et politiques de 1989. Après l'abolition de la loi 58/ 1974 sur la systématisation urbaine et territoriale en 1990, il a fallu 11 ans pour la création du première document de planification urbaine du territoire. Ce manque législatif, ainsi que les nouveaux rôles assumés par les administrations locales après la décentralisation (rôles pour lesquels elles n'étaient pas toujours préparées), ont fait que, pendant ce temps, la situation avance d'une manière quasi-libre et non-coordonnée. Le passage d'une planification territoriale nationale, tournant autour le développement économique et notamment l'industrie, basée sur des plans quinquennaux à une planification locale, au niveau des communes (les plans généraux d'urbanisme) a eu pour conséquence la difficulté d'intégrer certains espaces informels dans la trame urbaine des villes (Suditu, Valceanu, 2013), fait qui a déterminé leur positionnement « hors la loi » et leur évolution continue dans ce cadre informel. Il a été donc facile pour les développeurs d'apprendre à « jouer le jeu », le cas n'étant pas forcement limité à la Roumanie, mais à plusieurs villes postsocialistes qui ont vécu une suburbanisation rapide après 1990 (Kováks Z., Hegedüs G. 2014).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Suditu (Suditu, Valceanu, 2013) met en évidence le fait que le nombre élevé de bâtiments illégaux (sans autorisation de construction, ou bien qui ne respectent pas les avis) est dû à la violation des régulations urbaines et au manque de contrôle concernant les standards de constructions. En fait, l'incapacité (ou manque de volonté) décisionnelle a fait que, « en suivant le principe de *ce qui n'est pas légal ne devrait pas exister ni sur le terrain, ni dans les documents*, certains groupes de logements informels – partie d'entre eux situés dans des zones de risques naturelles ou biologiques – ne sont même pas mentionnés dans la documentation d'urbanisme » (Suditu, 2013).

A Belgrade, comme à Bucarest, le logement informel est apparu notamment dans la périphérie de la ville (Simeuncevic Radulovic, et al., 2013). Par contre, il a eu un développement historique différent : les plus importants quartiers informels datent des années 70 – 90 et sont liés aux problèmes liés à l'accès au logement dans le Belgrade socialiste, notamment pour des immigrants d'autres régions serbes. Ce fait est spécifique à toute l'ancienne Yougoslavie (Tsenkova, 2012b). D'ailleurs, la littérature scientifique fait ressortir les migrants (et/ou les réfugiés) comme sources-clé de l'apparition du logement informel dans les pays Balkaniques (ibid.).

Contrairement à cette réalité, à Bucarest, nous pouvons parler de deux catégories de logement informel : premièrement, les constructions illégales entraînées par la pauvreté et l'exclusion sociale. Il s'agit ici d'un phénomène répandu dans l'ensemble des pays ex-socialistes, mais notamment là où la migration, la pauvreté et parfois les réfugiés ont déterminé une vague de constructions illégales. Deuxièmement, nous parlons des constructions non-conformes et hors-règles, faites par des propriétaires des terrains sans prendre en compte la possibilité d'y construire ou bien les normes de construction. Dans cette catégorie-ci nous incluons notamment les propriétaires des terrains agricoles ou qui appartiennent à d'autres catégories de terrains non-aménagés ; ces constructions ont souvent aucun permit ou autorisation et ne sont pas adaptées aux normes en vigueur.

Ces types de logement informel posent plusieurs problèmes au niveau économique, social, environnemental et urbanistique. Economiquement, il s'agit des couts directs et indirects liés au développement et à la transformation subséquente et requise de ce type de quartier. On parle donc, directement, d'un cout direct lié aux investissements à faire à posteriori pour les encadrer dans les normes, mais aussi des taxes et impôts qui ne sont pas payé, ou bien des couts liés à la commercialisation de ces résidences, qui se fait habituellement directement,

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

sans impliquer les banques (De Soto, 2003, cité par Tsenkova, 2012b, Tsenkova, 2010). Indirectement, nous pouvons souligner les couts qui dérivent de la mauvaise gestion des terrains, qui pourraient éventuellement être mieux utilisés ou avoir une autre fonction, plus rentable. A titre d'exemple, les logements informels construits sur des terres agricoles, qui sont à la base d'une des formes d'étalement urbain à Bucarest (étalement en saut de grenouille) qui rendent non-cultivables pas seulement les terrains sur lesquels on a construit, mais aussi de vastes zones autour de ces constructions. La maitrise du terrain est rendue difficile également pour les administrations, qui ont du mal à proposer une planification réaliste et efficace de ces zones, sans que leur statut soit clair.

Socialement, la problématique est construite autour la ségrégation, mais non seulement. La ségrégation a plusieurs causes ou typologies dans les anciens pays socialistes. Par conséquent, nous pouvons parler d'une ségrégation :

- Socio-économique, basée sur des différences de statut ;
- Ethnique, basée sur des différences liés à l'origine ou à l'appartenance à un certain groupe ethnique ; celle-ci peut être liée à une perception déjà existante de la population ou bien elle peut apparaitre suite à un phénomène-clé (par exemple, les réfugiés de la guerre des Balkans qui se sont installés dans les périphéries de certaines villes.

A Budapest des années 1980 – 1990, nous pouvons parler d'une ségrégation des Roms – la seule grande minorité défavorisée (Ladányi, 1989). Les zones résidentielles ou ils habitaient étaient clairement délimitées : presque la moitié dans la ceinture interne de bidonvilles de Pesta, notamment dans des anciens immeubles de l'Etat. Par contre, dans les zones résidentielles de haut standing de Buda, la population de Roms est pratiquement non-existante (Ladányi, 2008). Il s'agit donc d'une ségrégation ethnique claire (Ivancheva, 2015). Comme dans le cas de Budapest, certains quartiers bucarestois de haut niveau s'isolent dans une forme « d'auto ségrégation » (Mionel, 2011). Il s'agit ici d'une tendance spécifique aux quartiers où la position géographique sert d'indicateur pour la position sociale de ses habitants. L'inaccessibilité du quartier a fait « bloquer » à l'intérieur les catégories sociales situées en haut de l'échelle financière. Selon Mionel (ibid.), ces quartiers auto-ségrégués offrent de meilleures conditions de vie, sécurité, propreté et tranquillité. On y retrouve un développement notamment horizontal avec des espaces vastes, des espaces verts. Pareillement

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

qu'à Budapest, la mixité sociale est diminuée et l'auteur met en évidence l'absence des Roms[21].

D'autres enjeux qui ressortent du logement informel sont liés donc au statut socio-économique des habitants. Ces personnes sont souvent pauvres et défavorisées, face à une hausse du chômage, aux difficultés et insécurités sociales et liées à la propriété (Leckie, 2002, OSCE, 2006, cités par Tsvenkova (2010). En plus, dans certains cas, ces zones restent disponibles à des catégories vulnérables de personnes. A titre d'exemple, une étude sur le logement informel à Belgrade, citée par Tsvenkova (2010) montre que les personnes attirées par ce type de logement étaient de jeunes familles sans accès financier au logement formel (35%), des refugiés (23%) et finalement des Roms (18%) (ibid.). L'accès insuffisant aux services de santé et éducationnels posent des problèmes en ce qui concerne la qualité de la vie, de la santé et de l'égalité des chances des personnes issues de ces logements.

Le développement non contrôlé et le manque des infrastructures de base (eau, décharges, déchets, chauffage) impactent directement la qualité de l'environnement local. En plus des déficits d'infrastructure, certains établissements sont directement exposés aux risques environnementaux associés aux glissements de terrain, inondations, drainage inadéquat et pollution de l'environnement (ibid.).

La régularisation de ces logements et, par conséquent, celle de leurs habitants, devrait représenter une priorité au niveau immédiat et pratique pour les villes, car cela a des bénéfices importants au niveau économique (l'impulsion de l'économie formelle, l'augmentation des revenus fiscales et la contribution à la création d'emplois), social (cohésion sociale, limitation des problèmes liés à la santé, accès aux services, qualité de la vie, une mixité sociale accrue) et organisationnel (planification réaliste rendue possible, une meilleure gouvernance).

Selon la Déclaration de Vienne, les politiques du logement doivent viser à régulariser les établissements informels et à améliorer les conditions de vie des quartiers informels. Pourtant, dans la plupart des cas, les gouvernements locaux ont été relativement lents à développer une nouvelle génération de plans directeurs, et les investissements immobiliers les plus dynamiques des 20 dernières années ont eu lieu grâce à des modifications ad hoc des plans socialistes (Tsvenkova, 2012b). Les modifications « réelles » faites aux documents de planification urbaine sont relativement récentes. A Belgrade, les institutions publiques avaient

[21] De nombreuses recherches conduites dans les pays postsocialistes font un point à part sur la présence/absence des Roms, notamment car il s'agit d'une des minorités les plus nombreuses

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

prévu un plan de restructuration de ces quartiers pour 2010 (Simeuncevic Radulovic, Mitrović, Ralević, Đurović, 2013). Kosovo avait déjà signé des plans d'action en 2006, suite à la Déclaration de Vienne sur le logement informel (2004). Ces documents fournissent un cadre institutionnel pour la gestion du processus de régularisation et pour protéger les droits des habitants des quartiers informels (OSCE, 2011).

Dans les pays où des plans nationaux n'ont pas été signés (Kosovo ou Monténégro, par exemple), les mesures sont prises au niveau de chaque administration locale (OSCE, 2011).

En ce qui concerne Bucarest, les recherches dans le domaine sont relativement nouvelles. Malgré le fait que, législativement, il y a eu une base pour recadrer la situation de ces zones, le fait que les outils pratiques n'ont pas été mis en place a rendu le processus assez lent. Les politiques et approches concernant le résidentiel à Bucarest seront abordés davantage dans le 4^{e} chapitre.

Afin de résoudre ces problèmes concernant le logement informel, une solution serait, selon la Déclaration de Prague de l'UNECE, l'investissement dans le logement dont une attention spéciale devrait être donnée à l'utilité et aux services publics. De plus, les investissements spécialement adressés aux quartiers défavorisés devraient surtout aborder l'isolement spatial et social des populations marginalisées, afin de limiter la ségrégation (EU Habitat, 2016).

2.3.2.2. L'accessibilité et le transport

Dans les espaces urbains et périurbains, étant donné la distance entre les lieux fréquentés par les citoyens au long d'une journée (résidence, lieu de travail, espaces commerciaux ou lieux de détente), il est inévitable d'utiliser des moyens de transports pour les déplacements. Dans le contexte actuel de congestion automobile, les transports en commun et l'accessibilité en vélo deviennent des éléments de base de la mobilité urbaine.

Mais dans les plupart des cas, les capitales postsocialistes ont vécu une forte motorisation dans les années 1990 – 2000, suite à l'ouverture de l'accès vers ce type de bien, ce qui fait que les voitures personnelles restent le mode de déplacement dominant des habitants. Dans ce contexte il est nécessaire de se questionner sur la possibilité de changer les habitudes et d'assumer une nouvelle manière de se déplacer en ville : quelle place à la voiture dans cette nouvelle société consciente de l'environnement ?

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

La politique des transports de l'Union Européenne

La politique des transports de l'Union Européenne est fortement liée aux politiques contre le changement climatique et prend en compte des facteurs très divers, partant des aspects économiques (couts) jusqu'au besoin d'intégration sociale.

En mars 2011, la Commission Européenne a adopté le Livre Blanc des transports ou la stratégie 2050, une base approfondie qui permettra d'accroitre la mobilité et de la rendre plus efficace, tout en visant la réduction la dépendance de l'Europe aux importations de pétrole. Du point de vue environnemental, la stratégie souhaite réduire les émissions de carbone dans le transport de 60% d'ici 2050. La réduction des transports n'est pas une solution pour l'espace Européen, car « *l'Europe a absolument besoin de systèmes de transport compétitifs pour pouvoir affronter la concurrence au niveau mondial, soutenir sa croissance économique, créer des emplois et assurer la qualité de vie au quotidien de sa population» (*Siim Kallas, vice-président de la Commission en charge des transports, dans CE, 2011*).* La stratégie «Transports 2050» fixe des objectifs spécifiques pour différents types de déplacements: urbain, interurbain et sur grande distance, mais pas en les limitant, mais en les rendant plus efficaces tout en prenant en compte l'innovation, la sureté et sécurité, la qualité des transports, les droits des voyageurs et la durabilité.

En ce qui concerne le transport urbain, le document propose, tout d'abord, la création des plans de mobilité urbaine, basés sur des objectifs communs. Afin de fluidiser le trafic et de diminuer la pollution de l'air des centres urbains, le Livre Blanc propose de « mettre en place un cadre validé pour l'installation et l'exploitation de péages urbains et de systèmes de restriction d'accès ». Il est également pourvu de réduire à moitié le nombre de voitures au carburant traditionnel jusqu'en 2030 et les éliminer complètement d'ici 2050, aussi que d'obtenir des logistiques urbaines neutres en carbone jusqu'à fin 2050. Ces actions seraient concordants avec l'objectif européen de réduire de 60% des émissions de transport d'ici le milieu du siècle.

Les plans de mobilité urbaine sont encadrés et soutenues par la Commision par le biais du Paquet Mobilité Urbaine, qui ne constitue pas une stratégie contraignante, mais qui fournit du soutien aux actions des autorités locales dans l'élaboration de plans de mobilité locale durables. L'élément central du paquet de mobilité urbaine est la communication « Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et efficace en ressources » (CE, 2013a).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Attitudes des Européens à l'égard de la mobilité urbaine

En 2013, le DG Mobilité et Transports a demandé un eurobaromètre (406) (CE, 2013b) pour appréhender l'avis des citoyens européens sur la mobilité urbaine. L'étude a montré que, malgré les différences considérables entre les différents pays européens, une forte majorité de citoyens estime que la congestion, le coût et les impacts négatifs sur la santé humaine et l'environnement sont les principaux problèmes de la mobilité urbaine et des transports.

Au niveau de l'Union Européenne, 50% des citoyens utilisent la voiture tous les jours: plus que le nombre des personnes utilisant le vélo (12%) et le transport en commun (16%) (CE, 2013b).

Ce mode de transport a, donc, un part appréciable dans le système de transport européen, ce qui rend difficile, parfois, l'intégration efficace des transports doux dans les stratégies et politiques, notamment au niveau urbain. D'ailleurs, nous remarquons un éventail de types de politiques urbaines de transport, en fonction de comment elles abordent ce problème en particulier ; au niveau européen, la politique des transports est aujourd'hui fort liée aux axes suivantes[22] :

- Densité du trafic ;
- Dépendance vis-à-vis du pétrole ;
- Émissions de gaz à effet de serre ;
- Infrastructures ;
- Concurrence.

Ces grands défis des transports européens sont abordés dans une stratégie européenne commune, mais qui est mise en place d'une façon fort variable dans les différents pays, en fonction des besoins spécifiques. En plus, en ce qui concerne les transports urbains, secteur dans lequel la politique – cadre est créée dans une logique de durabilité, en étant donc axée sur notamment l'environnement (pollution), l'économie (consommation) et le social (santé, intégration, qualité de la vie), les contextes nationaux deviennent encore plus différents. Nous remarquons toute une partie de défis concrets subis en particulier par les pays ex-socialistes qui sont pris en compte seulement d'une façon marginale dans les stratégies européennes, auxquelles ces pays doivent s'adapter. Des problématiques comme *l'accessibilité,* notamment dans les nouveaux quartiers périphériques, *l'efficacité* et la *qualité* de l'infrastructure de

[22] http://europa.eu/pol/trans/index_fr.htm

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

transport de base, qui est souvent incapable de faire face à des besoins accrus de transport auto, *l'intégration* des infrastructures (et, donc, des politiques) dans la planification de la ville ou bien la systématisation du transport urbain sont des éléments peu, voir pas pris en compte par les stratégies.

Dans les capitales ex-socialistes pris en compte par cette recherche, la gestion des grands flux de trafic ou bien du trafic lourd n'est pas toujours faite sur la base d'un système d'autoroutes et rocades, comme l'on peut voir à Prague (Figure 27). Bucarest et Sofia ont des rocades, mais qui sont à certains point incapables d'intégrer des flux de trafic importants ; dans les deux cas, on y retrouve des secteurs étroits, où les embouteillages sont fréquents. Budapest a également un système de deux rocades, mais semi-circulaires, influencées par les conditions du relief local (la zone collinaire de Pest, à l'ouest de la ville, qui n'a pas permis un étalement équivalent de l'infrastructure). 7 ponts traversent le Danube et relient les deux côtés de la ville, dont deux grands ponts périphériques au nord et au sud.

En ce qui concerne Varsovie, nous ne parlons pas forcément de rocades, mais plutôt d'un développement tentaculaire des grandes voies de transport qui captent les flux de trafic du nord à l'ouest et ensuite vers le sud – sud-est. Ce système d'autoroutes pénètre dans la ville et la traverse vers l'ouest ; c'est ici en fait où l'infrastructure routière est la plus développée. Le territoire administratif comprend 8 ponts qui traversent le Vistule, dont 3, situés dans les extrémités nord et sud-est, gèrent le trafic lourd.

Bucarest se situe sur la 8ème position en ce qui concerne la congestion du trafic, selon l'index TomTom (2014), avec un niveau de congestion de 41% (Tableau 11). C'est la première ville européenne de la liste, suivie par la Varsovie (9ème position, 40%)[23].

Ville	Position	Niveau de congestion	Pointe du matin	Pointe de l'après-midi	Autoroutes
Bucarest	8	41%	78%	82%	28%
Varsovie	9	40%	69%	75%	37%
Prague	68	27%	54%	48%	22%
Budapest	111	20%	37%	41%	0%
Sofia	Données non disponibles				

Tableau 11 Le niveau de congestion du trafic dans les capitales postsocialistes de l'Europe

[23] Les données correspondent à l'année 2014.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

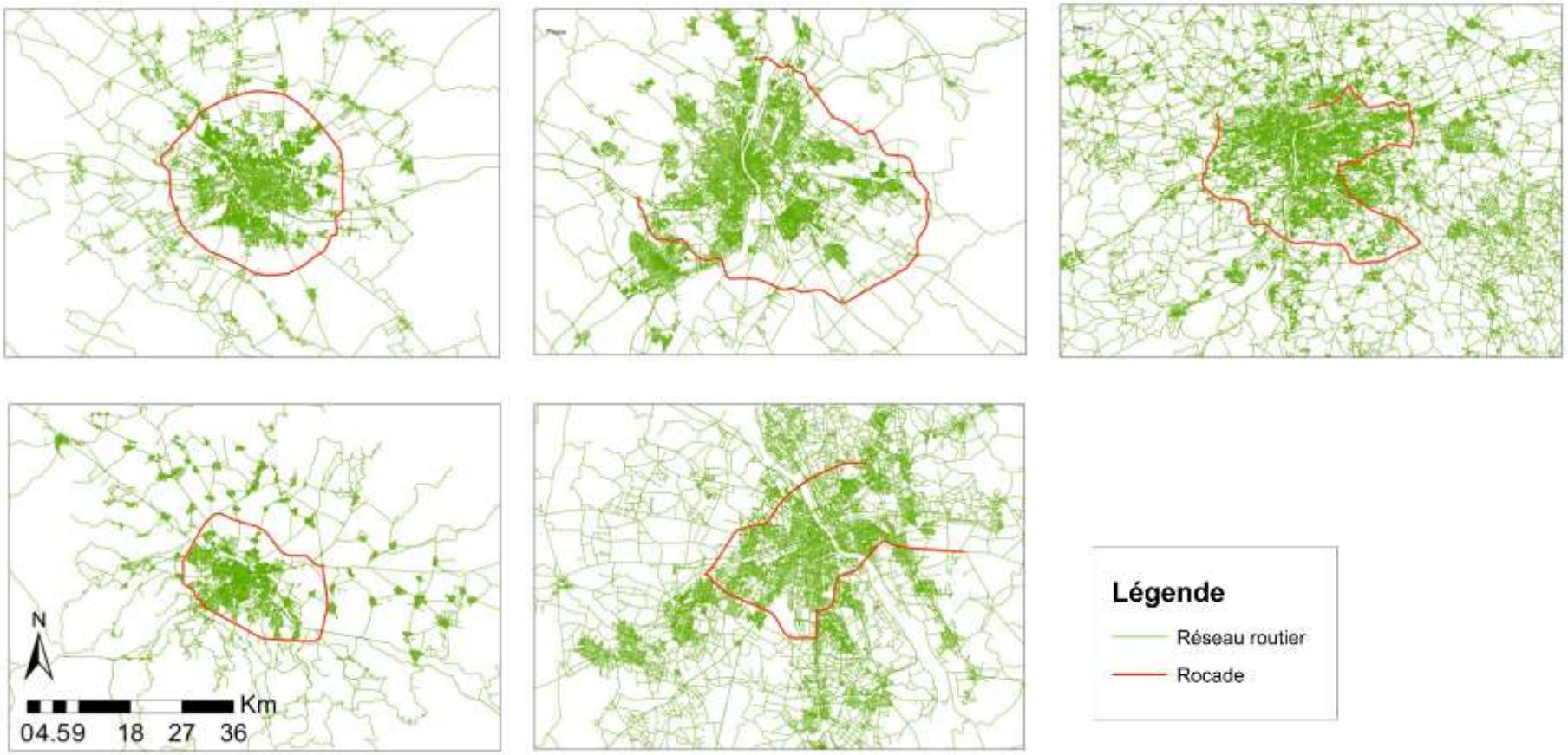


Figure 27 Les routes à roole de rocades des capitales postsocialistes. De gauche à droite: Bucarest, Budapest, Prague, Sofia, Varsovie. Source des données: Open street map.

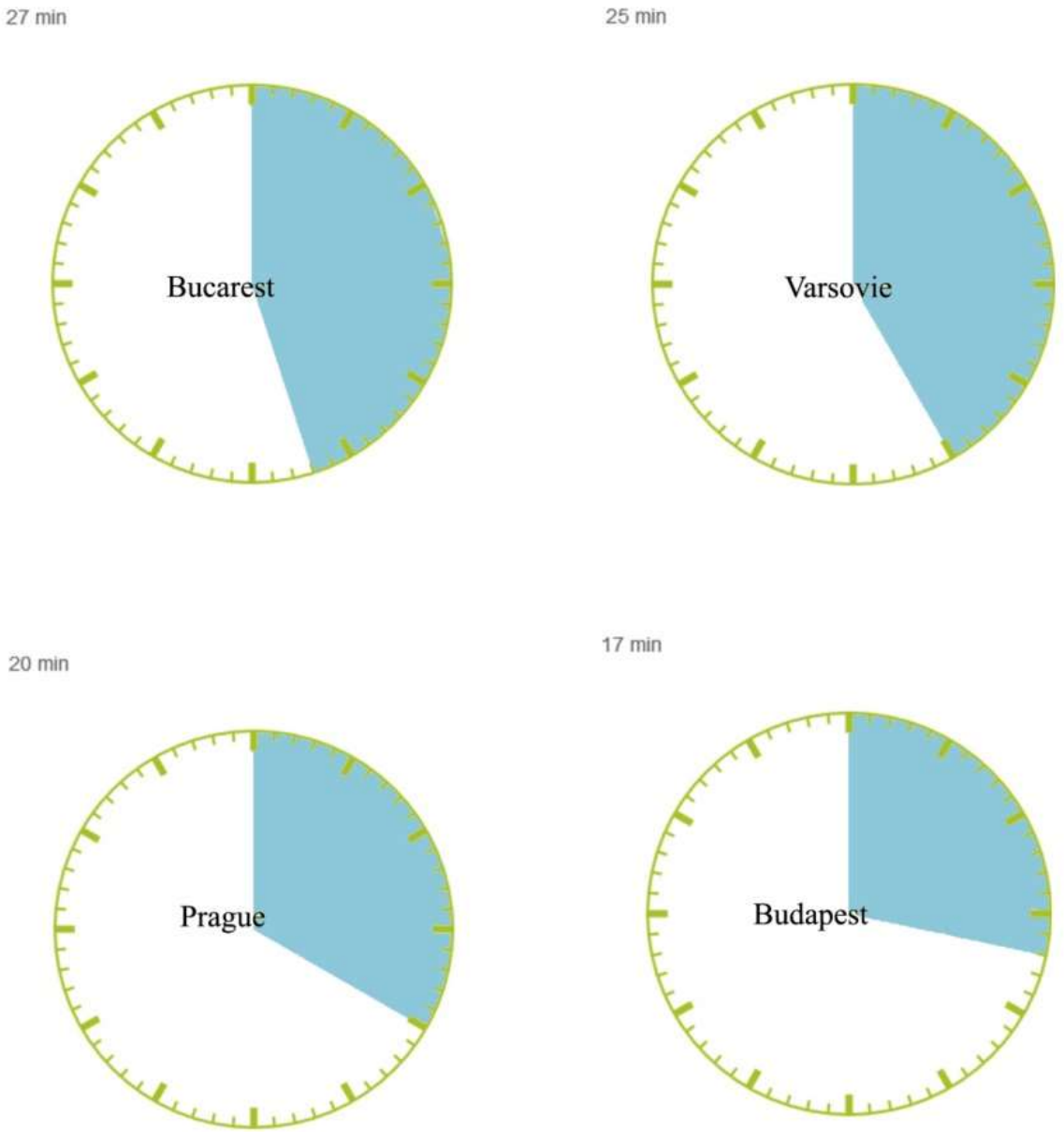


Figure 28 Durée du retard aux heures de pointe, sur un trajet qui dure 1h normalement. Source des données : Index Tomtom, 2014

Le même index montre la durée journalière du retard dû aux embouteillages (Tom tom index, 2014). La méthodologie prend en compte 2 voyages de 30 minutes chaque par jour, réalisés durant les périodes de maximum de trafic (le soir et le matin) et montre quelle durée de cet aller-retour est due au retard (Figure 28). Des villes pris en compte (l'index n'analyse pas le cas de Sofia), Bucarest domine le classement avec 27 minutes de retard (quasiment la moitié de la durée est donc perdue en trafic), suivie par Varsovie (25 minutes), Prague (20 minutes) et Budapest (17 minutes).

Il est donc évident que les infrastructures représentent un élément clé pour la qualité et la gestion du trafic, surtout dans le contexte actuel concernant la place importante de la voiture en milieu urbain.

Une grande majorité des Européens pensent que la pollution de l'air (81%), la congestion routière (76%), les frais de déplacement (74%), les accidents (73%) et la pollution sonore (72%) sont des problèmes importants dans les villes. En ce qui concerne la prise de responsabilité sur les problèmes liés à la mobilité urbaine, la majorité des répondants ont cité les autorités locales, surtout en Roumanie (71% des répondants). Les citoyens doivent assumer cette responsabilité conformément à 32% des Européens ; pour cette catégorie, nous remarquons la situation polonaise, où seulement 14% des personnes interviewées (moins de la moitié de la situation au niveau de l'UE) l'ont choisie (Tableau 12).

	EU	RO	BG	HU	PL	CZ
Les autorités locales	56	71	54	61	52	66
Les citoyens	32	20	22	27	14	24
Les autorités régionales	28	22	30	22	33	24
Le gouvernement	27	32	34	31	23	19
Les entreprises privées	3	5	4	4	2	4

Tableau 12 Qui devrait être le principal responsable pour réduire le trafic urbain (%) selon l'eurobaromètre 406? (CE, 2013b)

Les habitants des anciens pays communistes ont donné une plus grande importance aux mesures restrictives (limiter l'accès de certains véhicules, limiter l'accès) que la moyenne européenne ; par contre, ces populations sont plutôt en retenue concernant l'effet de l'amélioration des infrastructures cyclables ou bien du covoiturage, catégories qui se trouvent bien en-dessus de la moyenne Européenne pour les pays démocratiques (Figure 29).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

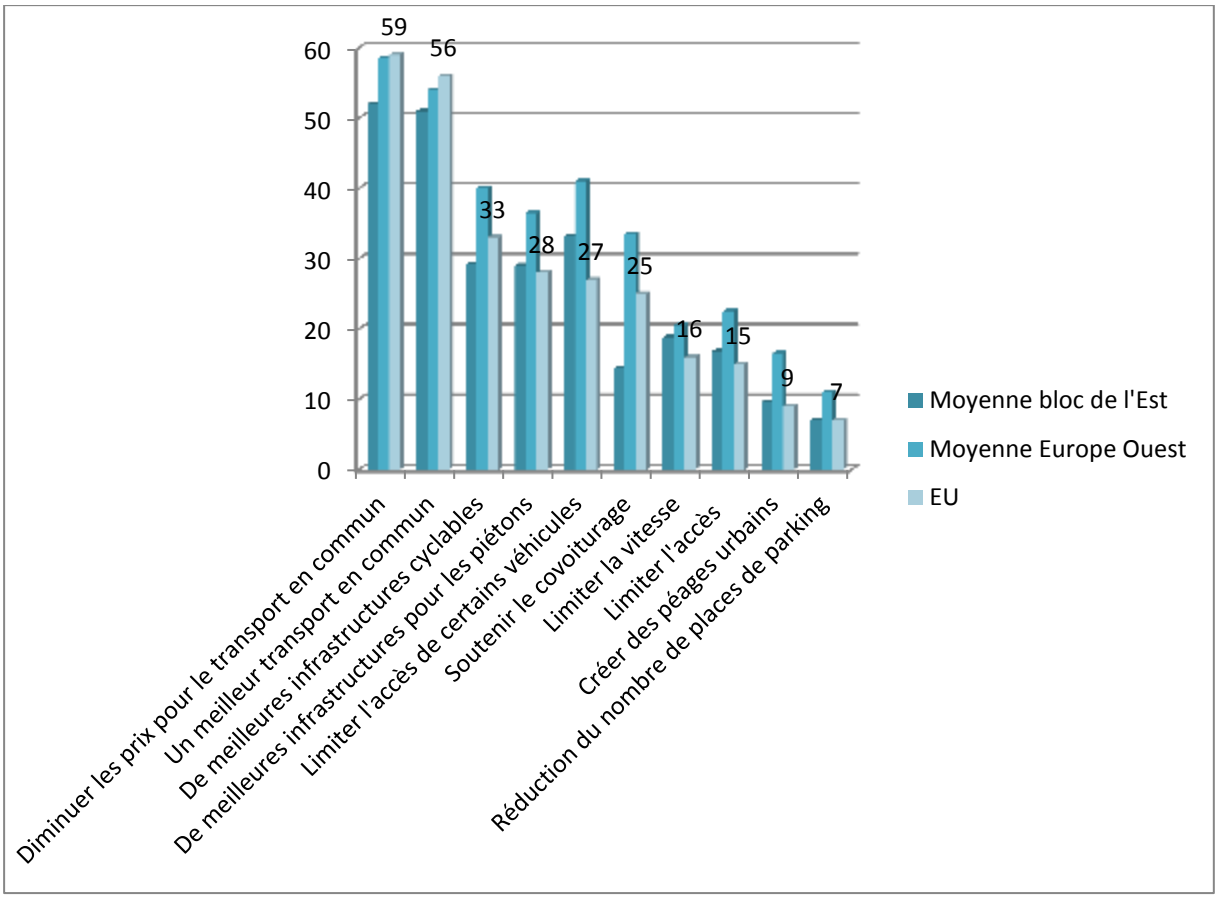


Figure 29 Solutions des européens pour améliorer la mobilité urbaine, selon l'eurobaromètre 406 (CE, 2013b)

Il est ensuite nécessaire de voir à quel point ces particularités nationales des citoyens se reflètent-elles dans les politiques et stratégies sur la mobilité urbaine de ces pays, et, plus spécifiquement, de leurs capitales.

Généralement, durant les années 1990, une augmentation de la motorisation a été observée dans les anciens pays socialistes européens. Ce fait a été dû à la nouvelle ouverture vers les marchés européens et internationaux, ainsi qu'aux changements socio-économiques entamés par le contexte politique. Ce fait a eu des conséquences évidentes dans la vie et l'environnement urbain, conséquences qui ont dû être intégrées dans les politiques des villes :

- Une augmentation du nombre de voitures privées ;
- Des flux de trafic plus importants, notamment dans les zones urbaines, des embouteillages ;
- Une diminution de la qualité de l'air ;
- Des effets sur la santé → couts ;
- Des accidents ;

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

- Besoin de places de parking, d'élargir les routes et de construire des routes et solutions alternatives (ponts, passages, périphériques, etc.) afin de fluidiser les flux.

Pourtant, de véritables mesures n'ont pas toujours été prises afin de résoudre ces problèmes ou de contrecarrer leurs effets. Même si les capitales postsocialistes deviennent de plus en plus ouvertes à l'approche durable des transports (Figure 30), en mettant à la disposition des citoyens des moyens de transport public (habituellement déjà mis en place pendant les années socialistes), des infrastructures cyclables et pour les piétons, cette ouverture n'est souvent pas entièrement mise en place concrètement.

Ainsi, en ce qui concerne les politiques urbaines sur les transports (durables), elles se basent habituellement, dans les capitales analysées, sur de divers documents : la stratégie de développement durable du système de transport à Varsovie (Reksnis, 2009), la stratégie de développement des transports de la ville (2014 – 2030) à Budapest, la stratégie de transport à Sofia. La ville de Prague propose une stratégie focalisée directement sur les transports cyclables, et Bucarest vient d'être équipée d'un Plan de mobilité urbaine soutenable (2015).

La stratégie qui gère le transport à Budapest est particulièrement intéressante, surtout en ce qui concerne le processus décisionnel et les éléments compris : les acteurs impliqués dans sa création ont été divers, comprenant l'UE, les Etats membres et les régions, ainsi que les communautés locales, les gouvernements locaux, les ONG, les organisations professionnelles, les entreprises, les opérateurs de services de transport, les autorités et autres institutions. Son objectif général est d'« améliorer la compétitivité de Budapest et de sa région et contribuer à un environnement urbain durable, vivable, attrayant et sain » (BKK, 2014) par un transport en commun plus connecté, offrant de meilleurs véhicules, de meilleurs services et une gouvernance plus efficace. Le réseau de Budapest comprend 4 lignes de métro, 260 lignes de bus, 30 lignes de tram et 5000 taxis officiels (BKK, 2014). Le réseau de transport public est vaste: 3322 km, et comprend une infrastructure cyclable de 212 km (2013) (Kerényi, 2013).

Prague dispose d'un système de transport public avec trois lignes de métro, 31 lignes de tramway et 148 lignes de bus. Le système de transport public a été étendu au cours des dix dernières années.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 30 Exemples de transport en commun (tramways) à Budapest, Prague, Sofia et Bucarest. Surce des images: budapestinc.com, mariott.com, all4sofia.com, bucurestifm.ro

Le plan de développement du vélo en ville pour 2020 prévoit une part de 5-7% pour le vélo pendant l'été et de 2-3% durant l'hiver. Il prévoyait également une augmentation de la longueur totale de voies et pistes cyclables de 350 km en 2009 à 1 000 km en 2020[24]. Selon les informations de la Ville de Prague, la totalité du réseau cyclable comprenait 330 kilomètres de voies cyclables et environ 120 kilomètres de pistes cyclables[25].

Le système de transport public de Sofia a été réformé en 1997 avec la création de SKGT Holding Company, qui gère le transport en commun (bus et tram). Elle est financée partiellement par l'administration locale. Le métro est pris en charge séparément, par l'entreprise Metropolitan (1998).

Les objectifs de la stratégie de la métropole de Sofia sont :

- la fourniture de services publics municipaux de transport plus efficaces et plus rentables ;
- l'expansion du réseau de métro ;
- la création d'une planification adéquate pour l'infrastructure routière et des transports (Ville de Sofia, 2003).

Les problèmes de base relatifs au trafic sont liés au manque d'intégration du développement du transport dans le processus de développement urbain, au fait que les infrastructures cyclable et piétonne ne sont pas prioritaires, ainsi qu'au rôle important donné à la voiture dans la ville. Egalement, les changements sociaux et de comportements des citoyens (concernant le style de vie, les habitudes commerciales ou résidentielles) représentent des éléments importants.

Concrètement, nous remarquons une dominance en ce qui concerne l'usage des voitures personnelles et par conséquence une utilisation « pro-voiture » de l'espace public. Le transport en commun est, à son tour, limité ou mal orienté : les axes fréquentés canalisent la plupart des voies de bus, alors que les zones à faible densité humaine ou résidentielle sont peu desservies.

Une approche unique entre les capitales analysées est particulièrement intéressante quant à l'implication de la société civile. Les citoyens ne sont pas vus comme un public-récepteur, mais comme un acteur actif de la nouvelle mobilité.

[24] http://www.sootfreecities.eu/city/prague
[25] http://www.praha.eu/jnp/en/transport/cycling_in_prague.html

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

Comme conséquence de la publication du Paquet pour la Mobilité Urbaine (2013) et des lignes directrices (2014), de plus en plus villes Européennes se sont engagées dans le développement et la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine durable. Ce réseau inclut non seulement les villes (administrations), mais aussi des institutions impliquées dans divers projets et initiatives européennes visant à faire progresser la recherche, la pratique et l'innovation dans la planification de la mobilité. Bucarest est aussitôt impliquée dans le processus de création des Plans de Mobilité Durable Urbaine (SUMP : *Sustainable Urban Mobility Plan*) directement, compte tenu du fait qu'elle se trouve en plein processus de création d'un tel plan, mais aussi au niveau organisationnel et de la mise en place de la politique ; la 2e Conférence Européenne sur les SUMP a eu lieu ici en juin 2015 (OER, 2015). La mobilité urbaine est un aspect déterminant pour le développement durable de la ville, avec une préoccupation particulière sur la qualité de l'air.

Conclusion

Pour conclure, le nouvel accès aux voitures privées après 1990 s'est confronté à un système de transport qui n'était pas capable de gérer ces flux. Les résultats se sont traduits financièrement dans une croissance des coûts publics. Egalement, ce phénomène a impacté d'autres domaines, aussi bien directement qu'indirectement.

En analysant les stratégies de transport des capitales, nous avons remarqué plusieurs éléments spécifiques :

1. Développement vs soutenabilité : les capitales postsocialistes développent toujours leurs stratégies autour du problème de la gestion du trafic (construction des routes, passages, rocades, etc.) et se préoccupent moins des stratégies de long terme, par exemple des transports verts. Par exemple, la stratégie urbaine de Sofia de 2003 montrait que « *les stratégies visant à améliorer le système de transport public urbain comprennent la fourniture de services de transport public rentables, l'expansion du réseau de métro et la préparation pour des niveaux augmentés du transport public et privé* » (Ville de Sofia, 2003). Par contre, la politique est souvent stagnante et la gestion du transport en commun n'est pas claire dans certains cas (Bucarest et Sofia par exemple, où plusieurs entités gèrent le système de transport public).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

2. la place de la voiture reste très importante. Cela a comme effet des investissements importants dans le réseau routier, des restrictions très limitées concernant le parking, des parkings sauvages.
3. le transport en vélo ou les zones piétons représentent une priorité secondaire, notamment à Bucarest, Sofia et Varsovie. La plupart des rues sont vouées à l'automobile ; les espaces piétons sont limités à certaines zones. Nous assistons à promotion de plus en plus importante du vélo, mais l'infrastructure reste peu développée.
4. il y a un manque d'intégration entre l'usage des sols et le transport ; la planification du transport ne prend pas toujours en compte les connexions entre les infrastructures et les terrains proches.

Les capitales doivent, en ce moment, essayer de résoudre les problèmes liés au transport, dans un contexte fort impacté par la croissance importante du nombre des voitures, mais sans perdre de vue les besoins de durabilité, de responsabilité environnementale, sociale et liée à la santé des citoyens.

2.3.2.3.Les commerces et les zones d'activité

« *Les villes postcommunistes sont des villes en transformation. Les paysages urbains formés sous le socialisme sont adaptés et remodelés aux nouvelles conditions imposées par la transition politique, économique et culturelle vers le capitalisme* » (Sykora, 2009).

Les pays socialistes ont connu un système commercial fermé, basé sur la production locale ou des échanges avec des pays sous l'influence de l'URSS. L'ouverture du marché dans les années 1989 – 1990 a déterminé d'importants changements économiques, qui se sont tout de suite vus dans la réalité géographique. Les plus de 25 ans d'ouverture à la démocratie n'ont pas rendu plus facile la description ou l'analyse des formes urbaines, et encore moins les espaces de commerces, services et emploi, qui se trouvent toujours dans une évolution rapide. Ces espaces sont d'ailleurs cruciaux pour le développement des économies, ainsi que pour la construction des espaces urbains saines et fonctionnels, surtout dans un contexte aussi spécifique que celui analysé ici.

Les anciens pays socialistes de l'Europe ont vécu un parcours qui peut être considéré comme déstabilisant pour le développement économique ; il n'est pas tout à fait correct de dire que

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

les marchés libres étaient, au début des années 1990, une nouveauté pour ces pays, car ils avaient déjà expérimenté cette forme de commerce, même si elle était, bien évidemment, adaptée à un contexte complètement diffèrent. Les bases du libre-échange et des activités commerciales privées étaient là, donc le passage à l'économie de marché devrait être considéré comme un *retour* à la normalité, nécessitant une période d'adaptation.

Le processus de transition implique des transformations : institutionnelles, sociales et enfin urbaines (Sykora, Bouzarovski, 2012). Les formes urbaines communistes sont bien évidement différentes de celles spécifiques au capitalisme (Ley, 1980; Castells, 1989, cilés par Hirt, 2006), et elles sont également caractérisées par une résilience au changement. Une ou deux décennies changent rarement le visage d'un espace urbain, sauf dans des cas précis qui impliquent des évènements extrêmes (Sykora, Bouzarovski, 2012). Cela montre que, en quelques sortes, la transition suppose, dans la dernière phase de transformation, un conflit évident entre le parcours de la ville vers le capitalisme et le tissu urbain ; dans certains cas, cette différence à un important potentiel et est une véritable ressource pour l'évolution de la ville.

Les nouvelles zones commerciales et de services représentent plus que toute autre zone urbaine le passage au capitalisme, avec par exemple l'implantation de multinationales. Un des éléments les plus visibles de cette transformation est la commercialisation du tissu urbain (Hirt, 2006), notamment dans les zones centrales et périphériques, résultat de la croissance du secteur tertiaire (Hannigan, 1998, cité par Hirt, 2006), mais aussi dans les anciens quartiers de travailleurs, en réponse au besoin d'accéder à ce type de service.

Ce phénomène reste, en même temps que l'augmentation des espaces résidentiels, un des moteurs de l'étalement urbain dans les villes postsocialistes.

De ces formes urbaines spécifiques, nous souhaitons centrer notre recherche sur les centres commerciaux (galeries commerciales, grandes surfaces, centres commerciaux (malls), etc.), mais aussi sur les nouvelles zones de services qui se forment surtout aux frontières des villes.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Les commerces d'hier et d'aujourd'hui

Les choix économiques de l'époque étaient, bien évidemment, liés au contexte politique et basés sur une stricte planification ; pourtant, chaque pays de l'ancien bloc communiste avait des particularités dans son parcours économique.

L'économie de ces pays suivait donc le système centralisé connu sous le nom du « système soviétique », car il a été premièrement mis en place dans l'Union Soviétique. Son but était d'obtenir une économie fortement basée sur l'industrie. Il n'était pas suffisamment adapté aux contextes nationaux des pays et il ne prenait pas en compte suffisamment des éléments comme la quantité différente de ressources, le potentiel socio-économique diffèrent ou bien leur niveau de dépendance d'autres pays du point de vue commercial. Le système planifié était orienté vers la production, sans considération pour la rationalité économique et était coordonné par l'URSS. Les imports et exports, dictés, eux aussi, par l'URSS, se faisaient notamment à l'intérieur du Conseil d'assistance économique mutuelle (Comecon), dont les 5 Etats étaient membres fondateurs.

Le secteur des services n'était pas considéré essentiel et d'ailleurs il ne se développe qu'à partir de la 2^{e} moitié des années 1990.

Le cadre institutionnel de l'économie planifiée a été en mesure de se prémunir, jusqu'à un certain point, de l'impact des tendances économiques mondiales. En conséquence, les industries nationales n'ont pas été exposées à la concurrence étrangère qui aurait pu forcer l'amélioration de l'efficacité, ni à des innovations étrangères permettant de rendre ces améliorations possibles. En plus, l'isolement du système a maintenu les prix intérieurs totalement à l'écart des prix mondiaux[26].

La Tchécoslovaquie, par exemple, était considérée prospère par rapport aux autres pays du bloc socialiste, malgré sa faible superficie et un accès limité aux ressources. Pourtant, en août 1968 l'URSS a envahi le pays pour arrêter les mouvements réformistes, ce qui montre l'importante influence de l'URSS sur les pays communistes. La Pologne à, elle aussi, subi une invasion soviétique. Le « socialisme du goulasch » ou le régime politique en œuvre dans République populaire hongroise à partir de la deuxième moitié des années 1950 était caractérisé par une économie relativement différente; d'ailleurs, cette politique est considérée comme la plus tolérante des pays du bloc communiste (Fejtő, 1992).

[26] http://countrystudies.us/poland/49.htm

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Des mesures spécifiques ont été prises au niveau de chaque pays, afin de limiter la consommation et d'assurer un haut niveau de biens exportés. Par exemple, en Roumanie, la consommation électrique était limitée par la permission d'utiliser qu'une seule ampoule de 40 watts par pièce, par le chauffage des espaces publics assurant une température de 15°C et par un programme de télévision comprenant 2 heures de transmission (Treisman, Shleifer, 2014). Les biens immobiliers n'étaient pas plus faciles à obtenir : pour avoir un appartement dans les années 1980, il fallait attendre 15-30 ans en Pologne et 30 ans en Bulgarie (Kornai, 2012). En Roumanie, les travailleurs étaient prioritaires de leur logement.

La situation économique de ces pays est visible dans l'évolution de leur PIB (Tableau 13).

Pays	1950	1973	1990	2014
Roumanie	19 173	72 001	80 277	199 044
Bulgarie	11 431	45 652	49 779	56 717
Pologne	60 745	117 953	194 920	544 967
Tchécoslovaquie	42 487	101 919	132 560	205 270*
Hongrie	23 176	58 364	66 990	138 347
URSS	508 942	1 523 513	1 987 995	1 860 598**
France	206 766	679 379	1 026 491	2 829 192
*République tchèque	** Fédération Russe			

Tableau 13 Evolution du PIB dans les pays de référence (millions de dollars). Source des données : Broadberry, S., Klein, A. (2008) ; Banque mondiale (2014).

Le tableau présente le PIB des 5 pays compris dans l'étude, ainsi que celui de l'URSS et la France, pour permettre une comparaison avec d'autres contextes. Dans tous les cas, le PIB a eu une tendance croissante (Figure 31).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

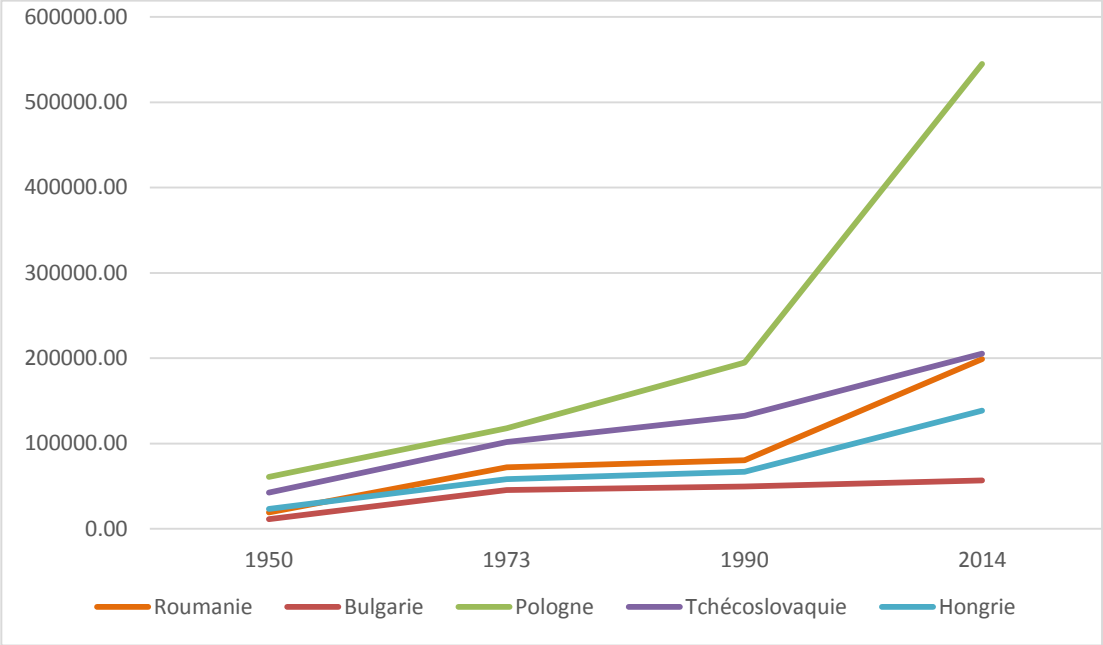


Figure 31 L'évolution du PIB (milliards euros) dans les anciens pays socialistes. Source des données : La Banque Mondiale

Les commerces n'étaient pas représentatifs pour l'économie des pays ; le commerce des marchandises ne représentait qu'une fraction du PIB dans les pays socialistes dans les premières années de démocratie, mais 20 ans plus tard, les pays ont doublé, voir triplé (le cas de la Hongrie en occurrence) le montant provenant de ce domaine (Tableau 14).

	1990	1992	1995	1997	2000	2005	2008	2010	2014
Roumanie	32,8	42,8	51,3	55,9	62,9	68,4	64,2	66,5	74,1
Bulgarie	48,9	75,1	84,3	88,2	86,7	100,3	108,4	92,4	113
Pologne	40,0	35,7	37,3	43,2	47,0	62,8	71,5	70,5	80,1
R. tchèque	-	72,7	78,0	80,3	99,3	113,7	122,8	125,4	159
Hongrie	-	56,5	61,3	85,6	128,0	115,1	138,4	141,2	155,9

Tableau 14 Montant du PIB provenant du commerce des marchandises. Source des données : la Banque Mondiale

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Transformations du tissu commercial

Les changements qui ont caractérisé la propriété à usage commercial font partie d'un éventail plus large de changements sociaux. Il est nécessaire de comprendre que le passage vers la société postindustrielle s'est fait, dans ces pays, à partir de 1990, d'une façon artificielle, à force de sortir d'un système fortement pro-industriel vers une réalité basée sur une logique complètement différente. Les pays démocratiques avaient vécu cette transformation dans les années 1970 (Sykora, 1998), dans un cadre soutenu par le processus de globalisation, et donc comme réponse naturelle et logique à ce phénomène. Dans les pays postsocialistes, cette transition s'est fait d'une façon plus ou moins réussie, en fonction des facteurs comme la vitesse de réaction des acteurs, la nouvelle politique mise en place, la force du cadre légal, etc. Par conséquent, le résultat est relativement diffèrent dans des pays différents. L'approche sur l'économie et notamment le commerce a été de « laisser-faire » en Roumanie et Bulgarie, ce qui a fait que l'industrie soit abandonnée ou vendue à des investisseurs étrangers, ou bien une approche orientée vers l'inclusion d'une partie des industries dans le nouveau modèle économique, comme par exemple fut le cas de la République tchèque.

Pendant la période communiste, les activités commerciales se faisaient dans des marchés, des foires et des boutiques de proximité. Les grandes surfaces – marque du capitalisme – n'existaient pas.

Les espaces commerciaux ont commencé à se transformer dans des périodes relativement différentes, en fonction des niches existantes et des choix politiques faits dans les différents pays. Par exemple, à Prague, les changements économiques de la première moitié de années 1990 ont été un résultat des reformes gouvernementales : privatisation, restructuration des entreprises (Sýkora, Ouředníček, 2007), ce qui a déterminé une évolution rapide des secteurs des services, du commerce, de l'hôtellerie et de la restauration. Ces secteurs ont migré progressivement vers les périphéries à partir de la 2^{e} moitié de la décade, soutenus par des investissements étrangers.

Une situation similaire à Budapest : pendant que, dans la période communiste, les grands quartiers dortoirs étaient liés aux zones commerciales, situées notamment dans le centre, par le réseau de transport en commun et spécialement par le métro (Noody, 2005), la ville a connu une explosion de commerces dans les années qui ont suivi le changement politique.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Pendant la même période, Bucarest a connu elle aussi l'ouverture vers le nouveau commerce, représenté notamment par la vente au détail (*retail*), à partir de l'ouverture du premier centre commercial moderne, Méga Image, en 1995.

Sofia a commencé son parcours commercial postsocialiste avec une réponse à la demande d'espaces commerciaux dans les zones résidentielles centrales, ce qui a fait que plus de 50 000 habitants ont dû partir de la zone d'affaires en 10 ans (Stolichna Obshtina, 2003, citée par Hirt, 2006). Les grandes surfaces n'ont pas tardé d'apparaitre et, actuellement, les plus grands projets urbains de la capitale ont une finalité commerciale (Hirt, 2006).

La commercialisation et la prolifération des centres commerciaux et des zones de services sont caractéristiques du développement des capitales postsocialistes (Noody, 2005). Ce phénomène est apparu naturellement comme une réaction aux limitations et au manque d'accès aux biens que les citoyens avaient connus. La plupart des commerces appartenaient à l'Etat (Noody, 2005, Hirt, 2006), car il contrôlait totalement ou presque totalement la production, la distribution et l'exportation. En réaction à ce fait et soutenus par l'ouverture aux marchés libres et par les changements dans la propriété des terrains et immeubles (voir début du chapitre), les propriétaires de commerces nationaux se sont développés rapidement et ont rempli les importantes niches existantes dans ce secteur. Ensuite, les investissements externes ont pris le relais, notamment pour des grands projets commerciaux (galeries commerciales, hypermarchés, etc.), mais aussi pour la construction et l'exploitation des nouveaux centres d'affaires.

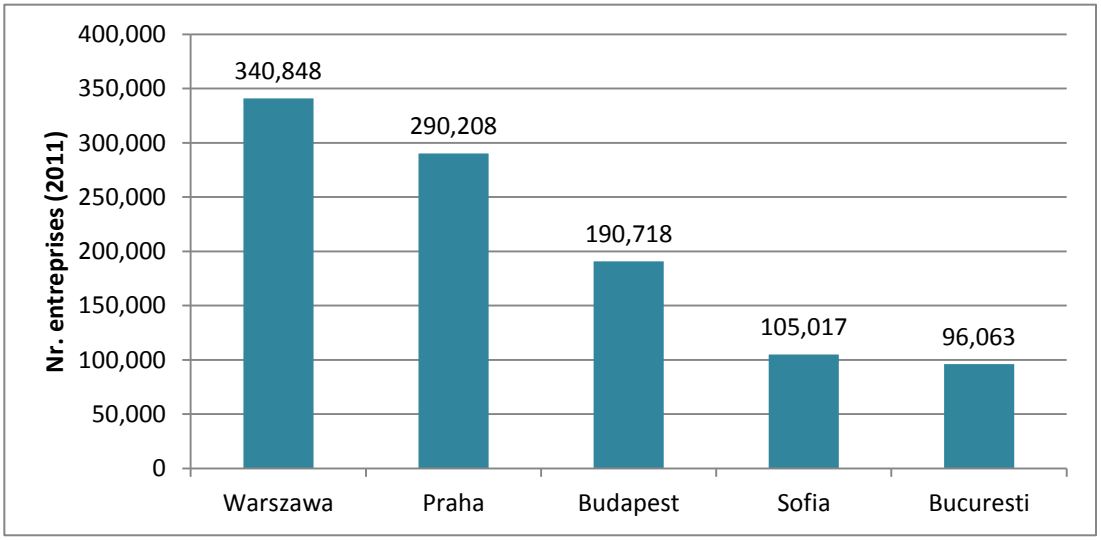


Figure 32 Nombre d'entreprises existantes dans les 5 capitales postsocialistes en 2011. Source des données : Eurostat

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Actuellement, les commerces privés occupent pratiquement la totalité du secteur et incluent un nombre important d'entreprises (Figure 32).

En ce qui concerne les typologies des espaces commerciaux, plusieurs parcours ont été suivis, plus ou moins, dans les 5 pays. Premièrement, les magasins de proximité se sont développés, étant notamment gérés par des citoyens en réponse à un besoin local spécifique. Les boutiques de proximité ont été considérées comme une façon facile de gagner sa vie, étant donné la niche existante pour ce type d'activité, créée par le fait que l'Etat ne pouvait plus gérer les services de distribution. En Roumanie, par exemple, la facilité d'ouvrir et faire vivre des commerces a été soutenue par la possibilité de faire des échanges avec les pays balkaniques ou de l'Europe Centrale proche. Dans les premières années après la révolution, les commerçants allaient de façon courante dans les pays de l'ancienne Yougoslavie pour acheter des produits pas chers et « de l'ouest », donc qui n'existaient pas sur le marché dans la Roumanie socialiste. Les « bazars » sont donc apparus comme forme intérimaire de commerce : des marchés plus ou moins improvisés, ou des citoyens vendaient « au noir » des produits d'origine étrangère.

Ensuite, des investisseurs étrangers ont proposé le commerce de type « grande distribution » (hypermarché ou supermarché), qui a été bien reçu par le public des pays de l'Est. Actuellement, les principales grandes surfaces sont :

- Pologne : Kaufland (DE), Carrefour (FR), Tesco (UK), Real (DE), E.Leclerc (FR), Auchan (FR).
- République tchèque : Albert (CZ), Billa (AUT), Globus (DE), Kaufland (DE), Lidl (DE), Metro (DE), Penny (DE), Real (DE), Spar (NL), Tesco (UK).
- Roumanie : Auchan (FR), Billa (AUT), Carrefour (FR), Cora (FR), Kaufland (DE), Lidl (DE), Metro (DE), Mega Image (RO), Real (DE).
- Bulgarie : Billa (AUT), Carrefour (FR), Penny (DE), Metro (DE), Kaufland (DE), Lidl (DE), CBA (HU), Fantastico (BG), Piccadilly (BG).
- Hongrie : Aldi (DE), Auchan (FR), CBA (HU), Interspar (NL), Lidl (DE), Metro (DE), Penny (DE), Spar (NL), Tesco (UK).

La plupart des pays ont une chaine de grande distribution créée par un investisseur national (Albert en République tchèque, CBA en Hongrie, Fantastico et Piccadilly en Bulgarie) et plusieurs chaines internationales, dont la plupart appartient à un réseau allemand (Kaufland, Aldi, Metro, Real, Lidl) ou français (Carrefour, Auchan). Contrairement aux petits

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

commerces, qui ont visé notamment les quartiers, le cadre local proche, les grandes surfaces sont souvent implantées en périphérie des villes ou dans la proximité des grands carrefours.

Un autre type caractéristique des pays postsocialistes est représenté par les centres commerciaux type mall. Cette forme de galerie commerciale a été importée des pays capitalistes et a été préféré par les citoyens justement pour ce symbolisme. En plus, le concept se situait à l'opposé de ce qui existait avant : comme pour les grandes surfaces, il y avait la possibilité de trouver une large variété de produits dans le même endroit.

Tous ces commerces, bien qu'ils soient d'origine nationale ou étrangère, sont apparus comme réaction à la destruction d'un système centralisé qui ne permettait ni l'implication des citoyens, ni des entreprises étrangères dans l'économie du pays. En s'appropriant des éléments spécifiques au capitalisme, les pays ex-socialistes ont essayé de s'adapter rapidement à la société qui, pour eux, était complétement nouvelle.

Conclusion

Avec les nouveaux espaces résidentiels, les zones commerciales représentent un élément clé pour la croissance et le développement des villes. Dans le cadre postsocialiste, qui a subi une importante transition entre l'économie basée sur l'industrie et le capitalisme, avec ses formes et modes économiques, les villes ont dû elles aussi s'adapter et se transformer.

Les nouveaux commerces, avec ses expressions contemporaines : commerces privés de petite échelle, apparus dans les premières années après la révolution ; les grandes surfaces, les galeries commerciales et les zones ou parcs d'activité, ont transformé le visage des villes au cours des dernières 25 années. L'accès à l'économie de marché a permis également un accès aux produits « occidentaux » et donc une globalisation à grande échelle de la zone postsocialiste. Les investisseurs étrangers qui s'y sont implantés occupent, dans certains secteurs (par exemple le marché du commerce de détail), d'importantes parties du marché. En ce qui concerne l'impact territorial, ces services se sont étalés sur toute la surface des villes, en suivant, la plus part du temps, une logique géographique en fonction de leur typologie : les petits commerces se sont implantés dans les grands quartiers et dans le centre, les grandes surfaces se retrouvent au niveau des grands carrefours, et les parcs d'activités, à la périphérie. Les centres et certaines autres zones (parfois d'anciennes zones industrielles qui ont cessé de fonctionner) se sont transformés en districts d'affaires.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Conclusions du chapitre

Ce deuxième chapitre nous a permis de mettre Bucarest dans un contexte plus ample, celui des anciens pays socialistes de l'Europe orientale. Cette démarche a tenu compte de deux critères : premièrement, le rapport avec l'Union Européenne et ses demandes, et deuxièmement, le constat que les anciens pays socialistes partagent un nombre important de points en commun.

En se rapportant toujours à ces deux éléments, nous avons fait un point sur les trois catégories de facteurs qui semblent changer le plus le visage des villes actuelles : les espaces résidentiels, les commerces et le transport.

Les capitales des pays socialistes sont le principal centre d'attraction au niveau national, d'autant plus vu le fait que dans plusieurs pays, le changement de résidence et notamment la possibilité d'acquérir une résidence dans la capitale était souvent difficile. Le logement socialiste fait toujours partie du tissu urbain, mais il est, d'un côté, pas suffisant pour la population actuelle, et d'un autre, incapable d'assurer un niveau de vie suffisamment confortable. Ces faits se sont traduit dans une évolution rapide et à grande échelle du marché immobilier, qui s'est étalé où l'espace lui l'a permis, donc spécialement (mais pas seulement) dans les périphéries, en suivant le modelé d'*urban sprawl* caractéristique des pays capitalistes.

En ce qui concerne les nouveaux commerces, ils ont aussi suivi le modèle existant déjà dans les pays de l'Ouest : centres commerciaux, galeries et grandes surfaces, qui impactent elles aussi le territoire urbain actuel.

En même temps, le transport urbain représente, d'un côté, un facteur de croissance, en déterminant en quelque sorte le choix des emplacements des commerces, bâtiments, centres d'affaires, investissements, mais aussi un élément problématique, vu le fait que la place de la voiture est devenue très importante après les changements de régime et certains pays sont toujours en train de résoudre les limitations des infrastructures routières au lieu de mettre tous les efforts dans la mise en place d'un système de transport durable.

Le parcours pris par les capitales postsocialistes avance vers un capitalisme généralisé, dans un contexte qui implique l'héritage laissé par les 50 ans de centralisation et fermeture.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

TROISIEME CHAPITRE

Outils et acteurs de la planification urbaine

Ce chapitre essaie de clarifier le maillage administratif et réglementaire relatif à l'aménagement territorial national et bucarestois. Nous allons expliquer les niveaux administratifs et les institutions qui s'en chargent de chaque niveau, ainsi que leurs compétences. Ensuite, les outils utilisés pour la planification et l'aménagement territorial seront décrits. Il s'agit, d'un côté, des documents à valeur législative, à valeur stratégiques et, enfin, des outils opérationnels.

Enfin, en nous concentrant sur le territoire bucarestois, nous allons aborder chacune des trois thématiques d'intérêt pour notre recherche : les nouveaux espaces résidentiels, les zones de commerces et de bureaux et la mobilité/le transport. Pour chaque, le système décisionnel ou des acteurs impliqués sera présenté, en fonction de leurs spécificités. Les détails seront ensuite abordés dans chaque des chapitres suivants.

3.1. Cadre institutionnel dans la planification territoriale et urbaine et répartition des compétences « aménagement du territoire »

Jusqu'à la fin du régime communiste, le système administratif et institutionnel de l'état était fort centralisé. Le changement, même s'il a été, en théorie, relativement rapide (1990 – 1991), n'a pas été mis en place de fait que tardivement.

La décentralisation a renforcé le pouvoir local et départemental et, à partir de 1998 (Loi 151/1998, Loi 318/2004), a ajouté le niveau régional, mais qui n'a pas de personnalité juridique. Cette nouvelle forme d'administrer le territoire a déterminé une meilleure implication des acteurs locaux et de la société civile dans le processus décisionnel, mais, d'un autre côté, a demandé une adaptation et une réorganisation du fonctionnement des structures locales et départementales, qui n'a pas toujours été faite.

Le système administratif décentralisé a été inspiré par le système français (Figure 33). La structure hiérarchique correspond à la structure territoriale.

« *La rupture entre la période communiste et celle de transition (dans laquelle on se retrouve toujours) a marqué une différence importante entre deux régimes complétement différents. La ville d'avant était complétement planifiée. Les années qui ont suivi le changement politique*

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

ont été caractérisées par une inertie générale des acteurs impliqués dans la planification ou bien dans le secteur du bâtiment. Les lois de l'ancien régime avaient encore fonctionné pour quelques années. Le plan actuel d'urbanisme a été réalisé en 2001 ! » (Vera Marin, entretien, 2014).

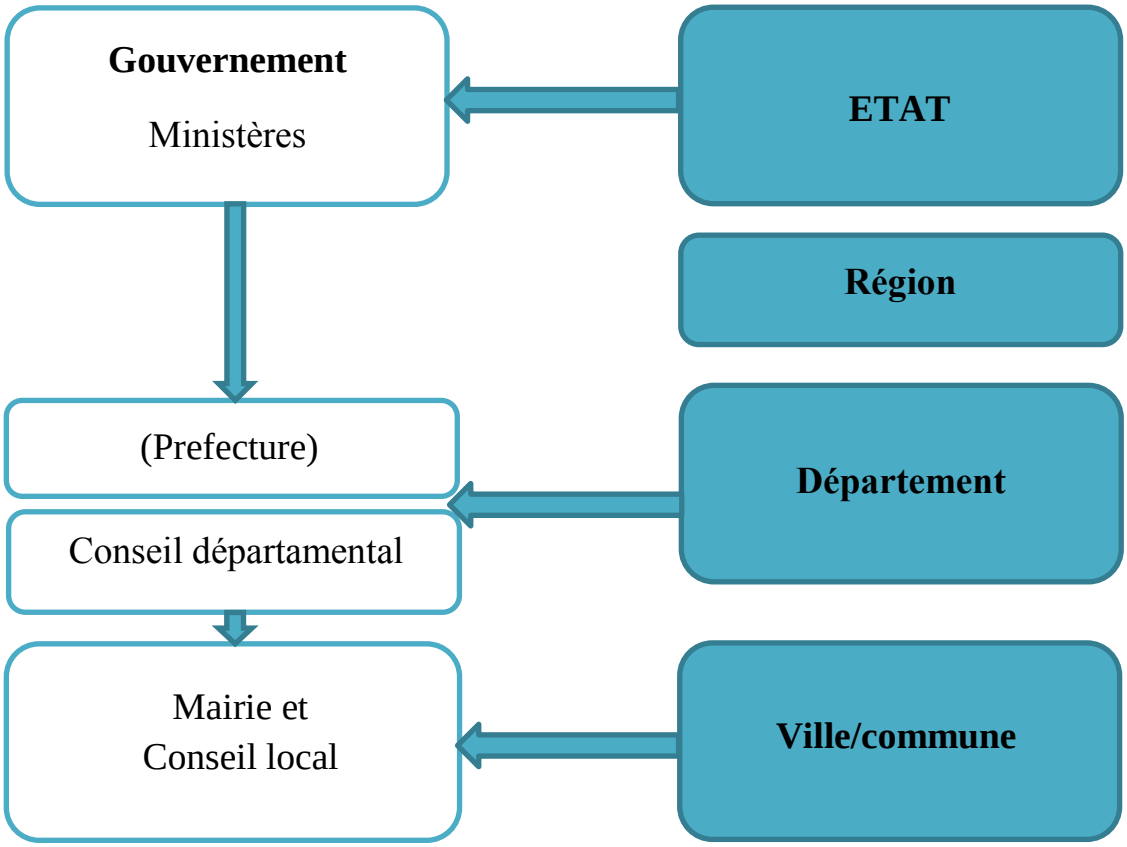


Figure 33 Les institutions territoriales roumaines

Les compétences de chaque niveau sont :

A. Niveau national

Le Ministère du Développement, des Travaux Publics et du Logement (qui avait changé de nomenclature plusieurs fois au cours des années) représente l'administration publique centrale responsable du domaine de l'aménagement territorial (Loi 350/2001, modifiée):

- Il élabore les stratégies et politiques nationales et les plans au niveau national et régional ;
- Il initie et coordonne l'élaboration ou la mise à jour des documents d'aménagement territorial et urbanisme pour des zones incluant des éléments de patrimoine ;

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

- Il travaille avec de divers acteurs pour identifier des territoires uniques à protéger ;
- Il crée des règlements-cadre d'urbanisme, architecture et paysage qui doivent être approuvés par le Gouvernement ;
- L'élaboration du PATN (Plan d'aménagement du territoire national) ;
  - L'élaboration du PRS (Plan Régional Spatial), qui est à la base du développement régional;
  - L'élaboration du Règlement Général d'Urbanisme ;
  - Assure la collaboration avec des ministres et des directions de l'administration publique centrale afin de mettre en place des programmes et stratégies dans le domaine de la planification spatiale et urbaine ;
  - Assure la collaboration avec les conseils de développement régionaux, départementaux et locaux et le suivi de la mise en place des programmes et des lignes directrices a ces niveaux-là ;
  - Assure l'approbation des documents de planification spatiale et urbaine.

Dans le cadre du Ministère, le Directorat Général pour le Développement du Territoire est le département responsable avec la planification spatiale et urbaine, la coopération territoriale et les politiques du logement. Egalement, deux institutes travaillant sous la coordination directe du Ministère (L'Institut national de recherche et développement URBANPROIECT et le Centre de documentation pour constructions, architecture, planification urbaine et spatiale) prennent en charge les activités de recherche et de développement technique dans ce domaine (Espon Roumanie, 2011).

En termes de réseautage, le Ministère doit collaborer avec des conseils régionaux, départementaux et locaux, avec d'autres Ministères et d'autres institutions centrales et avec le Gouvernement.

B. Niveau régional (NUTS II)

En Roumanie, les 8 régions n'ont pas de statut juridique et ne sont pas des unités administratives-territoriales. Elles représentent le cadre d'élaboration, mise en place et évaluation des politiques de développement régional (Loi 315/2004), ayant aussi un rôle statistique. Les attributions des régions dans le domaine du développement et de la planification territoriale et urbaine sont :

- D'analyser et approuver la stratégie et les programmes régionaux de développement ;

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

- De soutenir au niveau partenarial le Plan national de développement ;
- D'approuver des projets de développement régional et proposer leur financement.

C. Niveau départemental (NUTS III)

Les Conseils départementaux, ainsi que le Conseil du Municipe Bucarest, qui a les caractéristiques administratives du niveau NUTS III, ont des départements spécialisés dans le domaine de la planification urbaine et territoriale, coordonnés par l'architecte principal du département (ou de Bucarest).

Les *conseils départementaux* ont compétence dans les domaines suivants :

1. Le développement économique et social;
2. La gestion du patrimoine ;

   - Il adopte des stratégies et des programmes de développement économique, social et environnemental, basés sur les propositions reçues des conseils locaux;

   - Il établit l'organisation et le développement du département, à partir de l'avis des conseils locaux.

3. La gestion des services publics :
   a. l'administration des aéroports locaux;
   b. l'administration du domaine publique et privé;
   c. la gestion des institutions culturelles d'intérêt départemental;
   d. la gestion des unités de santé publique d'intérêt départemental;
   e. les services sociaux spécialisés pour les victimes de violence domestique;
   f. les services sociaux spécialisés pour les personnes âgées;
4. La coopération institutionnelle.

Les conseils départementaux sont responsables avec la coordination de l'activité d'aménagement du territoire et urbanisme au niveau départemental.

Dans ce domaine, elles ont les compétences suivantes :

- Adopte des stratégies, des prévisions et des programmes de développement socio-économique et environnemental au niveau du département, basés sur les propositions reçues des Conseils locaux ;

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

- Assure le suivi des mesures ;
- Décide sur les projets d'organisation et d'aménagement du territoire, ainsi que sur son développement urbanistique général ;
- Approuve les documentations techniques et économiques pour les investissements d'intérêt départemental ;
- Assure le cadre nécessaire pour la mise à disposition des services publics concernant la protection de l'environnement et la conservation des monuments, des espaces verts publics, des routes publics et des utilités publics d'intérêt départemental[27].

D. Niveau local

Le Conseil local coordonne et est responsable des activités de planification urbaine mises en place sur le territoire administratif et assure également la coordination de ces activités avec les demandes et prévisions des documents départementaux, régionaux et nationaux.

Les conseils locaux ont des compétences dans les domaines suivants :

1. L'organisation et le fonctionnement de la mairie, des institutions et services publiques locaux, des sociétés commerciales d'intérêt local ;
2. Le développement économique, sociale et environnementale de la commune ou la ville ;
   - Il établit et approuve les taxes locales ;
   - Il approuve les stratégies qui concernent le développement économique, social ou environnemental de la commune/ville ;
3. L'administration du territoire publique ou privé de la commune ou la ville ;
   - Il endosse ou approuve la planification et la documentation pour la planification urbaine du territoire qu'il gère;
4. Les services pour les citoyens :
   a) l'administration publique et privée du village ou de ville;
   b) la gestion de l'infrastructure routière d'intérêt local;
   c) la gestion des institutions culturelles locales;
   d) la gestion des unités locales de santé publique;

[27] http://www.colegiulagricol.ro/corp/sindicat/cursuri_sinaia/s7.pdf

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

e) la planification et l'urbanisme;
f) l'approvisionnement en eau;
g) traitement des eaux usées et des eaux usées et pluviales;
h) l'éclairage public;
i) l'assainissement et la gestion des déchets ;
j) les services sociaux pour la protection des enfants et pour les personnes âgées;

5. La coopération interinstitutionnelle interne et externe.

Dans le domaine de l'aménagement du territoire local, elles ont les compétences suivantes (Loi 215/2001) :

- Approuve des études, des prévisions et des programmes de développement socio-économique, d'aménagement territorial, des documents d'aménagement territorial et d'urbanisme ;
- Assure l'administration du domaine public et privé de la commune ou de la ville;
- Analyse et approuve les documents d'aménagement territorial et urbanistiques des communes et met à disposition les moyens matériaux et financiers pour leur mise en place ;
- Est responsable avec la construction, l'entretien et la modernisation de l'infrastructure locale ;
- Organise des démarches pour la protection de l'environnement pour améliorer la qualité de la vie; contribue à la protection, la préservation, la restauration et la valorisation des monuments historiques et architecturaux, des parcs et des réserves naturelles.

Pour des certaines catégories de changements urbains, d'autres institutions en dehors de cette hiérarchie interviennent. Des institutions comme les autorités pour la protection de l'environnement, les services de protection civile, les pompiers, etc. ont souvent un mot à dire dans le développement urbain à petite échelle (au niveau de projets de construction).

3.2. Outils

Dans la présentation des documents utilisés pour la planification urbaine, il est nécessaire de faire la différence entre les quatre catégories que nous avons identifiées :

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

- des lois, vues comme l'ensemble des règles juridiques et prescriptions en vigueur ;
- des documents opérationnels, comme, dans notre cas, les PUG, PUZ, PUD, etc. ;
- des documents de recherche, qui mettent en évidence des éléments ou des contextes à être pris en compte dans la planification et l'aménagement ;
- des stratégies, qui n'ont pas de valeur juridique et qui ne peuvent pas être imposées, mais qui servent de cadre directionnel.

Cet ensemble d'outils est fort lié au système législatif et au jeu d'acteurs impliqués dans l'aménagement territorial.

3.2.1. Le nouveau cadre législatif

Après la chute du régime communiste, les autorités ont pris un temps avant de créer un nouveau cadre légal, malgré le fait que le gouvernement ait abrogé un nombre important de lois communistes. Le système législatif a donc été créé peu à peu, suivi par le système règlementaire. Malgré les changements, le système n'a pas été opérationnel dès le début. Les premières années ont été caractérisées par un vide législatif et donc par peu d'autorisations de construction. Les premières lois qui encadrent le processus d'aménagement urbain apparaissent en juin 1991 (ATU, 2011).

- Loi 50 /1991 pour l'autorisation des constructions, qui établit les documents nécessaires. Cette loi a été utilisée comme base d'autorisation jusqu'à la création, en 1996, du Règlement général d'urbanisme. Elle a été modifiée plusieurs fois, la première fois en 2001, par nécessité de s'adapter au développement immobilier important qui avait commencé à l'époque et à la manière chaotique de construire.
- Une préoccupation pour le patrimoine apparait fin 1991 et est ensuite définie en 1992 et 1994 par un ensemble de lois et décisions qui listent (Ordonnance du Ministre de la Culture nr. 130/1991) et protègent (Ordonnance 27/1992, Ordonnance 68/1994) le patrimoine culturel national.
- La qualité dans le domaine des constructions, donc la nécessité d'assurer « la durabilité, la sécurité, la fonctionnalité et la qualité des constructions » est encadrée légalement en 1995 (Loi 10). Cette loi permet la création de l'Inspectorat de l'Etat dans le domaine des constructions et des Inspectorats départementaux et de la ville de Bucarest.

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

- Le Règlement général d'urbanisme a été approuvé en 1996 (Décision 525/1996).
- En 1998 (Ordonnance gouvernementale 129/1998), le centre-ville de Bucarest est déclarée zone d'intérêt national, ce qui permettait que les constructions et travaux soient considérés comme des « travaux d'utilité publique ». Le cadre financier n'a pas été mis en place, ce qui a fait que l'ordonnance ne soit pas réalisable. Elle a été annulée en 2004.
- En 1999, le Plan Urbanistique General (PUG) est approuvé.
- En 2001 (Loi 350), la loi sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme est enfin votée.
- Par la Loi 24/2007 et la Loi 313/2009, les grandes villes étaient obligées de rédiger des Registres locaux des espaces verts jusqu'au début 2011. Bucarest a publié son registre en 2013.
- La Loi 100/2007 crée le cadre légal pour la création d'une zone métropolitaine autour de Bucarest. Des démarches ont été faites, mais aucune décision n'a été prise.
- La Loi 242/2009 clarifie le domaine de l'urbanisme en mettant en place, entre autres, la stratégie nationale de développement du territoire et en limitant la possibilité des personnes privées d'apporter des modifications au règlement d'urbanisme. La même direction de clarification est continuée avec l'ordonnance 7/2011.

Le Plan d'aménagement du territoire national est légiféré dans plusieurs étapes : L71/1996 pour les réseaux de transport, L 5/2000 pour des zones protégées, L 351/2001 pour le réseau de communes, cette dernière ayant un impact direct sur Bucarest.

Des lois connexes au domaine de l'aménagement territorial ont été votées au fur et à mesure, mais la législation qui cadre le domaine de l'urbanisme n'est pas corrélée avec celle du domaine du droit à la propriété, de l'environnement, de l'agriculture ou bien des zones naturelles (ATU, 2011).

3.2.2. Le cadre opérationnel : les documents urbanistiques roumains

Les documents urbanistiques réglementent l'utilisation des terrains et les conditions des constructions pour les communes urbaines et rurales. Ils s'appuient sur les propositions contenues dans les plans d'aménagement du territoire national, zonal et départemental. Ces documents sont :

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

- le plan urbanistique général et son règlement d'application (PUG);
- le plan urbanistique zonal et son règlement d'application (PUZ) ;
- le plan urbanistique de détail (PUD).

a. Le plan urbanistique général (Figure 34) est l'instrument principal de planification, en constituant, à la fois, la base légale pour la mise en œuvre des programmes et actions de développement, et aussi le document de guidage pour les autres plans d'aménagement. Le PUG est créé et approuvé par chaque unité administrative, et il doit être actualisé périodiquement.

Ses réglementations se réfèrent à :

- la délimitation du territoire construit (« intravilan ») par rapport au territoire administratif de la localité ;
- déterminer l'utilisation des terrains du territoire construit ;
- la création du zonage fonctionnel en liaison avec les voiries ;
- la modernisation et le développement de l'infrastructure ;
- déterminer les zones de protection ;
- déterminer les formes de propriété ;
- clarifier les conditions d'emplacement et la conformation des volumes construits, aménagés et plantés;
- la délimitation des zones de risque.

Le PUG comprend des réglementations à court terme concernant la valorisation du potentiel naturel, économique et anthropique, la délimitation du territoire « intravilan », l'organisation et le développement des axes de communications, la modernisation et le développement des réseaux d'infrastructures, la délimitation des zones constructibles, des zones fonctionnelles, des zones à risque ou protégées (Ticana, 2013).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

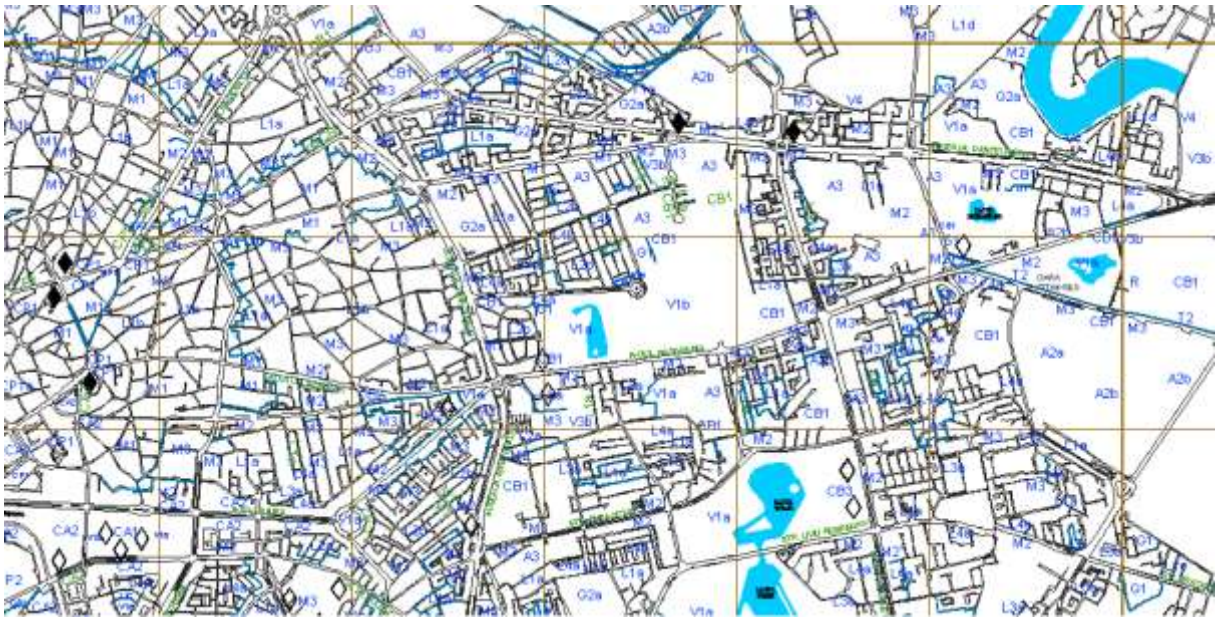


Figure 34 Une partie du PUG Bucarest, incluant la zone centre-est. Source : http://www4.pmb.ro/wwwt/pug/PUG1.htm

b. Le plan urbanistique zonal (Figure 35) comprend des réglementations sur :

- l'organisation des voiries ;
- l'architecture et l'aménagement en fonction des caractéristiques de la structure urbaine ;
- l'utilisation des terrains ;
- le développement des infrastructures urbaines ;
- le statut juridique des terrains ;
- la protection des monuments.

L'élaboration des PUZ est obligatoire pour les zones centrales des localités, les espaces protégés, les zones d'agrément, les parcs industriels et pour des autres zones, établies dans le PUG.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

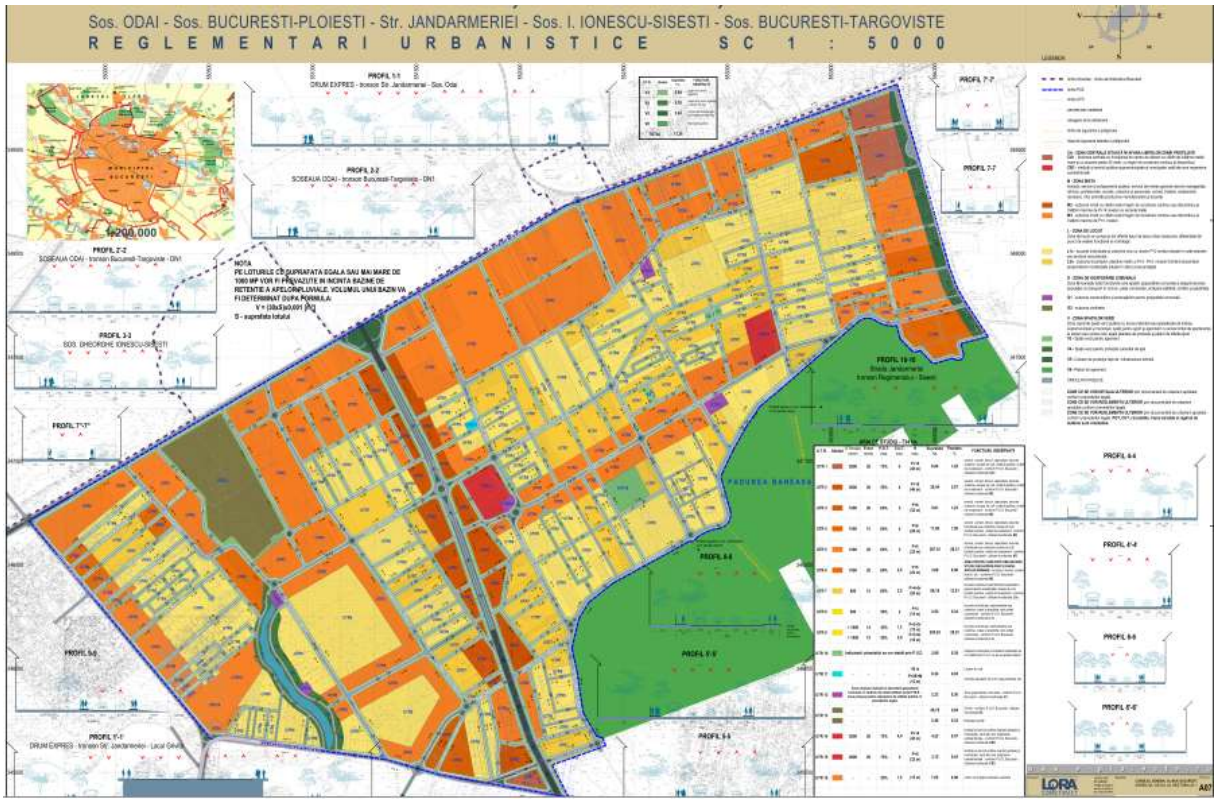


Figure 35 Exemple de PUZ, la zone Nord du 1er arrondissement. Source : http://www.lora.ro/PUZ-Nord-2014/puz.html

c. Le plan urbanistique de détail (Figure 36) sert à réglementer les conditions d'emplacement, les dimensions et les détails urbanistiques pour une surface d'une ou plusieurs parcelles, en les corrélant avec les proximités. Le PUD fait référence à :

- la conformité avec les conditions urbanistiques concernant les volumétries et les aménagements ;
- les relations esthétiques et fonctionnelles avec les espaces proches ;
- l'accessibilité et la connexion aux réseaux de services publics;
- le statut juridique des terrains.

Les PUD sont nécessaires pour tout construction nouvelle et pour des certains espaces, établies dans les documents urbanistiques plus généraux. Il cadre les nouvelles constructions et règlemente des aspects relatifs à l'accessibilité, les relations entre le nouvel espace bati et l'environnement et les fonctions proches.

Le PUD est un des documents légaux nécessaires pour obtenir l'autorisation de construction.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

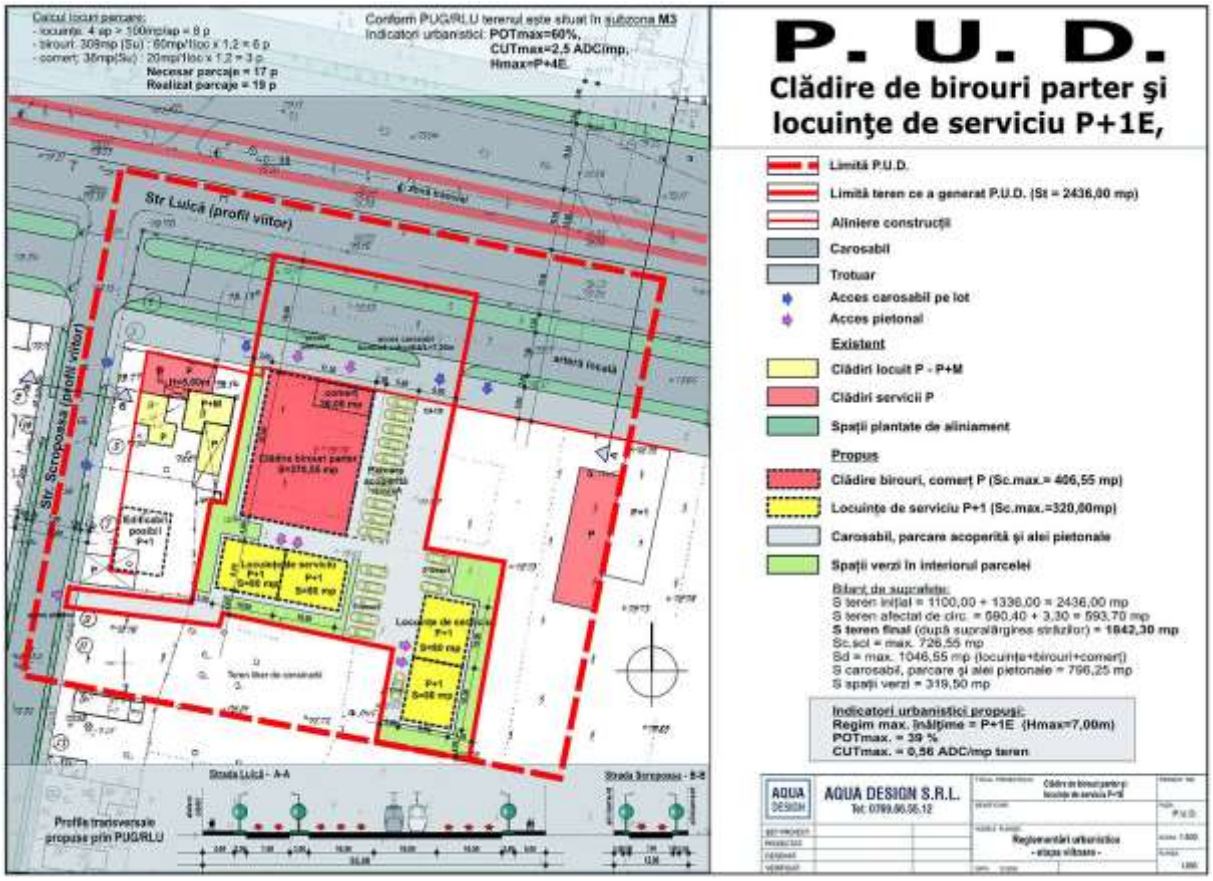


Figure 36 Exemple de PUD d'un bâtiment de bureaux (rouge) et de logements (jaune). Source : http://imobiliaresector6.ro/

d. Le règlement général d'urbanisme représente l'ensemble des normes techniques, juridiques et économiques sur lesquels sont élaborés les plans urbanistiques et les règlements locaux d'urbanisme. Territorialement, il correspond aux unités administratives, comme le PUG.

Les documents d'urbanisme sont élaborés par les autorités de l'administration publique, à l'exception notamment des PUD et une partie des PUZ, qui pouvaient être initiées par des personnes physiques et juridiques (L. 350/2001). Cette liberté a déterminé de nombreuses modifications des instruments d'urbanisme supérieurs, les PUZ et PUG, ce qui fait qu'une partie du territoire bâti de la ville soit construit sur la base des plans modifiés (ATU, 2011). Cette facilité d'obtenir des dérogations des documents par des personnes a été limitée seulement en 2011 (OUG. 7/2011).

A part les documents de planification qui sont utilisés concrètement dans la construction du territoire, les différentes échelles sont desservies par une série de stratégies (Tableau 15).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Echelle	Planification urbaine	Développement durable Environnement	Transport
Nationale	PATN RGU (2002)	Stratégie nationale de développement durable 2030	Stratégie de transport intermodal 2020
Régionale (au niveau des régions NUTS II)	Stratégie nationale pour le développement régional 2014 2020 PATR	Stratégie de développement durable Bucarest – Ilfov 2014 – 2020	
Départementale	PATJ		
De l'Aire Métropolitaine	Concept stratégique Bucarest 2035	PATZ (stand-by)	Plan de Mobilité
De la ville de Bucarest	PUG et règlement local d'urbanisme	PDD Bucarest 2004 - 2012 Plan local d'action pour l'environnement	Master plan général pour le transport urbain
Des arrondissements/ quartiers/zones	PUZ	Agenda 21, Stratégie de développement durable des arrondissements	
	Plan intégré de développement urbain		
Des parcelles/propriétés	PUD		

Tableau 15 Les principaux outils stratégiques et de planification de l'aménagement territorial

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

3.3.Jeu d'acteurs impliqués dans le processus d'aménagement urbain

Avant 1989, les activités d'urbanisme et aménagement territorial étaient financées par des fonds de l'Etat, et donc fort contrôlées. Le territoire était aménagé dans une logique de systématisation.

Les plans locaux de systématisation tombaient dans la responsabilité des « conseils populaires », sur la base des plans de développement socio-économique qui étaient rédigés tous les 5 ans. Ces plans quinquennaux, inspirés par les « pyatiletka » (пятилетка) (Timonea, 2015) de l'Union soviétique, contenaient une série d'actions de planification économique centralisée au niveau national, basées sur la volonté du parti communiste présentés sous la forme des lois. Par exemple, le plan quinquennal du 1971 à 1975 a été donné par la loi 10/1971, qui définit les directions économiques du pays: « la croissance intensive de la force de production, la création d'une économie avancée, d'une agriculture et d'une industrie moderne, le développement soutenu de la science … » (Loi 10/1971).

Non seulement les lignes directrices étaient données par le biais des plans quinquennaux, mais aussi des repères ou objectifs de croissance ou développement à être atteints. Par exemple, on prévoyait une augmentation de 11-12% de la production industrielle pendant le quinquennat 1971 – 1975 par la modernisation des structures industrielles. En ce qui concerne le domaine du logement, le plan prévoyait la construction de 522 000 appartements au niveau national. Les plans locaux de systématisation étaient soumis au débat public avec les citoyens de chaque commune. Au niveau de la capitale, même si la loi 10/1971 imposait la réalisation des constructions du centre vers les périphéries, afin de conserver les terrains, le centre n'a pas constitué une priorité jusqu'en 1977.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

La systématisation de Bucarest: une reforme urbaine

La systématisation a représenté un programme d'urbanisation et réorganisation des communes, démarré par Ceausescu en 1974 qui a été mis en place par la loi 58/1974. Le programme avait comme but d'organiser l'espace afin de développer les communes selon les principes déjà adoptés dans la plupart des états communistes. Selon le premier article de la loi, la systématisation doit également imposer « la limitation des périmètres construits des communes à une utilisation minimale et optimale des sols ». En ce qui concerne les villes, la loi disposait la construction des zones résidentielles compactes, avec une hauteur moyenne de R+5 (2e chapitre, article 8).

Malgré le fait que les principes de la systématisation se basaient sur une logique d'aménagement, la loi donnait le droit aux institutions chargées de déplacer les personnes qui habitaient dans des zones devenues non-résidentielles, ainsi que de démolir des bâtiments afin d'attendre les objectifs du projet, ce qui a permis la perte d'un important patrimoine architectural (voir « le projet Bucarest » dans le chapitre 1).

A partir de 1990, le nouveau système administratif et légal a commencé à être mis en place par la dépolitisation des institutions, donc la séparation du personnel politique des institutions du personnel à caractère technique (ATU, 2011).

Comme nous l'avons déjà vu, la loi pour l'aménagement territorial et l'urbanisme est apparue seulement en 2001 : c'est elle qui établit les compétences des différents acteurs publics à ce sujet. Mais les acteurs administratifs ne sont pas les seuls à avoir un mot à dire dans le processus d'aménagement du territoire. Les acteurs privés, représentés par des entreprises, des investisseurs, des développeurs, des analystes, etc., roumains et étrangers, ont un rôle très important dans la prise de décision sur les directions de développement de la capitale. Enfin, la société civile devrait avoir un rôle essentiel dans ce processus et elle devient de plus en plus visible, surtout dans certains domaines, comme le transport.

Mais en termes de « mot à dire » dans le domaine général de l'aménagement urbain, le pouvoir de la société civile a beaucoup diminué à partir de 2014. L'Ordre 2791 du Ministère du Développement Régional et du Tourisme concernant l'approbation de la Méthodologie de l'information et à la consultation publique sur l'élaboration ou la révision des plans d'aménagement territorial et de l'urbanisme rendait obligatoire l'information et la consultation

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

du public pour plusieurs étapes du processus d'élaboration ou révision de ces plans. L'Ordre 835/2014 abroge cet article, limitant substantiellement la possibilité de la société civile de s'impliquer dans la planification de son territoire. Ce fait est particulièrement important compte tenu du fait que le PUG peut être soumis à la modification par toute personne intéressée, par une procédure de modification de PUZ ou PUD, et cette disposition risque de supprimer la possibilité des citoyens de réagir aux modification apportés dans leur environnement proche.

« *Les acteurs du développement urbain s'appuient sur le triangle (parfois équilatéral) administration, société et force économique. Entre ces pointes apparaissent de fortes tensions. L'équilibre est dynamique. Mais on distingue une différence très importante entre la variété d'opinions et le « déchirement » généré par l'alliance entre deux pointes du triangle contre le troisième* » (Dr. architecte-urbaniste Liviu Ianăși, 2014).

Cette relation entre les 3 catégories d'acteurs n'est pas toujours équilibrée. Elle est influencée par des facteurs politiques et de pouvoir, par des contextes et des relations privées. En plus, elle est différente en fonction du domaine. Dans les chapitres suivants, nous allons analyser plus en détail les résultats du jeu d'acteurs dans le domaine de l'immobilier et du logement, du transport et de la mobilité et enfin des commerces et zones d'affaires. Les rapports de pouvoir et collaboration des institutions et personnes (physiques et juridiques) impliquées seront traités brièvement dans les lignes suivantes.

Comme nous l'avons vu dans le chapitre 1, Bucarest a un statut à part dans le maillage administratif roumain. C'est la seule municipalité de niveau 0 (Dinca, 2012) et la seule ville dont le statut est équivalent au département. Afin de comprendre le fonctionnement du processus décisionnel et le jeu d'acteurs actifs dans le domaine de l'aménagement territorial, nous avons listé les acteurs impliqués dans la rédaction de plusieurs documents stratégiques et de planification de la ville (Tableau 16).

Document	Elaboré par	Bénéficiaire	Année de publication
PIDU Damaroaia – Bucurestii Noi	SC Space Syntax SRL SC GEA Strategy and Consulting SRL SC DCCommunications SRL	CL du 1er arrondissement	2012
PATJ Ilfov	URBANPROIECT (une équipe	Le Ministère	2004

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

	d'architectes, ingénieurs, économistes, sociologue et géographe)	du Transport, des Constructions et du Tourisme	
PDR Bucarest – Ilfov 2020	ADR Bucarest - Ilfov		2014
RLU	Un consortium de specialistes	PMB	2002
La stratégie nationale de développement durable	Le Ministère de l'environnement et du développement durable et PNUD (via le centre national pour le développement durable). La création de la stratégie a impliqué plusieurs groupes de travail : - Les conseils régionaux de consultance (des représentants des autorités publiques, de la société civile, des parties politiques, universités, chambres de commerce et industrie, la communauté d'affaires, syndicats, associations et mass media) ; - Le conseil scientifique (l'Académie) ; - Groupes locales (dont l'activité a été vérifiée par l'Institut National de Statistique).		2007
La Stratégie nationale de transport intermodal 2020	Le Ministère du transport et de l'infrastructure		2011
PUG Bucarest 2017	Un consortium d'entreprises de consultance roumaines et espagnoles	La ville de Bucarest	En développement

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

	coordonné par l'Université d'architecture et urbanisme *Ion Mincu* de Bucarest		
Plan de mobilité urbaine durable 2016 – 2030	Avensa, ROM Transportation Engineering, Ministère du Développement régional et de l'Administration publique, European Bank for reconstruction and development	La région Bucarest - Ilfov	2015

Tableau 16 Exemples d'acteurs impliqués dans l'élaboration des documents stratégiques et de planification de Bucarest

Nous pouvons remarquer que, dans l'élaboration des documents, les institutions publiques responsables se basent parfois sur leur expertise interne (comme dans le cas du Plan de Développement Régional), mais habituellement, elles utilisent des experts externes. Les entreprises de consultance et celles qui travaillent dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture ont participé le plus souvent à l'élaboration de ces documents.

En ce qui concerne le jeu d'acteurs dans des domaines plus spécifiques, comme le logement, les commerces ou le transport, la situation n'est pas toujours similaire.

3.3.1. Acteurs et système règlementaire dans le domaine du logement

Le développement des espaces résidentiels a été le principal facteur de croissance de la capitale et d'étalement urbain.

« *Ce n'est pas le besoin de logements qui détermine les nouvelles constructions, mais l'intérêt des investisseurs et des propriétaires, et des autres acteurs impliqués dans ce processus* » (Claudiu Runceanu, entretien, 2014).

Ces investisseurs ont profité du système administratif défectueux (bureaucratie, corruption), des soupapes et modifications législatives souventes et des fautes d'implémentation des règlements pour assumer un rôle plus important que normal dans le processus décisionnel. Basés sur une logique de gain, ils n'ont pas toujours respecté les demandes imposées par l'administration et ils ont préféré risquer des amendes, qui n'affectaient pas réellement leur

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

situation financière. Dans ce contexte parfois dirigé par les développeurs, le rôle de l'Etat reste, en ce qui concerne la production immobilière, fortement limité.

Le poids important des acteurs privés dans les nouvelles constructions à but résidentiel et le manque de coordination avec les institutions et administrations publiques font apparaitre des situations anormales et qui affectent négativement les quartiers : « *La planification des travaux ou bien de l'utilisation des espaces n'est pas visible sur le terrain, malgré les plans qui existent et qui concernent la zone. Les développeurs achètent des terrains et commencent des constructions et ils ont, ensuite, besoin de prévoir l'accès des bâtiments aux infrastructures. Le chantier pour ces nouveaux accès couvre régulièrement la rue principale, en dessous de laquelle se trouvent les infrastructures* » (Entretien, nouveau propriétaire, Popesti-Leordeni, 2014). Les développeurs ont construit des ensembles résidentiels très différents du point de vue de la morphologie, donc la cohérence visuelle des nouveaux quartiers manque souvent. (Figure 37)

Figure 37 Résidences morphologiquement différentes dans le quartier Titan. Source photo : Ana Baidan, 2016

En termes d'investisseurs, nous remarquons, surtout pendant les dernières années, une forte implication des entreprises étrangères. « *La Roumanie a été très peu atteinte par la crise économique, et plus tard que les autres pays, ce qui fait que les investisseurs étrangers*

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

choisissaient notre pays pour éviter la récession des leurs » (Madalina Manoila, entretien 2014).

Selon Ticana (2011), ces investisseurs restent pourtant moins productifs sur le marché résidentiel que les roumains.

Enfin, la société civile est active dans certains quartiers (Bucurestii Noi, Militari) dans le domaine du logement et elle intervient aussi sur des problématiques indirectement liées à ce domaine, notamment via l'aménagement des espaces verts et des espaces publics. Ce sujet sera abordé plus en détail dans le chapitre 4.

« Prima Casa »

Un bon exemple de coopération pour le développement résidentiel est le programme Prima casa.

Ce programme fait partie des mesures anti-crise proposées par le gouvernement roumain afin de soutenir les secteurs économiques prioritaires. Ses objectifs principaux sont de débloquer les crédits, d'aider le secteur des constructions et de faciliter l'accès des personnes au logement pendant la crise, tout en soutenant l'économie et en créant de l'emploi. Par conséquent, l'Etat garantit intégralement les prêts accordés par les banques, à condition qu'ils offrent des prêts moins chers. La plupart des banques de la Roumanie sont impliquées dans ce programme.

Selon une étude de NAI Roumanie (2012), les marchés immobiliers ont été quasiment entièrement soutenus par le programme Prima Casa (« le premier logement»), depuis son démarrage en 2009, affirmation soutenue par certains développeurs :

« *Oui, (le programme Prima Casa a influencé le marché). Ce programme est devenu le principal moyen d'acheter des logements. Les futurs propriétaires préfèrent acheter dans des nouvelles résidences, mais pas seulement. Dans notre agence, 85 % des biens immobiliers ont été achetés via ce programme, 10% via des crédits hypothécaires et 5 % en payant la somme entière* (Représentant agent immobilier zone Sud, entretien 2014) ».

En effet, ce programme a permis aux personnes n'ayant pas encore un logement à leur nom d'en acheter un, en bénéficiant de certaines conditions : le demandeur a accès à des prêts à taux réduits, il ne paye pas de TVA et l'avance est de seulement 5 %, payable quand le logement souhaité a été trouvé, au lieu de 25 % d'avance pour un prêt normal a une banque.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Pourtant, tous les experts ne soutiennent pas ce point de vue.

«*Q : Le programme Prima Casa – pourquoi est-ce qu'on dit qu'il a sauvé le marché immobilier de la crise ?*

R : Cette affirmation est fausse. Ce n'est pas ce programme qui a « sauvé » le marché immobilier, mais les grands investissements des personnes ayant accès aux ressources.

Le programme « Le premier logement » a été un véritable problème en ce qui concerne les résidences roumaines. Pour avoir accès à ce programme, les propriétaires devraient viser des appartements spécifiques : une superficie de moins de 120 m2, d'une valeur de moins de 90000 euros. Egalement, le programme donnait accès à un TVA réduit, de seulement 5%, car ces logements étaient considérés comme « basics », mais seulement si le bénéficiaire n'avait pas de logement a son nom au moment du dépôt du dossier. En connaissant ces règles du programme, les développeurs ont construit des bâtiments qui assurent ces conditions – des espaces modestes, une qualité pauvre des bâtiments et un manque d'attention aux détails. Les principaux propriétaires étaient des jeunes ou des jeunes familles qui souhaitaient seulement avoir leur propre « chez soi », sans trop demander, donc les développeurs n'ont pas prêté trop d'attention a tout ce qui est lié à la qualité de la vie ou au accès aux services. Dans le sud de la Capitale, il est impossible de construire maintenant des immeubles pour des services – il n'y a simplement plus de place ! » (Madalina Manoila, entretien 2014).

Comme dans plusieurs zones périphériques de la capitale, le développement des nouvelles résidences s'est fait rapidement, et souvent avant que la mairie ait le temps d'installer l'infrastructure sur le terrain ou la construction a été prévue, ce qui a fait qu'une partie des résidences construites n'aient pas accès aux réseaux de gaz, assainissement ou autres qu'après l'installation des habitants, ou, parfois, même pas à ce moment-là. Il est toujours possible de trouver des immeubles construits dans les dernières années ayant leur propre fosse septique, dont l'entretien se fait par les habitants. Les clients achètent, avec l'appartement, une partie du terrain qui entoure les immeubles, qui peut être soit une partie du jardin intérieur, un garage ou une partie de la route d'accès vers la résidence, ce qui fait que ces routes soient privées. L'infrastructure est habituellement assurée par le développeur : lampadaires, espaces verts, l'infrastructure nécessaire pour l'accès à l'eau, l'assainissement, etc. Si d'autres mesures ou améliorations sont nécessaires, elles sont faites par les résidents, ainsi que l'entretien des espaces communs privés.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

En effet, le programme est notamment intéressant pour des personnes à des revenus moyens et souhaitant un logement acceptable financièrement. La valeur moyenne des crédits obtenus par ce programme est de 37 000 euros ; depuis son début en 2009, le programme a attribué près de 139 000 titres d'une valeur d'environ 2,5 milliards euros, permettant des prêts d'environ 5 milliards euros (Wall Street, 2015).

3.3.2. Les acteurs et les règlementations spécifiques au domaine mobilité - transport

Afin de comprendre les directions et mesures proposées dans les plans et stratégies liées à la mobilité, nous avons analysé plusieurs documents en ce qui concerne les institutions et personnes ayant collaboré pour les créer, leur contenu, le territoire pris en compte et le statut ou le degré d'importance légale ou administrative. Ces documents ont été utilisés pour les analyses faites dans le chapitre 5. Chronologiquement, ces documents sont :

1. PUG de Bucarest (2000) et les PUG des communes proches
2. Master plan General pour le transport urbain (2008), crée à la suite de l'étude « *The comprehensive urban transport study of Bucharest city and its metropolitan area in the republic of Romania* » (JICA, 2000), connu comme l'etude JICA, réalisée suite à une demande faite au gouvernement japonais par l'Etat roumain.
3. La stratégie pour les parkings à Bucarest (2008)
4. La stratégie pour le transport durable 2007 – 2013 et 2020, 2030 (2008)
5. Le concept stratégique Bucarest 2035 (2011)
6. Le plan de développement régional : 260 pages dont 230 font la description de la région (2014)
7. Le plan de mobilité urbaine durable (2016)

Nous avons également consulté des documents liés à l'aménagement urbain (PIDU, PATZ), ou bien des recherches sur la qualité de l'environnement dans la région.

En plus, des recherches et analyses des associations représentant la société civile ont été consultées : La situation de l'infrastructure cyclable (Optar, 2015), Le pacte pour Bucarest (2008) ou bien l'audit du développement urbain à Bucarest (ATU, 2010).

Le principal document d'aménagement urbain de Bucarest, le PUG 2000, ne fait aucune référence au terme « mobilité » et la notion de transport inclut seulement et pas de façon

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

extensive les modes routier, ferroviaire et l'aéroport. Egalement, dans le Programme de développement de Bucarest 2000 – 2008 (qui est apparu en 2004 !), et, plus précisément, dans son chapitre sur le transport urbain, des termes comme « mobilité », « vélo », « cyclable », « intermodalité » n'apparaissent pas.

La préoccupation pour le transport urbain arrive donc après 2004 avec ce Programme de développement et des analyses et recherches de la RATB concernant le transport public, mais d'une façon plutôt technique et prenant en compte les besoins internes de l'institution. Pourtant, en analysant les documents à caractère administratif apparus durant cette période, nous remarquons que la grande priorité était le transport routier, fait concrétisé, d'ailleurs, dans la typologie des projets urbains liés aux infrastructures de transport qui abordaient notamment ce mode.

Le plan de mobilité urbaine durable (PMUD) a été créé suite à la mise en place du Paquet pour la mobilité urbaine (CE, 2013) par la Commission Européenne, dans le but de mettre en commun des ressources humaines, financières et informationnelles nécessaires pour rendre la mobilité en ville plus soutenable, plus attentive à l'environnement et plus à même de répondre aux besoins des citoyens. Habituellement, les plans pour la mobilité urbaine durable prennent en compte des thématiques comme le transport public, les piétons et les cyclistes, l'intermodalité, la sécurité des routes urbaines, le transport routier, la logistique urbaine, la gestion de la mobilité et les systèmes intelligentes de transport (ELTIS, 2013).

Le PMUD recense les problèmes de mobilité liés à Bucarest. Il prend en compte, de fait, la région Bucarest – Ilfov, c'est-à-dire la capitale, 9 villes et 32 communes. Ce document a été créé dans le cadre du groupe pour la mobilité urbaine de l'administration bucarestoise, incluant plus de 70 membres : des institutions, universités, associations et entreprises. Il prend en compte des documents concernant la politique européenne pour le transport, la politique de cohésion et pour le développement durable, des documents de planification territoriale nationale et locale, des stratégies de développement national et régional (MDRAP, 2015).

La mairie générale de Bucarest, les mairies des arrondissements et l'Administration des rues de Bucarest peuvent lancer des projets d'infrastructure pour les vélos sur le territoire de Bucarest.

Début 2016, le public a eu accès au plan de mobilité urbaine durable 2016 – 2030 pour la région Bucarest - Ilfov. Ce plan est un document stratégique et un instrument de politique de

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

développement dont le but est de répondre aux besoins de mobilité des personnes et des entreprises, tout en prenant en compte les objectifs européens concernant la protection de l'environnement et l'efficacité énergétique (MDRAP, 2015).

Les institutions ayant participé à sa conception sont le Ministère du Transport, le Ministère des Fonds Européens, la compagnie nationale de routes, la mairie de Bucarest, le conseil départemental Ilfov, Metrorex, RATB et l'AMTB. Ce groupement inclut donc des acteurs publics et privés ayant un rôle bien spécifique dans la mise en place de la stratégie.

En analysant des documents qui portent sur le transport et les institutions et associations ayant un rôle en lien avec ce sujet au niveau de Bucarest (inclusivement région et aire métropolitaine), les acteurs impliqués sont :

- La mairie générale de Bucarest et les mairies des arrondissements
- La commission technique pour la circulation dans le cadre de l'administration publique locale
- Conseil Général de Bucarest
- Groupe de travail sur la mobilité urbaine dans le cadre de la Mairie de Bucarest
- Associations (ONG) : OPTAR, ApEAL, Adamos, Antreprenoriat Leadership, Cycling Romania, la fondation FAT, Green revolution, Bate saua sa priceapa iapa,
- Mairies des administrations proches
- Les Voies ferrées roumaines et les operateurs
- Communauté des cyclistes de Bucarest
- RATB
- Administration des Rues Bucarest
- Compagnies de taxi
- Police routière
- Ministère de l'Intérieur
- Metrorex
- AMTB
- Opérateurs privés de transport dans la région
- Aéroport Henri Coanda
- Conseil départemental Ilfov

Pourtant, l'administration locale n'a pas dans sa structure un département qui travaille principalement sur le trafic dans la capitale (ATU, 2011).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

La coopération des acteurs impliqués dans le domaine de la mobilité et du transport est efficace et implique toutes les catégories de personnes et institutions. Cette coopération est facilitée par la volonté de créer une aire métropolitaine de transport qui desservira une zone avec un rayon d'approximativement 100 km autour de la capitale. L'échange à ce sujet implique, donc, des responsables et parties prenantes du territoire – support de Bucarest et de la zone proche. Différemment de la situation existante dans le domaine immobilier, dans le domaine de la mobilité les acteurs publics (administratifs et institutionnels) travaillent plus avec des représentants de la société civile qu'avec des investisseurs privés. Ce fait est dû au type de financement qui caractérise les investissements dans la mobilité, qui sont publics.

3.3.3. Les acteurs et le système réglementaire lié au développement des zones commerciales et d'activités

En ce qui concerne le jeu d'acteurs dans le domaine commercial et d'activités, la situation est similaire sur plusieurs points au développement résidentiel. Les deux catégories supposent des investissements privés et demandent de l'espace, ajoutant à l'étalement urbain de la capitale.

Acteurs institutionnels et administratifs

La thématique du développement des zones commerciales et d'activités et leur impact sur la ville, comme vue par notre recherche, contient de multiples points de vue et est encadrée, administrativement et légalement, dans plusieurs catégories. Les plans et stratégies liées au développement commercial – mais plutôt dans le sens économique – tombent sous la responsabilité du Ministère de l'Economie, du Commerce et des Relations avec le Milieu d'Affaires. Mais l'impact territorial de ce développement et sa gestion rentrent dans les compétences du Ministère du Développement Régional et de l'Administration Publique. En plus, le Département pour des Investissements Etrangers et Partenariat Public-Privé, dépendant directement du Gouvernement et situé sous la coordination du Premier Ministre est responsable avec le développement de grands projets d'investissions étrangers, donc est également impliqué dans le sujet. Les décisions au niveau plus bas, départemental et local, sont prises par les conseils des deux niveaux.

Le Ministère de l'Economie, du Commerce et des Relations avec le Milieu d'Affaires est actif dans le domaine des PME : il met en place des groupes de travail, des stratégies et participe à la création des politiques pour soutenir cette catégorie économique. Par contre, les grands

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

investisseurs ou développeurs – qui représentent un des acteurs les plus actifs et, par conséquent, devraient être pris en compte même au sujet des PME, ne sont pas encadrés dans une stratégie.

Le Département pour des Investissements Etrangers et Partenariat Public-Privé gère les investissements étrangers et il est chargé de la coordination, du suivi et de la mise en œuvre de la politique gouvernementale au niveau national dans la promotion, l'attraction et la mise en œuvre des investissements directs étrangers. Compte tenu de la participation importante des investisseurs et développeurs étrangers sur le marché roumain, cette institution couvre un secteur très dynamique.

Enfin, le Ministère du Développement Régional et de l'Administration Publique est responsable avec le développement territorial et régional et les constructions, donc à un mot à dire sur l'empreinte territoriale des zones commerciales et de services, surtout compte tenu du fait qu'un des objectifs de la politique de développement régionale concerne la diminution des déséquilibres régionaux du point de vue économique. Pourtant, en essayant de contacter le Ministère au sujet de notre recherche, nous avons été conseillés de contacter le Ministère de l'Economie, du Commerce et des Relations avec le Milieu d'Affaires, car il a compétences dans le domaine.

Outils dans le développement des zones commerciales et d'affaires

Nous ne pouvons pas parler d'une stratégie de développement d'espaces commerciaux ou des centres d'affaires. Cette thématique est complexe et vaste, ayant des répercussions dans plusieurs domaines : économique, territorial, lié aux investissements étrangers, ce qui fait que les compétences d'intervention soient reparties aux plusieurs institutions. Les seules dispositions relatives aux zones de localisation des commerces se trouvent dans le règlement général de la planification urbaine (HG 525/1996) et dans le PUG et le RLU, mais elles concernent donc que l'onglet « emplacement ».

Conformément au Règlement local d'urbanisme (PMB, 2001), les infrastructures liées aux zones commerciales et d'affaires correspondent à la zone « Activités productives », y compris les activités de gestion, commerciales et techniques pour les industries, de la recherche, les services, la distribution et la commercialisation, ainsi que d'autres services dédiés aux employés et aux clients, etc. La zone « Activités productives » inclut également les espaces industriels.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Le document mentionne les parcs d'activité. Cette sous-zone, vue en 2001 comme une nouvelle catégorie de zone productive a un profil combiné d'activités liés à des technologies de haut niveau, à des services spécialisés de fabrication, distribution et commercialisation ainsi que de divers services pour le personnel et les clients. Les parcs d'activité se distinguent par une spécialisation fonctionnelle spécifique: des parcs technologiques, des parcs de recherche, etc.

En ce qui concerne les zones d'activité et de bureaux, elles s'intègrent plutôt dans la sous zone des activités productives et de services. Le document ne fait pas référence aux centres d'affaires. Il n'existe donc pas officiellement une zone reconnue ou stratégiquement planifiée pour accueillir ce type de services. Comme dans le cas des espaces résidentiels, les développeurs ont profité des espaces disponibles, de leur accessibilité et de leur prix pour créer des bâtiments de bureaux ou des parcs d'affaires. De la même façon, les bâtiments de bureaux n'ont pas toujours été construits dans la zone d'activités productives.

Le fait que les zones de bureaux et d'affaires soient mis dans la même catégorie que les activités industrielles, par exemple, pose des problèmes concernant les possibilités de gestion et de développement de ces secteurs. La logique derrière ce choix est liée à la possibilité de laisser une certaine flexibilité au développement de ces espaces – dont une partie constitue des friches industrielles, donc propices en partie pour des activités industrielles (voir Sema Parc). Pourtant, cela peut déterminer l'apparition d'un mélange fonctionnel inadéquat et qui posera potentiellement de problèmes d'aménagement dans les années suivantes.

« *Bucarest est entourée par des grandes surfaces commerciales. Si la mairie ne donne pas l'accord de construction sur le territoire administratif de la ville, elles seront construites ailleurs, dans les territoires des autres communes qui ont, pour le moment, intérêt de recevoir ce type d'investissement. Tout est lié aux couts et aux décisions politiques* » (Claudiu Runceanu, entretien 2014).

D'un autre côté, le mix fonctionnel services – industrie pousse à un certain développement de la zone et imposera donc une certaine qualité de l'espace, surtout compte tenu du fait qu'il est actuellement peu probable que Bucarest ait de grandes zones industrielles dans le futur (Pascariu Gabriel, entretien, 2016).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Conclusions du chapitre

Actuellement, nous ne pouvons plus parler, en théorie, d'une transition du système politique, mais d'une stabilisation du cadre légal, institutionnel et stratégique. Pourtant, en regardant, par exemple, les multiples modifications de certaines lois ou règlements (comme la Loi 350/2001 sur l'aménagement territorial et l'urbanisme), il nous semble évident que le système continue de s'adapter.

Les élus font, actuellement, une politique de l'urbanisme dérogatoire en se basant sur des « soupapes ». Les acteurs doivent toujours évoluer du point de vue éthique, professionnel, commercial etc. (Vera Marin, entretien 2014).

Un fait particulièrement inquiétant est la modification législative qui obligeait de demander l'avis de la société civile sur la création ou la modification des plans d'urbanisme.

Selon Gheorghe Patrascu, l'architecte principal de Bucarest, le développement de la ville a été particulièrement fort entre 2000 et 2008, mais il a été fait de manière incontrôlée (à l'aide des documents et stratégies de planification), non-orientée (par des mécanismes de planification et des institutions avisées), non-coordonnée (notamment du point de vue financier) et non-moderne (sans prendre en compte un système moderne d'indicateurs). Il considère que le manque de vision à long terme, ainsi que le développement incohérent et inégal et le soutien insuffisant des acteurs de la coopération territoriale ont déterminé des déséquilibres sociaux, une faible qualité de la vie des habitants et une mauvaise situation de Bucarest dans la *compétition urbaine globale (*Patrascu, 2012*).*

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

DEUXIEME PARTIE

Dans la partie précédente, nous avons fait une présentation générale de la ville de Bucarest en se focalisant sur les éléments qui influencent son développement urbain. L'évolution de la ville a été présentée, en insistant surtout la période contemporaine, car les choix opérés durant la période communiste (et leur empreinte sur le terrain) constituent actuellement le socle sur lequel la ville se construit. Dans ce contexte, nous avons bâti un questionnement relatif aux éléments clés de la transformation urbaine actuelle et nous avons démontré que, pour Bucarest et pour la Roumanie en général, trois catégories de facteurs sont à la base des changements de la ville : le développement résidentiel, les nouvelles zones de commerces et services et la mobilité urbaine.

Ensuite, nous avons identifié les visions stratégiques, documents et acteurs qui sont impliqués dans le processus d'évolution ou de modification de la ville.

Afin d'assurer un cadre plus large et permettre une comparaison avec d'autres situations, nous nous sommes rapporté à deux contextes différents. Le premier a été l'Union Européenne, dans le sens des politiques menées et des demandes faites aux Etats-membres. La Roumanie, intégrée dans l'UE en 2007, s'est retrouvée dans la nécessité de suivre les directives européennes et donc de changer de nombreuses éléments : d'un côté dans la vision et la façon de faire (comme, par exemple, les mesures prises contre la corruption), mais également dans les diverses thématiques (accessibilité, qualité de la vie, environnement, etc.). Par la suite, en faisant un passage en revue des approches relatives aux trois sujets-clés dans d'autres pays européens, nous avons compris que la situation de la Roumanie est proche de ce qu'il se passe dans les autres pays ex-socialistes.

Cette 2^{e} partie est axée tout d'abord sur l'importance du développement résidentiel dans l'évolution de la ville et sur les façons de produire des logements à Bucarest (chapitre 4), puis sur les zones commerciales, qui n'existaient pas avant 1989 et qui ont considérablement marqué la croissance urbaine récente (chapitre 5), et enfin sur la mobilité et de l'accessibilité urbaine, qui déterminent et influencent la croissance et les transformations urbaines (chapitre 6). Les modalités d'émergence de ces trois thématiques suivent un équilibre précaire entre les aspirations liées au contexte européen et les reliques institutionnelles, politiques et administratives restées présents – plus ou moins en arrière-plan – de la période communiste.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Les matériaux de recherche de cette seconde partie mobilisent le corpus théorique de la première partie et sont constitués d'une part de rapports des institutions spécialisées, nationales ainsi qu'européennes, des statistiques, des données des institutions ou entreprises (par exemple, Metrorex, des compagnies de taxis) ou bien encore des documents à valeur légale et d'autre part d'observations et recherches sur le terrain.

Pour les résultats de cette étude, nous avons utilisé des données numériques (de l'Institut National de Statistique), des bases cartographiques (des documents publics existants : plans d'urbanisme, stratégies de développement de Bucarest et des communes adjacentes, des recherches menées par différents organismes et institutions publiques ou privés etc.) qui ont été mobilirées au sein d'un Système d'Information Géographique (SIG).

Pour s'adapter aux spécificités de chaque thématique, nous les avons abordées différemment. Les chapitres de cette partie ont bénéficié, en plus, de l'apport amené par des entretiens avec des acteurs impliqués dans le processus de prise de décision. Des spécialistes de l'aménagement du territoire de l'Université d'architecture et urbanisme « Ion Mincu », de la Faculté de Géographie de l'Université de Bucarest, des institutions publiques, comme la Direction d'urbanisme de la mairie de Bucarest, l'autorité locale pour l'environnement ou bien de la RATB ont été interviewés en 2014. Ces entretiens ont permis de mieux comprendre les directions souhaitées par les acteurs qui coordonnent le développement de la ville, surtout en ce qui concerne les directions et parcours à suivre dans le futur (le nouveau PUZ, par exemple, en cours de réalisation au moment de la rédaction de cette thèse) ou bien l'état de lieu des relations entre les différentes catégories d'acteurs.

Afin d'assurer l'actualité des informations relatifs au transport et à la mobilité, j'ai participé à plusieurs réunions du Groupe de travail pour la mobilité dans le cadre de la mairie générale de Bucarest, en 2014, ce qui m'a permis de comprendre la logique de travail, le jeu d'acteurs et les priorités de l'administration par rapport à ce domaine.

Pour fournir des informations et points de vue qualitatifs sur le développement des zones de bureaux et de commerces, des entretiens ont été réalisés en 2016 avec des spécialistes consultants et architectes.

Une deuxième catégorie d'acteurs interviewés ont été des représentants de la société civile, qui sont actifs dans le domaine du développement urbain au sens général (l'association ATU, l'association *Salvati Cartierele Damaroaia si Bucurestii Noi*).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Enfin, quelques entretiens ont été menés auprès des représentants des entreprises immobilières (promoteurs et agents immobiliers) ou bien des locataires des nouvelles résidences. Ces entretiens sont utilisés dans le chapitre 4[28].

Pour le chapitre 4, les données qui concernent 118 ensembles résidentiels ont été recueillies de deux principales manières : premièrement, nous avons réalisé une base de données à partir des informations existantes sur les sites Internet des agences immobilières centrées sur Bucarest et le département Ilfov. La position géographique des bâtiments a été trouvée via les informations existantes sur les sites Internet ou/et extraite par le biais de Google Earth. Les informations concernant les prix des logements dans les nouvelles ensembles font référence aux prix de départ des appartements 2 pièces ou des maisons, le cas échéant (si l'ensemble résidentiel propose des maisons individuelles). Les montants qui ont constitué la base de travail illustrent les prix proposés en novembre 2014. Nous avons été obligés d'enlever une partie des ensembles résidentiels utilisés préalablement dans la recherche pour des raisons pratiques (dans la plupart des cas, les immeubles étaient complètement vendus à la date de la recherche).

Les chapitres de la 2e partie portent sur, premièrement, la situation actuelle des trois thématiques, en faisant un rappel de l'historique de leur évolution, qui a été abordée de façon plus générale dans le 1er chapitre. Ensuite, nous avons exploré les volontés de développement, les approches, les façons de faire (stratégies, groupes de travail, documents de planification) et les acteurs impliques, en insistant pour cette dernière catégorie sur le rôle de la société civile et sur les relations entre les décideurs. A chaque fois, des grands projets ont été mentionnés. Nous avons décidé de ne pas axer la démarche sur une approche « études de cas » géographiques, comme par exemple un certain quartier résidentiel ou un espace commercial, mais plutôt sur une vision centrée sur l'ossature sur laquelle tous les projets se basent.

[28] Une partie des entretiens (un par catégorie) a été présentée en annexe.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

QUATRIEME CHAPITRE

Le résidentiel bucarestois : entre la gouvernance publique et les investissements privés

L'étalement urbain se fait à Bucarest par l'expansion de plusieurs fonctions, mais aucune n'est aussi rapide que celle des zones résidentielles.

Cette problématique a déjà été abordée par plusieurs chercheurs qui se sont consacrés notamment à l'extension urbaine de la ville et sa relation avec l'espace proche (Vanau, G. - 2010, Ticana, N. - 2013), sur les nouvelles résidences bucarestoises (Patroescu, M., Nita, M., Ioja, C., Vanau, G., - 2009, Rufat, S., - 2008), ou bien sur la restructuration et la dynamique urbaine de Bucarest après le changement politique (Ianos, I. – 2004, Erdeli, G., Nae, M. – 2008, Nae, M.; Turnock, D. – 2010).

Nous allons aborder les grandes tendances des espaces résidentiels qui caractérisent leur évolution actuelle, mais aussi en analysant les éléments qui impactent leur développement à l'instar des acteurs privés et de leurs relations avec les institutions. Nous allons partir de la base historique du logement bucarestois : les anciennes stratégies qui ont modifié la « façon de faire » et, par conséquent, l'aspect et le zonage résidentiel, le passage entre la planification stricte à une liberté nouvellement acquise qui a laissé des traces dans le tissu urbain. Nous allons enfin aborder les nouveaux logements d'un point de vue spatial et qualitatif.

4.1. Changements de paradigme et leurs effets sur le résidentiel de Bucarest

4.1.1. Quelle approche du logement avant 1990

La construction de logement a évolué avec le développement de la ville, en fonction des volontés politiques, de la situation économique et de la réalité sociale du moment. Des informations plus détaillées sur l'évolution urbaine et les politiques d'aménagement qui ont transformé Bucarest depuis sa naissance ont été données dans la première partie.

La planification urbaine qui a réellement laissé des traces dans la ville actuelle et qui a pris en compte une zone plus large que le centre-ville a commencé au début du 20^{e} siècle, quand des

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

interventions majeures dans le « tissu urbain médiéval » (Ioan, 2002) ont été faites. C'est la période des années 1920 - 1930, quand Bucarest a subi de grandes interventions sur les infrastructures (la création des grands boulevards et des places centrales au lieu des rouelles sinueuses, la mise en place des systèmes de distribution, etc.) et les logements.

Les premiers blocks apparaissent dans les années 1930, parmi les grandes villas (au centre) et les maisons à aspect rural (vers les périphéries) qui définissaient le logement de l'époque. Ces blocks étaient un premier trait du modernisme dans cette ville fort orientale du point de vue de l'apparence et ils offraient une nouvelle forme de logement à la jeune aristocratie, en comblant les besoins et la manière de faire de l'époque : ils n'avaient souvent pas de cuisine, et, dans une autre catégorie d'immeubles, une entrée séparée pour les domestiques était prévue (Ioan, 2002, Bittel et al., 2014).

D'ailleurs, c'est en 1935 que le premier plan d'urbanisme de Bucarest qui prend en compte le logement apparait (PMB, 1935). Le problème de l'aménagement urbain avait déjà été abordé auparavant, à partir des directions imposées par le Règlement organique (1831 - 1832), qui limitait les constructions à une certaine frontière de la ville (voir chapitre 1). En 1906, les autorités avaient lancé un concours pour trouver un plan d'aménagement optimal, mais sans résultat. Pendant et après la Première Guerre Mondiale, les bases « théoriques » des changements ont été posées par la création du Plan de Bucarest, qui est apparu en 1921. C'est dans la 2^{e} moitié des années 1920 que la ville commence à changer sous la direction du fameux maire Dobrescu, qui a aménagé plusieurs quartiers périphériques (*mahala*), a drainé les anciens marais qui existaient au long de la rivière Colentina et a construit des grands boulevards. Suite à ses actions, le plan de 1935 est formalisé et pose les bases du développement de la capitale : les limites, le zonage (logement, transport, industrie, zones vertes), les rôles de l'administration, des directives techniques pour les constructions, etc.

La thématique du logement est abordée séparément : le document fait un point sur la situation existante et propose des solutions, consistant en la construction, à Bucarest et dans les communes proches, préférées par la population moins aisée, des maisons individuelles avec un étage et un jardin : « le type le plus adéquat devrait correspondre au logement individuel avec rez-de-chaussée et un étage (…), un jardin de fleurs sur le devant et un jardin de culture plus étendu au fond (PMB, 1935) ». Selon les spécialistes de l'époque, « il faudrait encore 12 500 logements pour décongestionner les habitations ouvrières » et encore 1 200 logements par an auraient été nécessaires pour répondre à la croissance démographique de la ville ; ce

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

processus était censé prendre 20 ans. Le logement était analysé en prenant en compte 4 points de vue :

- le confort et l'hygiène ;
- l'esthétique ;
- la contribution financière à la ville ;
- les aspects sociaux.

La séparation très claire de 3 catégories sociales et donc de 3 types de logements est intéressante pour cette période: « des logements modestes pour la classe ouvrière, des logements moyens pour les petits bourgeois et les grands logements pour la population aisée » (PMB, 1935). La mixité sociale était inexistante et, 30 ans plus tard, quand l'époque des grands propriétaires était finie, leurs grandes villas résistaient toujours, sauf qu'elles étaient maintenant logées par plusieurs familles qui se partageaient l'espace (Bittel et al., 2014).

Le confort, l'hygiène (l'accès des résidents aux services de base) et l'esthétique représentaient les 3 aires d'intervention avant la 2e Guerre Mondiale et faisaient référence notamment aux logements des ouvriers. La tendance était, à cause des limitations financières, de construire des maisons type « wagon » (sans étage), qui n'était pas considéré acceptable par les aménageurs : ce logement n'était « pas hygiénique, pas économique et pas esthétique» (PMB, 1935), et la plupart de ces bâtiments n'avait pas une autorisation de construction. D'ailleurs, les problèmes cités dans le plan de 1935 sont réapparus de façon presque identique dans les années 90 : « *La plupart de ces constructions sont faites sans autorisation, sur des parcelles non-autorisées, souvent en dehors de la (zone constructible de la ville), ayant des rues étroites ou sans en avoir du tout. Ce fait est déterminé par le fait que les terrains existants au long des rues aménagées sont trop chers* (…) » (ibid.).

Le logement a été mis au centre de l'aménagement de la ville avant les années 1950, car il représentait la raison principale de croissance de la ville, mais aussi pendant la période communiste, même si, maintenant, il est en liaison directe avec l'industrie.

La capitale roumaine était connue pendant la période communiste pour les projets grandioses qui y étaient mis en place. La logique de l'époque en ce qui concernait la ville demandait des changements importants notamment dans les tissus industriels, pour permettre une production accrue, et dans le logement, pour assurer la main d'œuvre de ces travaux.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Tout au long de la période communiste, mais notamment à partir des années 1970, nous constatons une politique générale de croissance par le biais de l'industrialisation forcée (Figure 38). A Bucarest dix grandes zones industrielles ont été aménagées : Faur, Dudeşti, Vitan, Popeşti-Leordeni, IMGB, Progresul, Militari, Băneasa, Pipera, Obor (Manea et al., 2007).

Jusqu'au 1977, les changements principaux ont concerné les espaces industrieux et les logements. La ville s'étale au-delà de ses anciennes limites (pré-communistes) : vers le nord et nord-est, les industries alimentaire et textile sont favorisées (la zone Obor), mais aussi l'industrie lourde, plus loin, vers la commune de Voluntari. Une partie des quartiers ont gardé leur aspect rural, qui est devenu traditionnel dans cette partie de la ville par sa fonction commerciale historique. Cette fonction a été gardée dans les années du communisme et même augmentée par la construction des grands magasins dans la zone Obor. D'un autre côté, de grands immeubles résidentiels collectifs (R+ 10) ont été construits pour desservir les nouvelles usines, qui accueillaient, d'après certaines appréciations, 50 000 travailleurs. A l'est, la zone qui correspond actuellement au 3^{e} arrondissement a eu une vieille tradition industrielle, beaucoup avant la période communiste. Les usines d'industrie lourde (Industriilor, Faur – métallurgie, l'institut de recherche et de traitement des textiles, etc.) se trouvaient d'un côté et de l'autre du boulevard Basarabia, ainsi que des petites usines plus récentes, de l'industrie chimique et l'industrie verrière. Il est estimé que plus de 60 000 personnes travaillaient dans ce noyau industriel, et pour les loger, un grand quartier a été construit (Titan – Balta Alba).

Dans le sud-est (le 4eme arrondissement), l'espace bâti, soit industriel, soit résidentiel et de services, a dû prendre en compte le complexe de lacs Vacaresti, qui est aujourd'hui une réserve naturelle. Le développement de la ville s'est fait à l'ouest (donc vers la ville) et à l'est (vers la commune de Popesti – Leordeni) de ceci. La zone industrielle intérieure comprend des usines de traitement des métaux, mais surtout des fabriques textiles et alimentaires, tandis que sur le territoire de Popesti-Leordeni, des éléments de l'industrie lourde ont été installés. Les travailleurs ont été logés dans le quartier de Berceni. Le développement industriel au sud a été caractérisé par la présence des espaces ruraux plus que dans les autres zones de Bucarest. Les quartiers ont donc un aspect de village, et les ensembles résidentiels collectifs sont assez rares. En ce qui concerne l'industrie, ce sont surtout les assemblages auto, mécanique et chimique qui occupent l'espace. Au sud-ouest, le tissu urbain a été beaucoup modifié, dans plusieurs étapes. Avant 1977, l'industrie occupait une zone assez importante : l'usine Vulcan

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

(des équipements pour des centrales thermiques), des usines de traitement des métaux, de production de vinyles, industrie chimique et alimentaire. Cette plateforme industrielle a été construite à l'extérieur d'une zone résidentielle existante, donc il n'a pas été impérativement nécessaire de bâtir des blocks ou des zones de services dans l'espace proche. Tout de même, ce genre d'immeubles a été construit au sud-est de la zone, sur la rue Rahova. L'aspect des quartiers resta quand même généralement traditionnel, en évoquant les anciennes périphéries de la capitale. Après 1977, quand l'espace bâti de Bucarest a été gravement affecté par un tremblement de terre, cette zone est devenue le terrain pour la mise en place du *projet Bucarest*, qui allait copier la capitale de la Corée du Nord, Pyongyang. A partir de 1980, une partie importante des zones résidentielles a été détruite (7 km²), notamment le quartier Uranus, et plus de 40 000 personnes ont été déplacées pour la construction du Palais du Parlement et l'ensemble bâti autour de cela (voir chapitre 1).

Le secteur ouest, qui correspond au quartier Militari, est quasiment complètement né dans la période communiste. Militari représente une ancienne commune suburbaine qui a été annexée la ville en tant que quartier de maisons. D'ailleurs, il a gardé son aspect rural jusqu'aux années 1870, quand les maisons ont été démolies pour la construction des blocks R+10-12 (les premiers étaient pleinement opérationnels en 1966). Dans le même temps (entre 1950 – 1977), un nouveau quartier a été construit : Drumul Taberei – avec des bâtiments résidentiels collectifs de 5-10 étages (Mihailescu, 2003), entourés par des espaces verts. La fonction industrielle du quartier était donnée surtout par deux grands complexes d'usines, un pour des machines agricoles (*Semanatoarea*), et un autre pour la production textile (*Bucuresti*), qui avaient ensemble plus de 15 000 travailleurs.

Dans le nord-ouest de la ville, la fonction de transport qui est dominée par les deux gares et les industries, qui se sont développées ici depuis le XIXème siècle. En termes de productions, nous pouvons parler d'un mélange d'industries : alimentaire (fabrique de bière, panification), traitement du bois, métallurgie, production des pharmaceutiques, etc. Ici, pareil qu'à l'ouest de la ville, l'espace résidentiel était divisé en deux du point de vue historique et fonctionnel : des anciennes villages qui ont été intégrés dans Bucarest (Crangasi, Giulesti) et des nouveaux quartiers de R+4-6, avec un caractère insulaire (Mihailescu, 2003), ou R+10 au long des grands boulevards.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

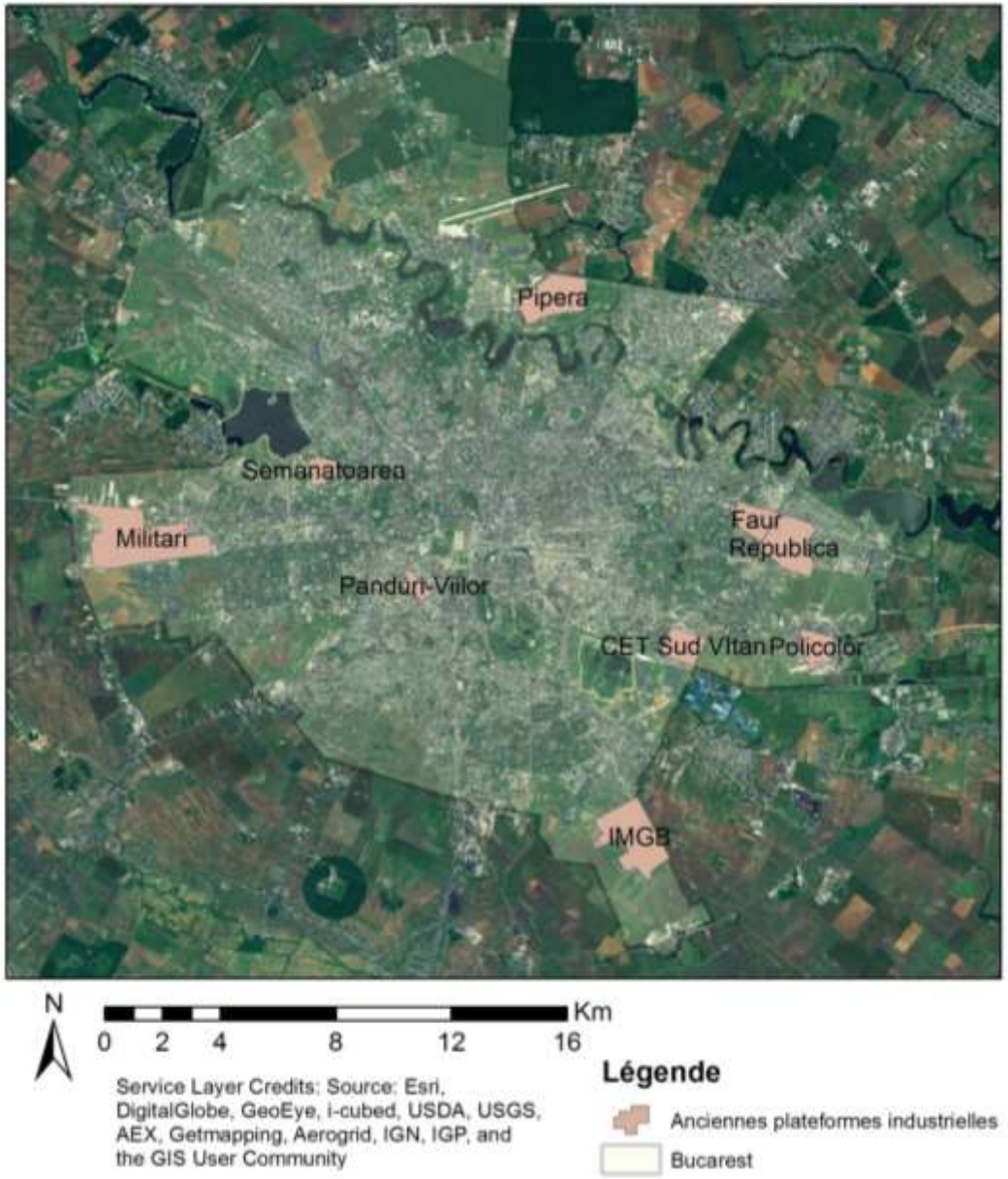


Figure 38 Les grandes anciennes plateformes industrielles de Bucarest et un exemple de cartier construit autour d'une d'entre elles : Titan, qui desservait l'usine Faur. Sources photo : www.turismistoric.ro, Ana Baidan, 2016

Enfin, au nord de Bucarest, c'étaient les fonctions résidentielle et récréative qui dominaient, depuis la période d'entre les guerres, quand l'aristocratie avait choisi cette zone pour bâtir des résidences. La zone avait à l'époque (et a toujours) une fonction administrative, politique et de services, grâce aux instituts de recherche, sièges des institutions publiques et ambassades qui s'y trouvaient. La fonction récréative était donnée surtout par les grands parcs et forêts : Herastrau, Tei, Floreasca, Baneasa.

Les principaux quartiers construits à partir de 1967 (dans la période appelée celle des grands ensembles résidentiels, Figure 39) sont : Militari (40 000 appartements), Drumul Taberei (63 000 appartements), Berceni (70 000 appartements) et Titan (90 000 appartements) (Vanau, 2011).

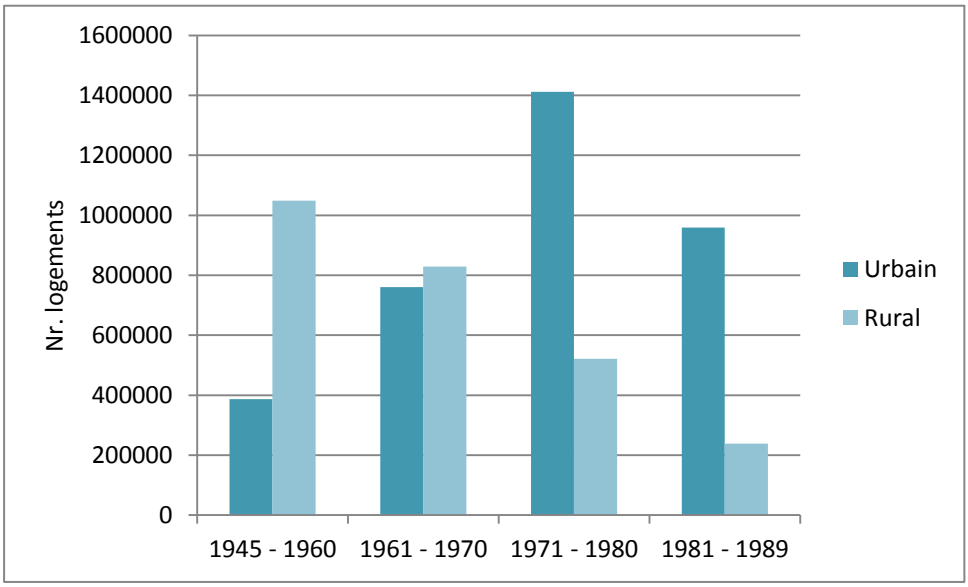


Figure 39 Nombre de logements construits en Roumanie dans la période communiste

4.1.2. Le résidentiel bucarestois aujourd'hui

Les marchés immobiliers résidentiels roumains couvrent 8 799 832 logements (2013), dont 848 042 à Bucarest[29]. La plupart des bâtiments ont été construits avant 1990. Au niveau national, plus de 96 % des logements sont des propriétés privées (Eurostat, 2014), car ils ont été achetés à l'Etat après la chute du régime communiste. Cette valeur élevée met la Roumanie en tête de la liste des pays européens par rapport à la propriété privée des logements, suivie par des autres pays ex-socialistes comme la Bulgarie ou la Hongrie (voir chapitre 2, Tableau 9). Les pays latins (Espagne, Italie, Portugal) ont, également, des valeurs

[29] Source des données: l'Institut National de Statistique

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

importantes de la propriété privée. De l'autre côté du classement se retrouvent les pays nordiques et l'Allemagne.

Les spécialistes identifient trois (Suditu, 2009) ou quatre (ATU, 2011) périodes distinctes dans la dynamique des territoires périurbains après 1990. Au regard de la crise économique (2009), il nous semble que désormais, il est possible d'identifier 6 étapes :

- 1990 – 1992 : modifications législatives. La restriction d'avoir une seule propriété est levée, ce qui permet l'apparition d'une véritable économie immobilière (*real estate market*). Dans le même temps, la loi des « villes fermées [30]» a été abrogée, ce qui a favorisé une migration vers Bucarest.
- 1992 – 1998 : la période de formation des marchés immobiliers. La propriété privée est reconnue par le nouveau cadre législatif, mais les procédures législatives ne sont toujours pas complètement mises en place. Les investisseurs entrent sur le marché et développent le secteur résidentiel, en réponse à la demande de logements.

  Les marchés immobiliers ne sont pas réglementés par l'Etat: les lois visant l'urbanisme ou l'aménagement du territoire n'existent pas encore. C'est la principale période du développement des ensembles résidentiels de maisons privées sur les terrains délaissées ou agricoles à la périphérie et en dehors de la capitale, sans prendre en compte les besoins en infrastructures (routes, assainissement, etc.).

  Les espaces périphériques et périurbains accueillent des zones résidentielles, de services, commerciales ou, plus rarement, industrielles. Ces zones sont notamment liées au réseau de transport aux limites des quartiers ou communes périurbaines. Au début des années 1990, les zones industrielles s'étalaient sur une surface de 2 400 ha, ce qui représentait pratiquement un dixième de la ville contre 2 500 ha pour les espaces verts et 2 900 ha pour les voiries (Popescu, 1992, Popescu et al., 1997, Nae, Turnock, 2010).
- 1999 - 2004 : le développement du bâti est de plus en plus important, et il est maintenant mieux contrôlé par la loi sur la planification du territoire. Des nouvelles résidences commencent à être construites par des investisseurs, notamment dans les zones périphériques de la ville. La législation introduit les instruments d'aménagement urbain – dont le PUG – capables de mettre en œuvre les lois apparues auparavant et la

[30] Loi de la période communiste qui limitait l'accès des non-bucarestois au logement dans la capitale, pour empêcher l'exode rural

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

création du Registre des Urbanistes Roumains en 2004 règlemente les professions liées à l'aménagement du territoire.

En même temps, les institutions financières et bancaires répondent au besoin du marché et lancent en nombre des crédits et aides immobilières. Les acteurs étrangers sont de plus en plus présents sur le marché.

- 2005 – 2008 : le boom immobilier et le début de l'époque européenne. Le marché immobilier roumain avait atteint une certaine maturité (ATU, 2011), mais correspondait également à des constructions de faible qualité et avec le manque d'intérêt des développeurs pour les services connexes, pendant que les prix restaient à un niveau élevé.
- 2009 – 2014 : la période de crise. Les investissements dans l'immobilier ont stagné à partir de 2009 et le nombre de transactions s'est réduit, ce qui a amené une baisse des prix. Le rythme de construction est devenu plus lent et certains développeurs ont même arrêté de construire pour quelques années, en reprenant habituellement les chantiers à partir de 2012 – 2013. La législation urbaine est devenue plus dure en termes d'avis de construction.
- Après 2015: La sortie de la crise immobilière est annoncée par les experts et les médias (Urzica, 2015). La réintroduction des grands crédits bancaires permettant aux développeurs d'investir, et, de l'autre côté, les prix toujours bas des logements, corrélés avec la croissance des salaires, ont permis aux acheteurs d'intervenir sur le marché dans des conditions financières facilitées.

Après 1989, la Roumanie a vécu une période de stagnation concernant la construction des nouveaux logements, mais la plupart des bâtiments qui étaient déjà en cours de constructions ont été terminés. Avant 1997, il était considérablement difficile pour les citoyens d'investir dans un nouveau logement, surtout pour les personnes jeunes ou les couples récemment mariés, en tenant compte du fait que le salaire moyen net était de 100 euros, et les prix des logements variaient entre 6000 et 17 000 euros dans les zones les moins intéressantes, ou bien dépassaient les 40 000 euros dans les secteurs les plus attirants (Dorobanti) (Nae, Turnock, 2010). La première aire résidentielle bucarestoise post-communiste, French Village, a été créée en 1994 par Bouygues pour accueillir des étrangers (des expatriés français embauchés dans les multinationales qui venaient d'ouvrir leurs portes en Roumanie, ou bien des experts travaillant pour l'usine Dacia) (Nae, Turnock, 2010), mais c'est après 2000 que le pays a

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

commencé à expérimenter le processus de développement immobilier, ceci étant un effet de l'augmentation des prix sur les marchés immobiliers. Ce processus a été dans une croissance continue tout au long de la transition de l'économie dirigée à l'économie du marché et il a été amplifié par l'adhésion de la Roumanie à l'Union Européenne (Conseil de la Concurrence, 2009).

Dans le même temps, les zones résidentielles (immeubles R+4 – R+10), construites dans la période communiste (1960 - 1985) sont touchés par une usure physique et fonctionnelle, à la fois du point de vue des structures et matériaux, mais aussi en ce qui concerne les équipements. Les problèmes principaux sont :

- le manque des équipements sociaux d'intérêt local ;
- de mauvaises conditions environnementales (causées par l'inexistence des lacs et espaces verts et par les espaces bâtis, qui occupent la plupart du terrain) ;
- insuffisance de parkings ;
- une conception désorganisée du tissu urbain et une image monotone et peu attrayante des quartiers (PMB, 2004) ;
- le vieillissement progressif des immeubles et leur dégradation, qui n'a pas fait l'objet d'une stratégie de rénovation autre que la réhabilitation thermique ;
- la réduction des espaces verts, soit par l'augmentation des infrastructures (trottoirs, parkings, élargissement des routes), soit par les rétrocessions des espaces, qui ont donc été utilisés pour des constructions qui ont comme effet la densification des quartiers et l'apparition d'un amalgame stylistique et architecturel (ATU, 2011).

La situation économique du pays, mise en évidence par le PIB, la politique bancaire (accès aux crédits, prêts, etc.), ainsi que les systèmes mis en place par le gouvernement pour dépasser la crise économique ont représenté des atouts pour le développement du marché immobilier (Figure 40). Les investisseurs et les constructeurs d'habitations ont intensifié leur activité à partir de 2005, dans le même temps que l'accès de la population aux prêts hypothécaires (Conseil de la Concurrence, 2009).

Le processus de construction a été aidé notamment par le soutien de l'Etat et par sa politique économique pro-investissements, c'est-à-dire, la réforme du système fiscal qui a imposé un TVA de 16%, en 2005. L'effet de ce changement est diminué au niveau de 2008, à cause de la crise, qui a envoyé l'économie dans une récession.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

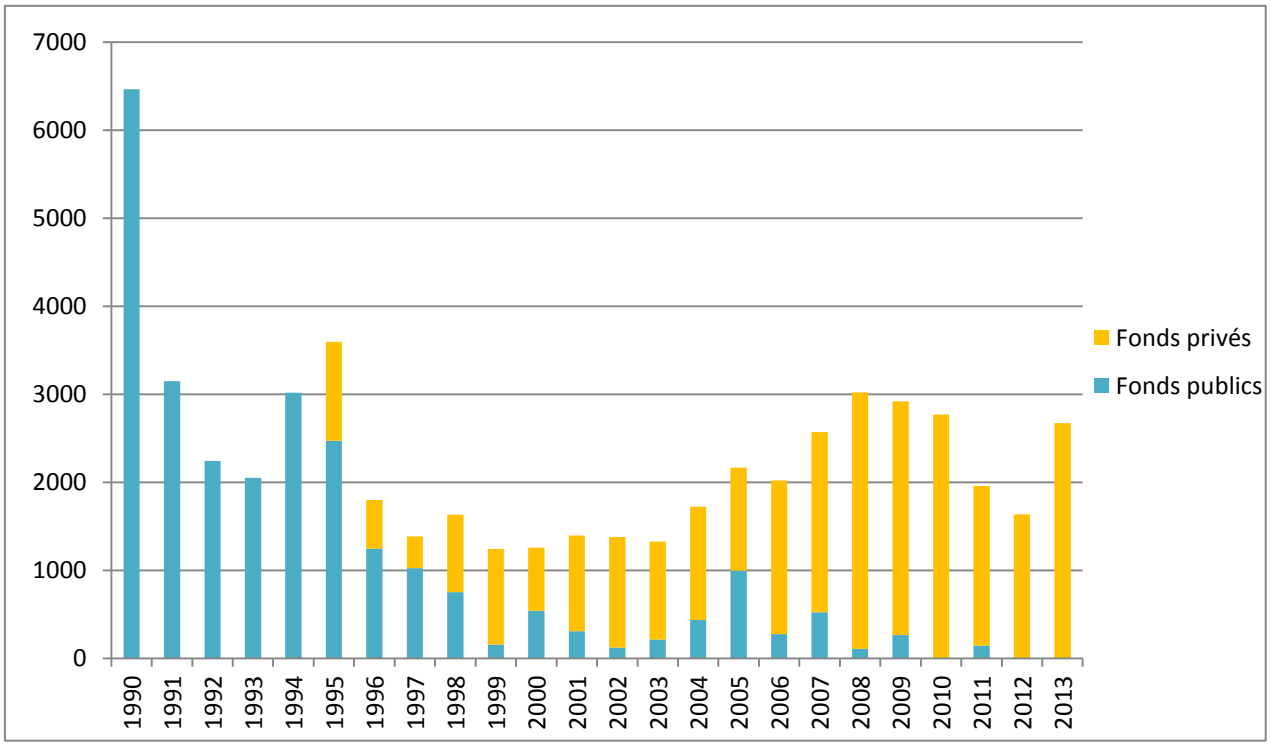


Figure 40 Les logements terminés annuellement à Bucarest entre 1990 et 2013. Source de données: INSSE Bucarest, novembre 2014

« *Nous pouvons parler de trois périodes différentes après la chute du régime communiste : avant le boom immobilier, le boom (les années 2006 – 2007) et la crise, qui continue aujourd'hui. Pendant les années 2006 – 2007, le marché immobilier était explosif. Les propriétaires vendaient, achetaient et revendaient – c'était leur source de gagne facile. Il y avait également une bonne partie du marché couvert par des bénéficiaires étrangers. Les investisseurs étaient, à l'époque, surtout des turques, grecques, cypriotes, ensuite des citoyens italiens, espagnols, allemands, autrichiens, anglais et français, arabes ou des Etats Unis. La Roumanie changeait tous les jours* » (Madalina, Manoila, entretien 2014).

A Bucarest et dans le département Ilfov, 41 000 de nouvelles résidences et logements ont été finalisées entre 2005 et 2011, c'est à dire 4,5% des logements de cette région. La moitié appartiennent à des résidences communes, chaque ayant 150 – 1800 logements (Moga, 2011).

En ce qui concerne le public visé, la plupart des logements s'adressent aux personnes avec des revenus moyens. 80% des bucarestois habitent toujours dans des blocks créés dans la période communiste, dans les anciens quartiers « des travailleurs » (Colentina, Pantelimon), où l'ancien régime a fait construire des centaines de milliers de logements.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

En termes quantitatifs, trois périodes différentes sont mises en évidence après la chute du régime communiste : avant le boom immobilier, le boom (les années 2006 – 2007) et la crise. Pendant les années 2006 – 2007, les marchés immobiliers s'étaient en effet beaucoup développés (Madalina Manoila, entretien 2014) (Figure 41).

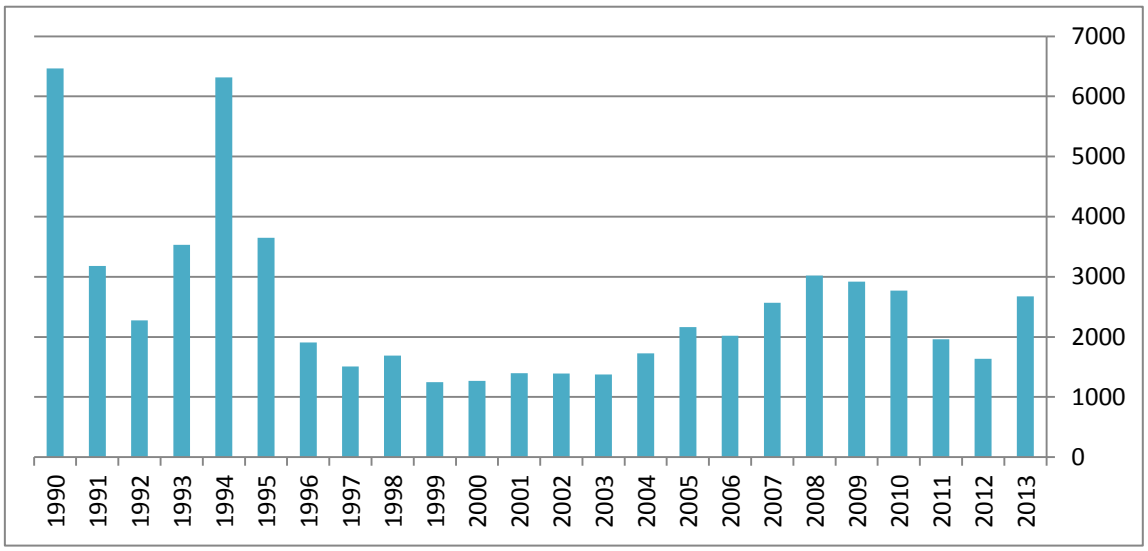


Figure 41 Les logements terminés annuellement à Bucarest par type de propriété. Source de données: INSSE Bucarest, novembre 2014

Dans les années qui ont suivi le changement politique, le nombre élevé de logements construits grâce aux fonds publics est explicable par le fait que les constructions commencées avant 1989 ont été terminées. L'Etat s'est impliqué directement dans la construction du logement (en termes de logements sociaux), surtout entre 1998 et 2008 (Patroescu et al., 2009).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Le logement à loyer modéré: ANL

L'Agence Nationale du Logement a été fondée en 1998 sous l'autorité du Ministère des Travaux publics et de l'Aménagement du Territoire et fonctionne actuellement sous le ministère du Développement régional et du Tourisme. Les trois principaux programmes de l'Agence visent à :

- Construire des logements à la base d'un prêt hypothécaire
- Construire des logements afin de les louer aux jeunes
- Construire des logements pour les jeunes professionnels qui travaillent dans les zones rurales.

Les logements construits à la base d'un prêt hypothécaire peuvent être soit des appartements, soit des maisons individuelles. Ils sont construits sur des terrains mis à la disposition de l'ANL par les conseils locaux, pour la durée des travaux. Les conseils locaux fournissent également les services publics nécessaires. Après l'achèvement des travaux, les maisons reviennent aux propriétaires et les terres, aux conseils locaux qui administrent la zone. A Bucarest, ANL a construit 2 telles zones résidentielles.

Figure 42 Les logements du quartier ANL Brancusi. Photo : Baidan Ana Magdalena, 2014

« *Le quartier ANL Brancusi (Drumul Taberei*, Figure 42*) est très bien construit, un vrai modelé pour les développeurs actuels, car il assure l'accès à tous intérêts : marché, espaces publics, espaces de services, parcs et espaces pour les enfants. La même chose ne peut pas être dite pour les nouveaux quartiers de la zone Sud, par exemple. Par contre, les autres quartiers ANL ne devraient pas trop attirer leurs résidents, car la qualité des bâtiments est assez faible et les conditions qu'ils offrent ne sont pas intéressants*. » (Madalina Manoila, entretien, 2014).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Au niveau de l'année 1998, les logements de Bucarest se présentaient de la façon suivante (Tableau 17) (Budisteanu, 2005) :

Nr.	Types de résidences	Nombre (estimé)
1	Logements urbains situés dans le noyau central	55 000
2	Habitations unifamiliales sur des parcelles individuelles (1910-1916, 1930-1940)	22 000
3	Logement au long des routes principales : des maisons individuelles ou des bâtiments collectifs petits et moyens	35 000
4	Grands ensembles résidentiels (1950-1990)	630 000
5	Logement rural au niveau des périphéries (fin du 18^{e} et début 19^{e})	25 000
6	Logement semi urbain par l'inclusion des communes dans le territoire de la ville	15 000

Tableau 17 Nombre et types de résidences à Bucarest. Source des données : Le Master Plan de Bucarest, première phase, 1998

Nous pouvons parler d'un vrai marché immobilier axé sur le résidentiel à partir de la 2^{e} moitié des années 1990 ; certains spécialistes (ATU, 2011) considèrent même que le début de ce processus correspond aux changements législatifs des années 1990-1992, quand les biens immobiliers qui étaient propriété de l'Etat sont rentrés dans la possession des habitants, qui ont commencé à les vendre. Pourtant, il est difficile de faire une analyse du marché immobilier de cette période car les développements récents ont eu besoin d'une période d'adaptation aux réalités de l'économie de marché, et des éléments statistiques ou d'analyse tels que les indicateurs immobiliers n'ont pas constitué une priorité. D'ailleurs, un indicateur immobilier officiel n'existe toujours pas ; les informations et analyses publiques proviennent des acteurs privés, qui les calculent à partir des prix officiels (ATU, 2011).

Même si l'immobilier bucarestois a été affecté par la crise économique, cela ne correspond pas à un blocage, mais plutôt à une adaptation des marchés au nouveau contexte économique, qui a été surtout visible au niveau des prix demandés pour les foyers. Ainsi, par rapport à l'année 2008, le prix moyen pour les appartements a diminué de 50% à Bucarest et de 52% au niveau du pays. La baisse la plus importante des prix a caractérisé les années du début de la crise : -25% en 2008, -21% en 2009, -16% en 2010. Pendant les deux dernières années, le

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

marché immobilier a commencé à s'équilibrer, mais a continué de rester négatif : -4% en 2011 et -1.3% en 2012. Au niveau qualitatif, nous remarquons une différence entre les nouveaux appartements, pour lesquels les prix ont diminué de 7,2% en 2012, et les appartements plus vieux, qui ont subi une chute de seulement 4,3%. Selon l'Institut National de Statistique, seulement 1800 ont été terminées en 2012.

La crise économique a affecté aussi ce domaine d'investissements, fait montré par la chute des nouvelles constructions après 2008, quand 8 326 logements ont été finalisés à Bucarest et en Ilfov.

4.2.Les nouvelles zones résidentielles : où, qui et comment ?

Les investissements importants dans le résidentiel ont apporté des modifications dans tous les domaines, que ce soit économique, social ou urbanistique ; cependant, le cadre administratif et légal a suivi ce processus, mais plus lentement et sans toujours être capable de s'imposer face aux développeurs. La lutte pour équilibrer la balance entre ces deux catégories de forces qui interviennent sur le marché immobilier a donné un environnement relativement incertain, mais toujours en pleine évolution.

Nous assistons actuellement à un changement profond de paradigme en ce qui concerne la « façon de faire » de l'aménagement urbain : alors que dans les années 1920 – 30 le logement se situait au centre de la planification et que, pendant la période communiste, il était assimilé au développement industriel dans un binôme inséparable, à partir des années 1990, la planification se fait en tenant compte de multiples axes, dans laquelle le développement résidentiel constitue une partie incontournable.

4.2.1. Le nouveau résidentiel dans le tissu urbain de la ville

En analysant la localisation des nouvelles résidences (Figure 43), il est facile de remarquer certaines préférences, notamment les zones périphériques et périurbaines. Malgré le fait que, historiquement, la croissance de la ville s'est faite notamment en mode concentrique, les différences qualitatives entre le Nord et le Sud sont parfois extrêmement visibles.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Le Nord, représenté par les quartiers Floreasca, Ion Mihalache, Herastrau et qui se continue vers Baneasa et Primaverii, a toujours été favorisé en termes de développement, grâce à sa position (en amont de la rivière Dambovita, sur l'axe routier qui mène vers les montagnes), à son environnement (la forêt Baneasa, les lacs créés sur la rivière Colentina, etc.) et à son accessibilité. Les communes Buftea – Crevedia – Corbeanca, au nord, ont été historiquement préférées par la population la plus aisée, qui y avait de grandes villas (Madalina Manoila, entretien 2014). Maintenant, la périphérie nord voit se développer des espaces résidentiels de standing, fermés ou semi-fermés, qui s'adressent à une population au revenu supérieur à la moyenne.

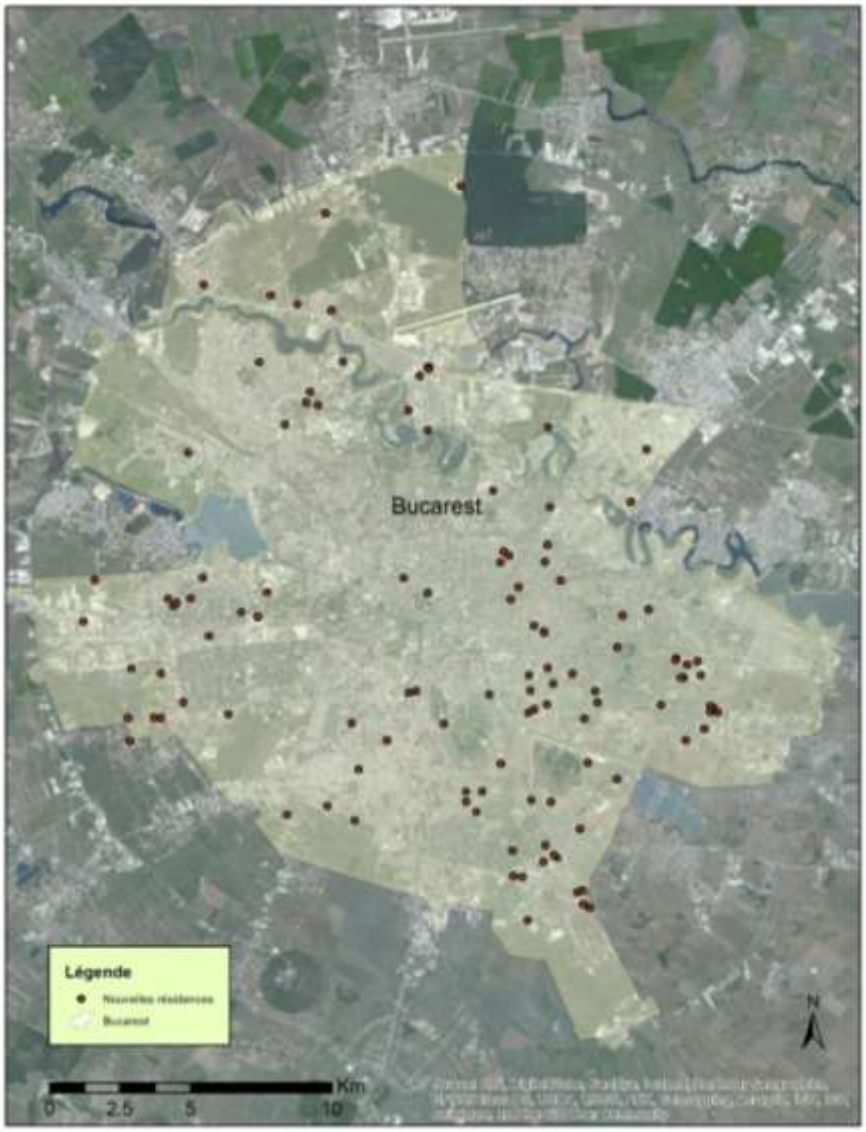


Figure 43 Les nouveaux ensembles résidentiels de Bucarest (2014).

Le sud est caractérisé par un développement plutôt semi-rural ; les terres agricoles y sont toujours présentes, même si elles sont de plus en plus fragmentées par l'étalement urbain. La

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

présence des services publics polluants ou peu attirants (usine d'eau, décharges…) et la pauvreté historique plus significative (les *mahala*[31]) ont créé une image moins attractive de cette zone, où le développement résidentiel a eu un sens différent.

Les nouveaux ensembles résidentiels bucarestois (construits à partir de 2005) s'étendent sur toute la surface administrative de la ville, mais nous remarquons trois aires de concentrations supérieures du point de vue de la densité des ensembles.

Elles correspondent aux zones sud et sud-est (3^{e} et 4^{e} arrondissements, les quartiers Berceni, Piata Sudului, etc.), à la zone ouest, notamment le quartier Militari et à la partie centre-nord de la capitale, notamment Baneasa et Pipera (Figure 44). Cette tendance perdure au-delà du territoire administratif de la ville vers les communes limitrophes.

Les concentrations les plus fortes de la densité sont au S-E, pour plusieurs raisons : la disponibilité foncière, des prix moins élevés, la volonté de l'administration. Plus de la moitié des nouvelles résidences prises en compte par cette étude se retrouvent dans ce secteur.

La tendance continue notamment dans la commune de Popesti-Leordeni, qui enregistre la croissance la plus importante en termes de fond résidentiel à partir de l'année 2010[32]. Le quartier Militari, construit dans les années 1960 – 1980 pour desservir la plateforme industrielle Militari, a tout de même permis l'insertion des nouveaux immeubles en brownfield, mais aussi sur le greenfield disponible. Dans les deux zones de haute densité, les logements s'adressent à un public ayant un niveau financier moyen et moyen inférieur et notamment aux personnes qui ont visé l'utilisation du programme gouvernemental *Prima casa*, qui facilite l'achat d'un premier logement des personnes qui n'ont pas encore de bien immobilier à leur nom.

Le troisième secteur de densité, la zone Baneasa-Pipera, est profondément diffèrent en termes de types d'ensembles résidentiels et de population ciblée. Les premiers ensembles résidentiels clos (*gated communities*) ont été construits dans cette zone – Le village français, Baneasa Residential Park, etc. (Vanau, 2010), adressés quasi-exclusivement à une population de niveau moyen ou supérieur du point de vue des revenus.

[31] Ticana, N. (2013)

[32]Parmis les communes de la première couronne - INSSE 2014

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

En ce qui concerne la typologie des nouvelles résidences, les résultats sont divers et dépendent de l'espace disponible pour la construction et des prix des terrains ; naturellement, à Bucarest, une ville déjà très dense et plus chère en termes du prix du foncier que les communes adjacentes, le type le plus commun est représenté par des grands blocks, qui peuvent atteindre 25 étages (un des tours du complexe Asmita Gardens). En dehors de la ville, la typologie devient plus diverse (Patroescu et al., 2009) : des blocks de capacités différentes, des maisons unifamiliales (le type le plus commun en dehors de la ville) ou des duplex.

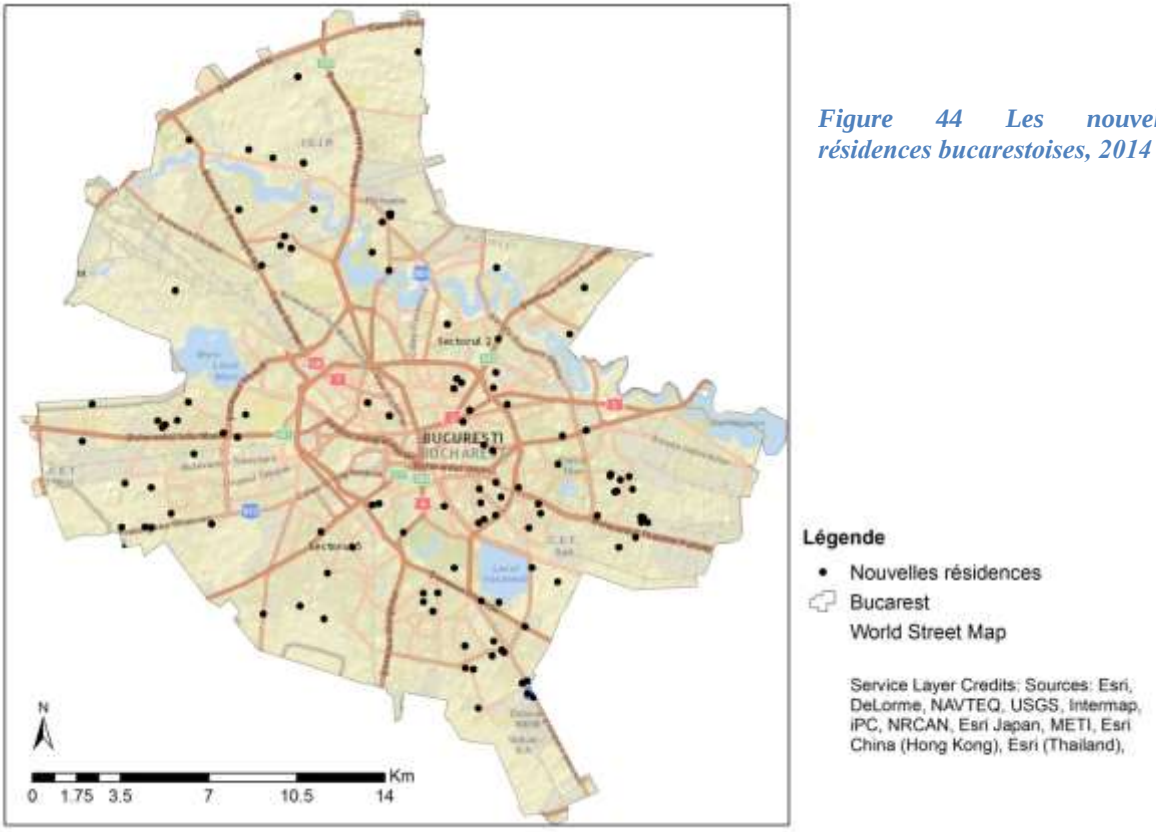


Figure 44 Les nouvelles résidences bucarestoises, 2014

La majorité des nouveaux ensembles résidentiels restent pourtant les logements collectifs (79,54 %), dont l'investissement provient majoritairement à des acteurs privés, roumains et étrangers (Figure 45).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 45 Types de nouveaux ensembles résidentiels : des blocks de grande hauteur (Asmita Gardens), des immeubles collectifs de taille plus petite (le complexe Stejarii) et des maisons individuelles.

Baidan Ana Magdalena, 2013, 2014

Un des types de résidences préférés par la population la plus aisée est représenté par les *gated communities*, les quartiers fermés qui offrent, entre leurs propres murs, des services nécessaires et adressées strictement aux habitants : écoles, salles de sport, etc.

« *On construit proportionnellement à la valeur des terrains. Dans le Nord, les terrains sont de moins en moins disponibles. La qualité de l'habitat est différente dans le Nord et le Sud, donc la possibilité d'y accéder des habitants est différente. On habite où on peut se permettre, donc une division sociale de l'espace apparait*. » (Claudiu Runceanu, entretien 2014).

Ce type de quartier promeut et augmente une forme de ségrégation urbaine et sociale qui existait déjà, suite à l'écart important entre les revenus des catégories sociales et la faible implication de la population dans les problématiques sociales (Grigorescu et al, 2012, Rochovska, 2012). La plupart des quartiers fermés se situe au nord de la capitale.

Ces quartiers permettent une séparation quasi-totale du reste du territoire ; « cette nouvelle ville est définie non par les espaces de rencontre et d'interaction sociale, mais par ses murs et enclos » (Mionel, 2011).

En termes de choix du logement par l'acheteur, plusieurs facteurs sont pris en compte : notamment leur prix et leur accessibilité, mais aussi l'image publique des zones et des quartiers (voir chapitre 1) et l'accès aux services (écoles, centres commerciaux, espaces verts, etc.) (Patroescu et al., 2009), ou bien des facteurs personnels, comme la proximité de la famille ou des amis, etc.

Au regard de nos entretiens, nous constatons que la qualité de l'espace résidentiel, d'un côté en terme de qualité de la construction, et d'un autre de l'accès aux services de la zone n'ont pas toujours une importance accrue dans le choix du logement, ou, en tout cas, l'importance de ce facteur vient après le prix. Ce fait est du à plusieurs éléments.

Premièrement, la qualité globale des quartiers, en termes d'accès aux services, espaces verts, dépend de la zone – et donc du prix. Habituellement, en achetant un bien immobilier dans un certain quartier, les bénéficiaires paient aussi ces éléments, par le fait que le prix diffère en fonction de la zone. Deuxièmement, en ce qui concerne les nouveaux quartiers ou ensembles résidentiels, dont une partie sont apparus dans des zones dessertes en termes d'aménagement (soit des espaces fortement industrialisés, comme Aparatorii Patriei – Popesti-Leordeni, soit des terres agricoles, comme à l'est de Militari), les acheteurs savaient que les services allaient suivre le développement naturel du quartier, même s'ils étaient limités ou non-existants au

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

moment de l'achat. Pour la zone Sud, les développeurs immobiliers insistent sur le fait que « *les services commencent à être présents dans la nouvelle zone résidentielle, surtout grâce aux habitants, qui commencent de petites entreprises basées sur les besoins des résidents : des magasins, une pharmacie, un centre médical, un spa*.» (Représentant agent immobilier zone Sud, entretien 2014).

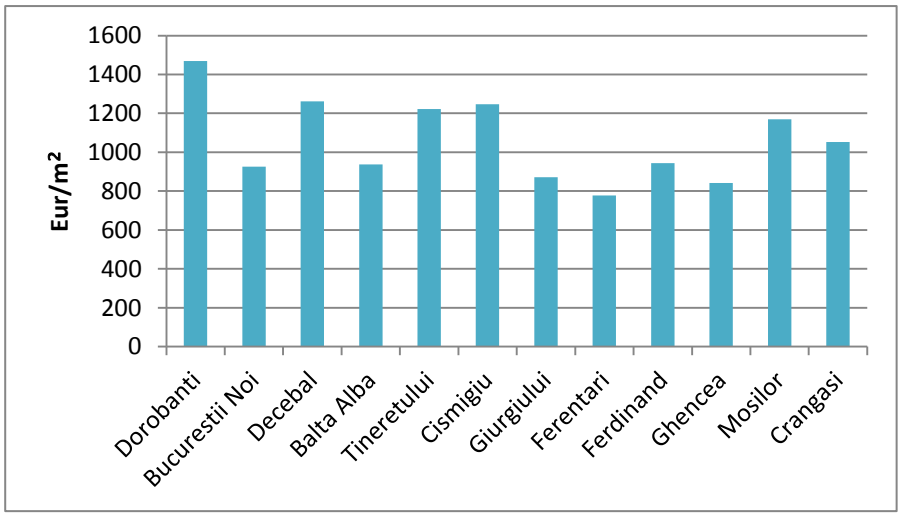
Le prix

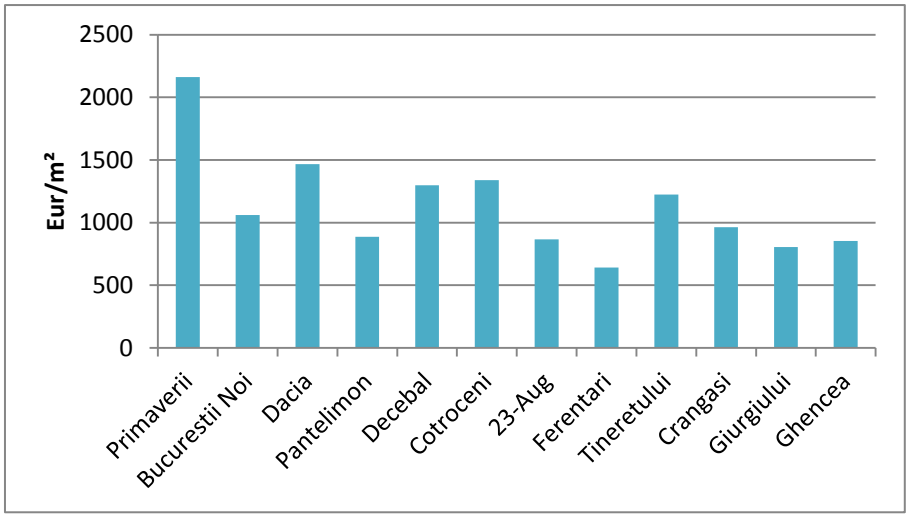
Le marché résidentiel a subi des changements pendant la crise économique. Au niveau de l'année 2012, le prix des appartements qui se trouvent dans les périphéries de Bucarest et qui s'adressent à des clients avec des revenus moyens était situé entre 775 – 900 euros par mètre carré, à l'exception des résidences de la zone nord de la capitale, ou les prix sont plus élevés : de 875 à 1000 euros par mètre carré (NAI Roumanie, 2012). La centralité de la ville, et ainsi l'accessibilité déterminent aussi des différents valeurs des propriétés : les résidences plus centrales coutent de 1100 – 1400 euros par m², tandis que celles plus éloignées, de 925 à 1100 euros par m² (Figure 46).

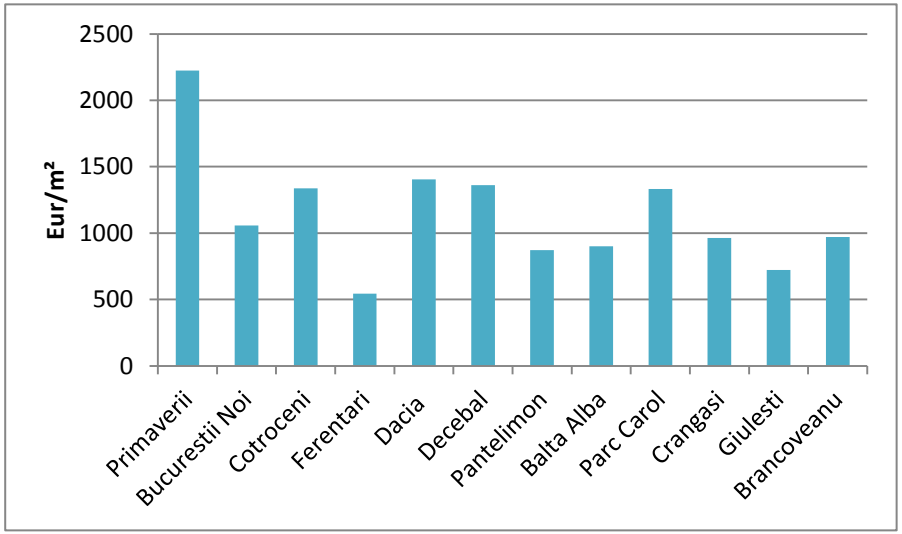
L'emplacement est le facteur déterminant des prix immobiliers sur le marché bucarestois, les différences entre les extrêmes pouvant atteindre 1500 euro/m² (Oancea, 2015) : « *Le principal critère est la zone, et donc le prix. Les développeurs ne prennent pas forcement en compte les attentes des clients quand ils décident de bâtir un immeuble ou un complexe avec une certaine morphologie (des villas, des immeubles à 2-4 étages ou bien de grands blocks), car chaque client choisit selon ses propre goûts. Certains préfèrent construire des immeubles de moins de 5 étages pour ne pas être obligés d'installer des ascenseurs* » (Représentant agent immobilier zone Sud, entretien 2014).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr







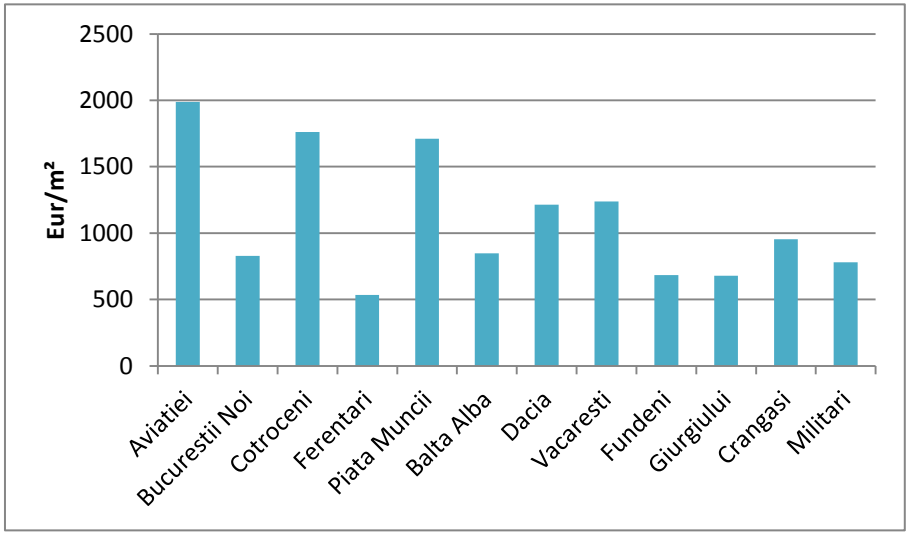


Figure 46 Les prix moyens des studios (1) et appartements à 2-3-4 pièces dans des différents quartiers de Bucarest(2015). Source des données : www.imobiliare.net

Basé sur les données de mai 2015, mises à disposition par *imobiliare.net*, les différences entre les quartiers et les arrondissements sont importantes.

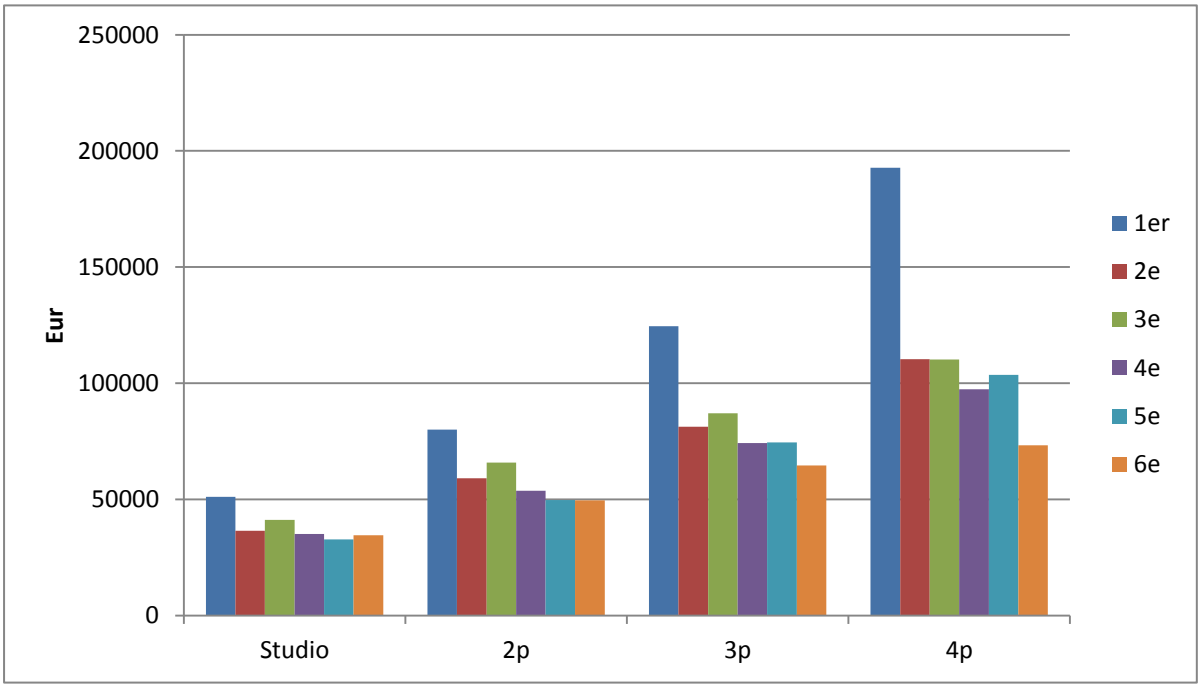


Figure 47 Le prix moyen des studios et appartement de 2-3-4 pièces vendus à Bucarest en mai 2016, par arrondissement. Source des données : imobiliare.net, 2016

Le premier arrondissement est le plus cher pour tous les types d'immeubles, avec une moyenne de €74 259/bien immobilier en mai 2016 (Figure 47). Les zones Primaverii, Dorobanti et Aviatiei ont à chaque fois les valeurs les plus élevées. Le quartier le moins cher de la zone Nord est Bucurestii Noi, où les prix sont compris entre €828/m² pour un appartement 4 pièces et €1060 pour un 3 pièces, alors que, par exemple, un 3 pièces arrive à €2163/m² dans le quartier Primaverii et le prix moyen au niveau de la capitale pour ce type de bien est de €1003/m² (imobiliare.net, 2015).

Ces résultats suivent les valeurs imposées par l'image publique des quartiers, comme montré dans le 1er chapitre (page 40).

Les prix varient également en fonction du confort du logement et de l'année de construction du bâtiment (Figure 48, Figure 49).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

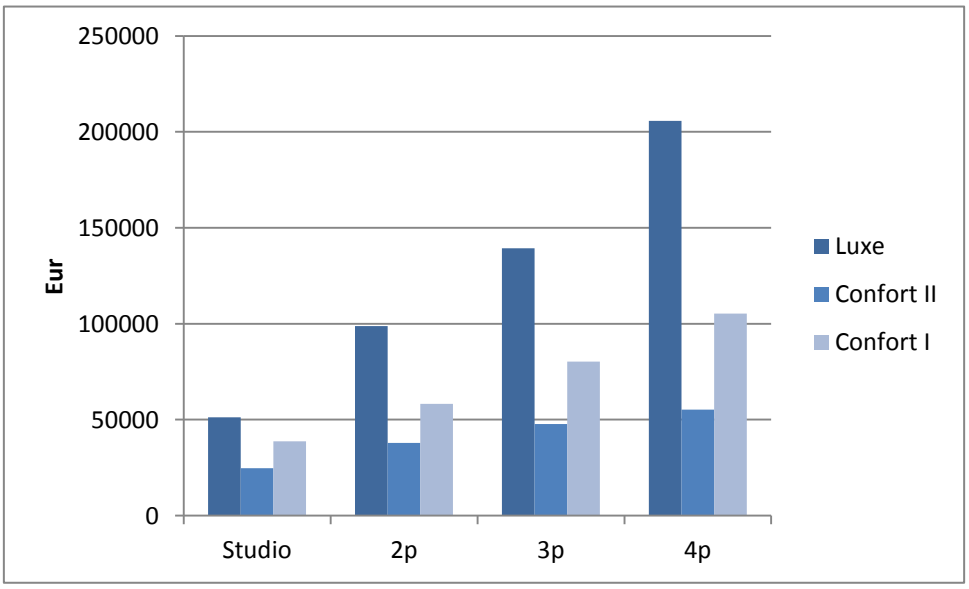


Figure 48 Les prix moyens des logements bucarestois en fonction du confort (2016). Source des données : www.imobiliare.net

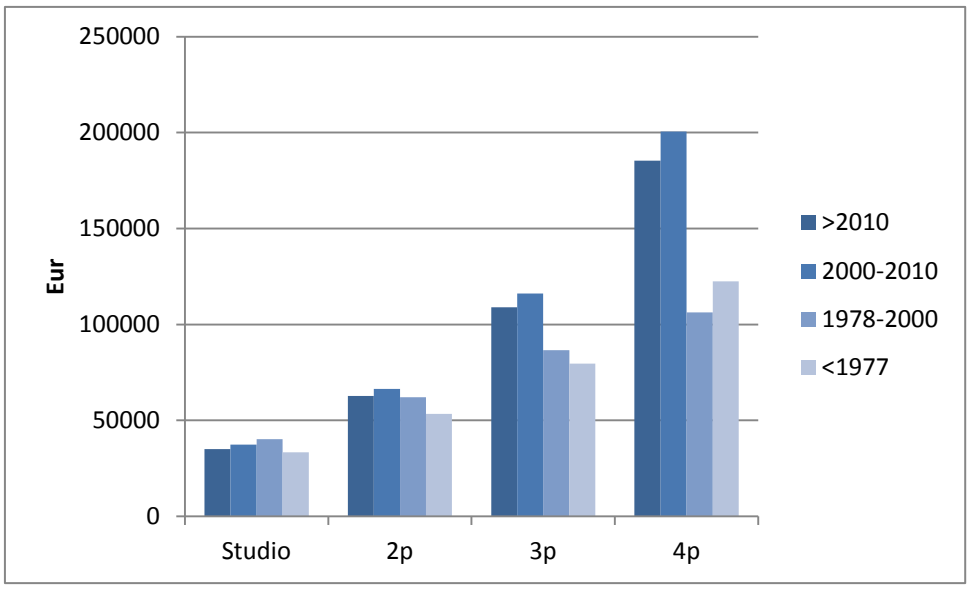


Figure 49 Les prix moyens des logements bucarestois en fonction de l'année de construction (2016). Source des données : www.imobiliare.net

En termes de prix des nouvelles résidences, c'est le nord de la capitale qui est mis en évidence comme la zone la plus chère, suivie par le 3^{e} arrondissement (Titan). Les logements les moins chers se trouvent dans les quartiers Militari (Ouest) et Berceni (Sud-Est) (Figure 50).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

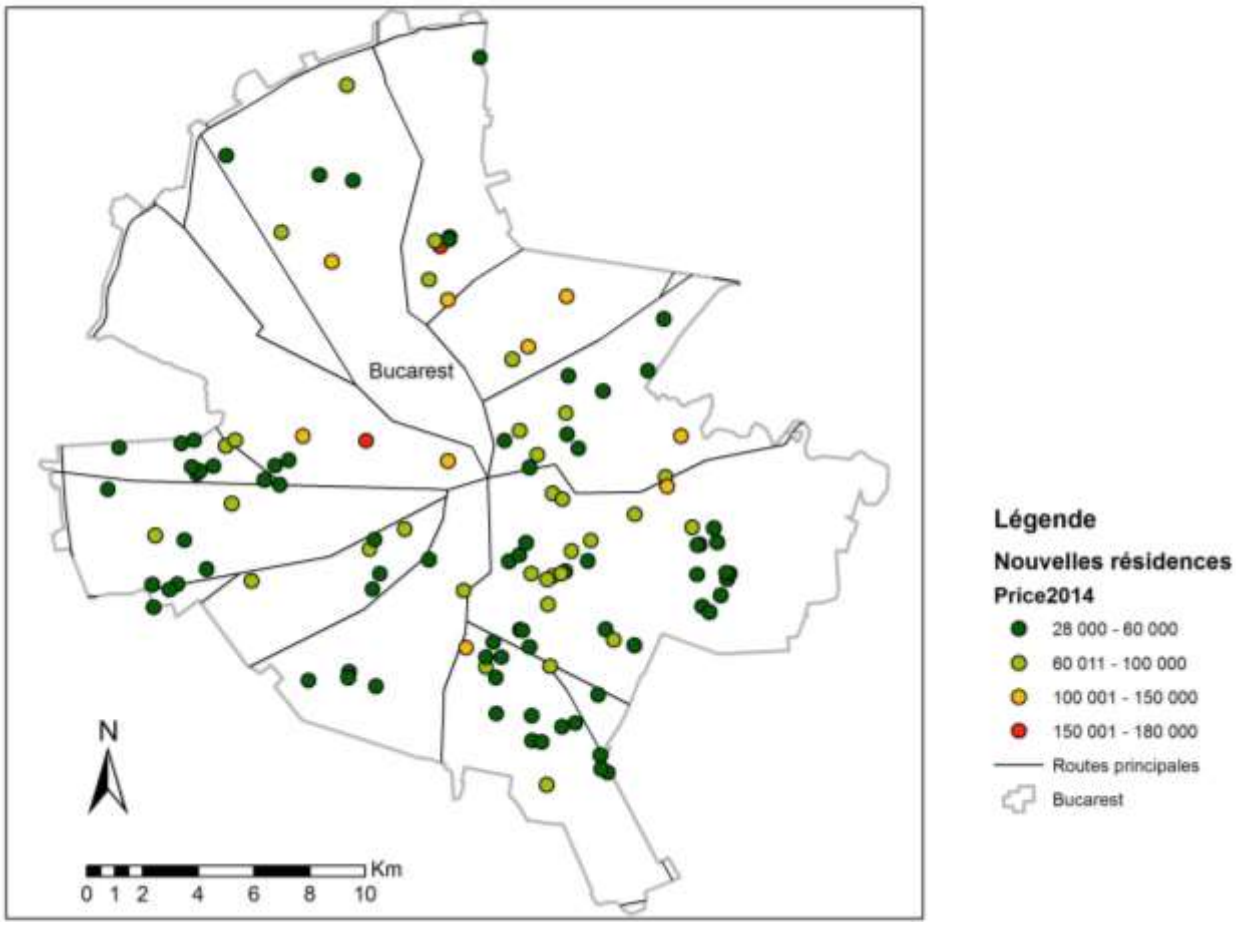


Figure 50 Les nouvelles résidences bucarestoises par catégorie de prix. Les prix font référence à des appartements 2 pièces ou bien à des maisons, pour le cas des ensembles résidentiels offrant ce type de bien

L'accessibilité

Un autre facteur qui détermine le choix des résidences est leur accessibilité. Il est donc intéressant de voir les relations entre les quartiers résidentiels et le système de transport public en termes de distance et de l'accès. A ces fins, une analyse de la distance jusqu'aux arrêts de métro et de bus/tramway a été faite, afin de comprendre la desserte du transport en commun auprès de ces zones.

Pour cela, nous avons mis en évidence les nouvelles résidences situées à 400 m et 800 m des arrêts métro et de surface, équivalent donc à 5 min et 10 min de marche respectivement. Cet exercice montre que même si le système de métro ne dessert pas un grand nombre de nouvelles résidences (Figure 51), la plupart d'entre eux ont accès aux transports en commun de surface (Figure 52).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

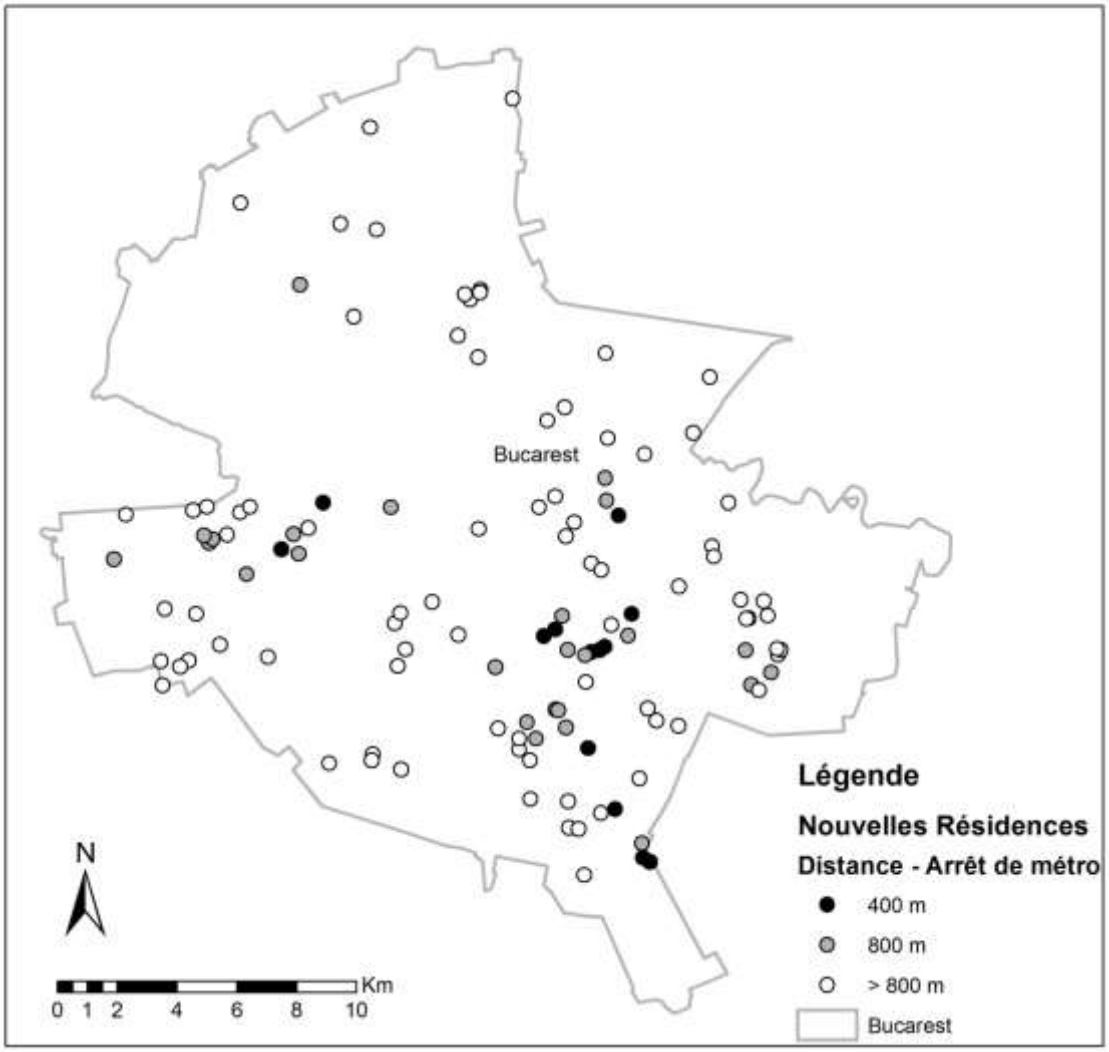


Figure 51 Nouvelles résidences desservies par un arrêt de métro

Seulement un tiers se situent à moins de 10 minutes d'un arrêt de métro, la plupart des investisseurs ne prenant ce besoin en compte. Ce fait détermine une dynamique des transports : voitures, transport publique, infrastructure, etc. Pour accéder aux résidences construites à l'extérieur de la ville (Cosmopolis dans la commune de Stefanesti, dans le nord de la ville ou bien Green City Residence, dans la commune 1 Decembrie, au sud), les habitants ont forcément besoin d'une voiture personnelle.

Quelques zones d'expansion résidentielle du territoire administratif de la ville se trouvent en dehors de la zone accessible du point de vue du transport en commun : il s'agit notamment des côtés périphériques des arrondissements : le 4^{e} (Aparatorii Patriei, vers Popesti-Leordeni), le 5^{e} (Rahova, Ferentari) ou bien le 6^{e} (Brancusi, Militari).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

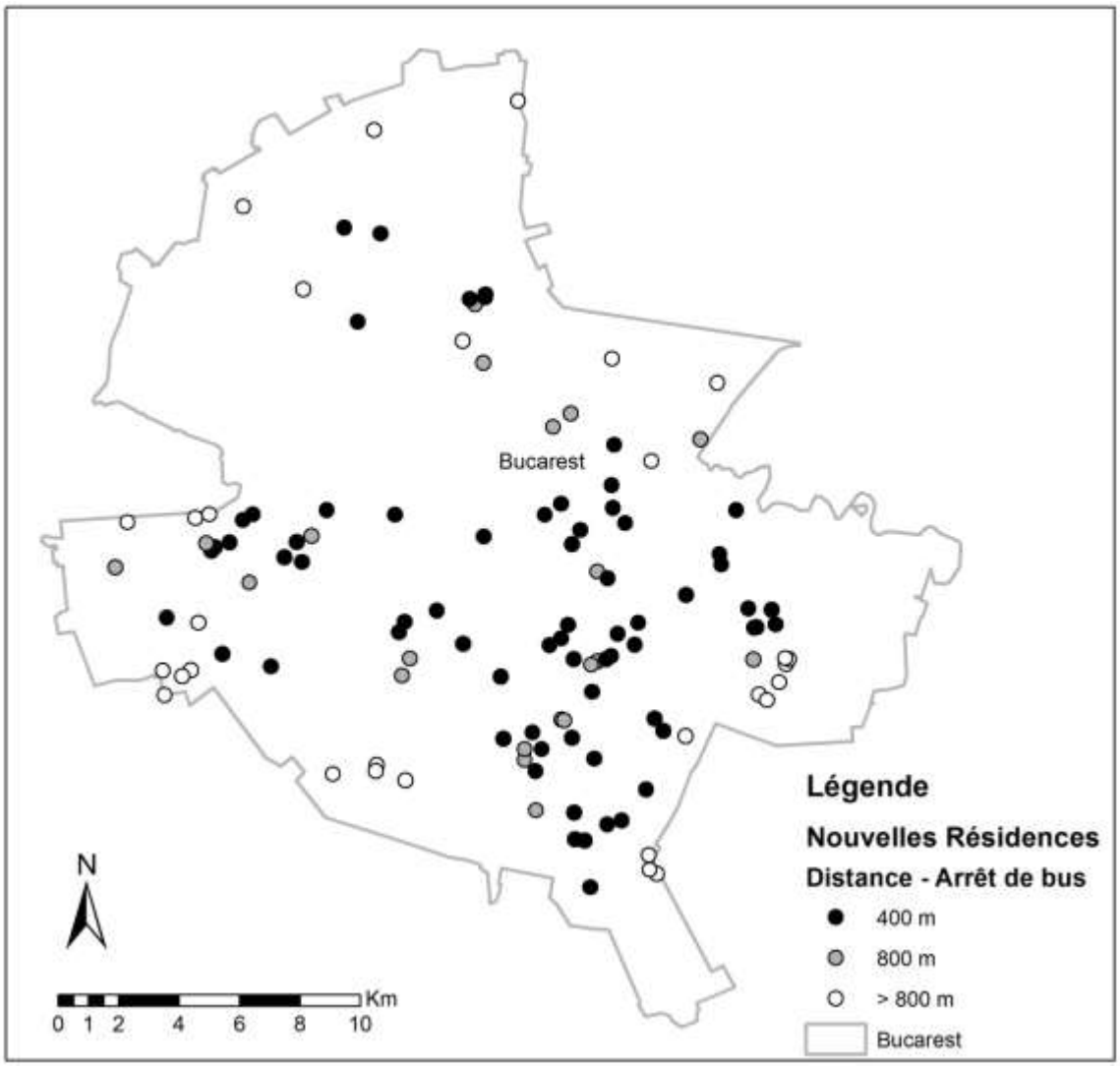


Figure 52 Nouvelles résidences desservies par un arrêt de bus/tramway

Ceci est expliqué par le fait que ces nouvelles résidences se trouvent sur des terrains éloignées du tissu urbain préexistant, alors que le réseau de transport en commun n'a pas évolué dans le même rythme. Ils existent, dans certaines zones (par exemple à la frontière avec Popesti Leordeni) des systèmes de transport mises en place par des opérateurs privés. Ce problème d'accessibilité fait accroitre le besoin d'utiliser les voitures personnelles pour se déplacer, d'autant plus que les nouvelles résidences sont habituellement très limitées en termes de services commerciaux.

Il est nécessaire que le transport intègre également ces nouvelles zones d'une façon cohérente.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

4.2.2. La croissance en dehors des limites de la capitale

Le système territorial roumain se base sur deux catégories de terrains ou territoires : en ville (« intravilan ») et hors-ville (« extravilan »), qui forment ensemble la ville ou la commune. Les terrains hors-ville sont les terres agricoles. Celles en ville peuvent être agricoles ou bien être utilisées pour des constructions. Le changement de statut se fait par l'autorisation d'un nouveau PUZ par l'administration locale. La superficie des terrains « en ville » de la capitale a atteint 84% entre 1995 et 2000, et 98% à partir de 2000 (ATU, 2011), quand le nouveau plan urbanistique général a été approuvé, à cause du nombre élevé de changements de statut des terrains, même s'ils ne disposaient pas d'accès aux services de base, ni des connexions au système local d'infrastructure de transport. Les changements de statut ne se sont pas basés sur une logique ou une volonté de garder une cohérence fonctionnelle des terrains, ce qui a permis que des terres agricoles soient transformées en terrains *en ville*, même si les zones adjacentes ont gardé leur fonction de base. Ce fait a donné naissance à de véritables îlots urbains entourés de champs agricoles (Figure 53). Cette fragmentation urbaine des zones périphériques pose plusieurs problèmes :

- elle entretient et favorise l'étalement urbain, en créant des franches disponibles pour la construction de l'habitat ;
- en même temps, elle mène à une utilisation chaotique des terrains disponibles, puisque la planification des zones fragmentaires ne suit pas leur développement ;
- elle rend les terres agricoles inutilisables (à la fois d'un point de vue pratique, car une parcelle réduite en superficie et entourée par des immeubles est travaillée plus difficilement, mais aussi en ce qui concerne la qualité des denrées produites);
- la fragmentation des terres génère une fragmentation des habitats et limite la migration des espèces faunistiques et floristiques locales[33] ;
- également, elle pose des problèmes d'accès aux infrastructures, tout d'abord dans les premières phases de la fragmentation, quand l'accès est inexistant ou limité, mais aussi dans les phases suivantes. Les réseaux d'accès et les infrastructures sont souvent sous dimensionnées et incapables de soutenir une augmentation importante des bénéficiaires (Vera Marin, entretien 2014) ;
- une augmentation importante des coûts des travaux concernant l'aménagement et l'environnement local ;

[33] Source des données : Institut national de statistique

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

- la fragmentation des terres pose, indirectement, des problèmes concernant la qualité de la vie des habitants – comme ces îlots urbains ont notamment une fonction résidentielle – car un tissu urbain discontinu ne peut assurer le confort de tous ses habitants et répondre à toutes leurs besoins.

Le développement résidentiel ne s'est pas cartonné aux limites administratives de la ville. Tout au contraire : à partir de la 2e moitié des années 2000, nous assistons à une forte construction dans certaines zones adjacentes à la capitale, notamment dans la première couronne de communes. Les nouveaux ensembles résidentiels se construisent surtout en *greenfield*, sur des terres agricoles dont le statut a été changé, ce qui a donné lieu à l'apparition de nouveaux quartiers séparés du tissu urbain préexistant par des terrains délaissés (étalement urbain en saut de grenouille). La croissance la plus importante a eu lieu dans les deux principales villes proches de la capitale, Otopeni, ayant un rôle important dans les transports et les services, Voluntari (services), les deux situées au nord de Bucarest, ou bien Popesti-Leordeni, caractérisée par une très forte croissance immobilière, au sud-est. Le sud – sud-est de la capitale (Popesti-Leordeni, Berceni) sont actuellement particulièrement intéressantes pour les investisseurs immobiliers, grâce notamment aux prix des terrains, moins élevés que dans les communes du nord.

L'évolution annuelle du nombre des logements terminés montre l'impact assez réduit de la crise économique sur la dynamique de construction, surtout dans les communes qui avaient commencé à se développer du point de vue immobilier avant 2008 (Figure 54).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 53 Fragmentation des terres agricoles aux périphéries de la capitale. Source photo : Ana Baidan, 2012

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Commune	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Otopeni (v)	101	280	350	287	212	408	321	140	264
Popesti-Leordeni (v)	119	188	307	1697	469	473	778	1467	2218
Voluntari (v)	569	720	614	561	620	242	109	44	162
Berceni	56	49	93	169	118	133	73	87	211
Mogosoaia	66	136	169	209	215	129	113	78	129

Tableau 18 Le nombre de logements terminés annuellement dans plusieurs communes de la première couronne

A partir de 2013, les marchés immobiliers ont repris leur croissance et se sont retrouvés, sur le plan général de la première couronne de communes, à un niveau similaire aux nombres de logements terminés annuellement avant la crise (2007 – 2008), modèle d'évolution retrouvé également dans le cas de Bucarest (Tableau 18).

« *Q : La crise économique, a-t-elle eu un effet sur le marché immobilier dans la zone Sud?*

R : Pas du tout. La zone sud est en plein développement, beaucoup moins que le nord, aujourd'hui. La zone nord est déjà saturée, de un, il est difficile d'y trouver des surfaces assez grandes pour pouvoir y bâtir un ensemble résidentiel, et de deux, les prix sont beaucoup plus élevés. Les développeurs de la zone sud construisent aujourd'hui comme ils le faisaient avant la crise » (Représentant agent immobilier zone Sud, entretien 2014).

© 2016 Tous droits réservés.

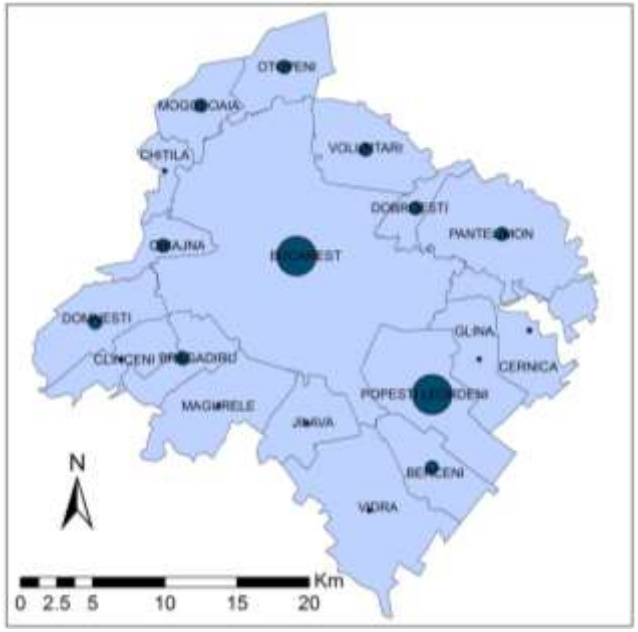
lilliad.univ-lille.fr

OTOPENI
MOGOSOAIA
CHITILA
VOLUNTARI
DOBROESTI
PANTELIMON
CHIAJNA
BUCUREST
DOMNESTI
CLINCENI
BRAGADIRU
GLINA
CERNICA
POPESTI LEORDENI
MAGURELE
JILAVA
BERCENI
VIDRA

CHITILA
PANTELIMON
GLINA
CERNICA
MAGURELE
BERCENI
VIDRA

CHITILA
GLINA
CERNICA
BERCENI
VIDRA

CHITILA
VOLUNTARI
GLINA
CERNICA
POPESTI LEORDENI
MAGURELE
VIDRA



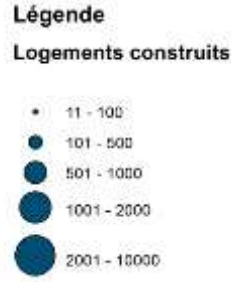


Figure 54 Le nombre de logements terminés annuellement à Bucarest et dans la première couronne de communes. Source des données : INSSE Bucarest, septembre 2014

Du point de vue de la qualité du logement, il est facile de remarquer un déséquilibre entre la zone précitée et le reste du territoire (PMB, 2011).

Néanmoins, du point de vue quantitatif, la situation reste assez différente. La période comprise entre 1996 et 2011 a été la plus active du point de vue de la construction des logements après la chute du régime communiste. Dans cette période, 27 757 logements ont été construits dans la première couronne d'unités administratives.

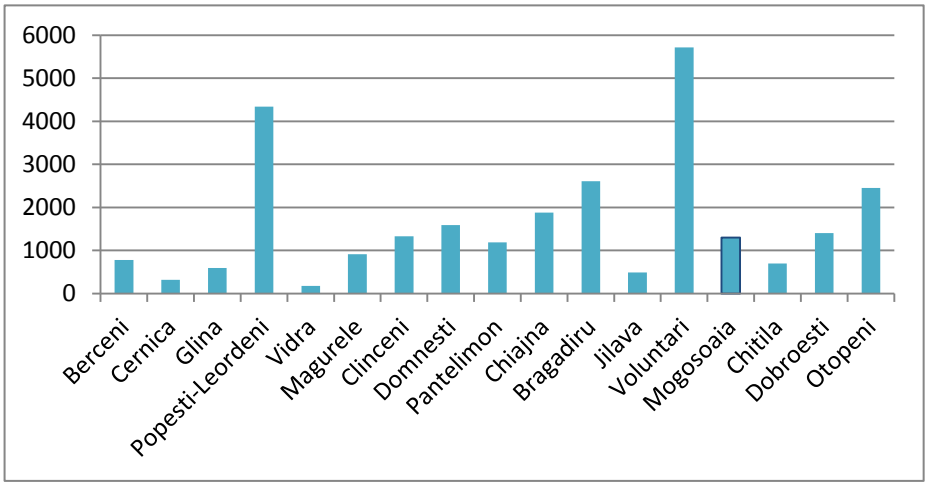


Figure 55 Logements construits dans la première couronne d'unités administratives entre 1996 et 2011. Source des données : INSSE, 2012

Des valeurs supérieures à la médiane (1296, à Mogosoaia) ont été atteintes à Popesti-Leordeni (4342), Clinceni (1330), Domnesti (1589), Chiajna (1879), Bragadiru (2607), Voluntari (5713), Dobroesti (1401) et Otopeni (2450). En dessus de la médiane se trouvent Berceni (781), Cernica (315), Glina (596), Vidra (174) – le nombre minimum de logements terminés dans la période citée, Magurele (910), Pantelimon (1191), Jilava (489) et Chitila (694) (Figure 55).

Popesti-Leordeni et Voluntari sont devenus les deux centres d'intérêt de la zone périurbaine du point de vue des nouveaux logements, mais la logique du développement des deux communes reste essentiellement différente.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

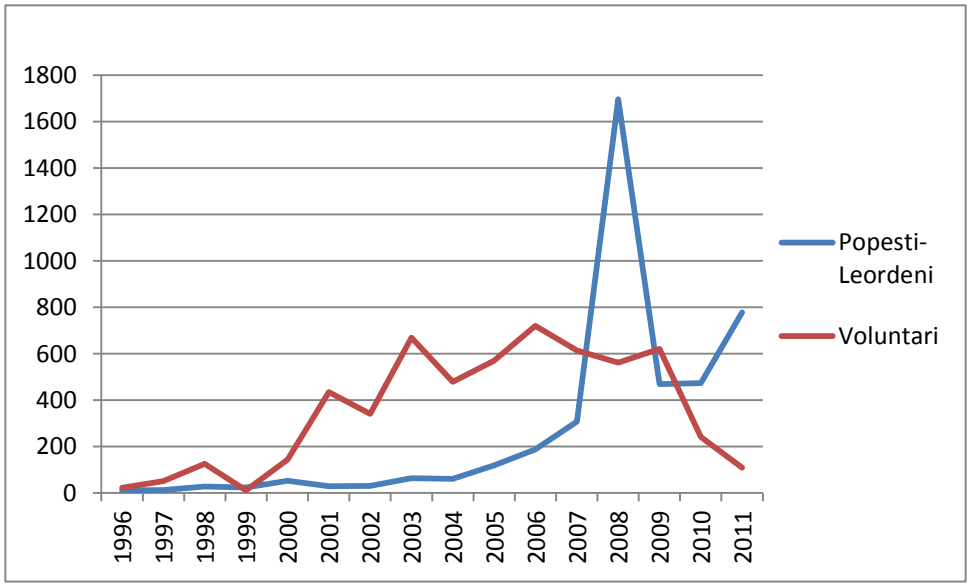


Figure 56 L'évolution annuelle des logements terminés à Voluntari et Popesti-Leordeni. Source des données : INSSE, 2012

Voluntari a obtenu le statut administratif de ville en 2004. Sa composition territoriale intègre deux zones distinctes, séparées par une friche agricole sur laquelle l'autoroute Bucarest – Ploiesti est prévue de passer. Vu son nouveau statut, la ville est devenue plus intéressante pour les investisseurs, car cela entrainera un développement accru et donc un amortissement plus rapide de leur investissement, ce qui explique la stabilité relative du nombre de logements terminés entre 1996 et 2011 (Figure 56). Popesti-Leordeni a commencé sa période de développement résidentiel à partir de 2006, quand elle a connu un vrai boom immobilier, qui a déterminé par conséquent une augmentation des prix.

En 1998-1999, le prix du mètre carré de terrain variait de 10 à 20 euros ; le prix a augmenté en 2005-2006 jusqu'à 40-80 euros / m² et en 2007-2008 il a atteint 400 euros / m² (Giulio Angheloiu, dans Ochiana, 2012). Pendant les premières années, la zone résidentielle de Popesti-Leordeni s'est développée surtout par des maisons individuelles de grande taille. La surface des parcelles vendues a diminué de plus en plus, et vers 2007-2008 les investisseurs ont démarré des grands chantiers pour les nouvelles résidences. La zone a également attiré le public grâce au programme gouvernemental *Prima casa*.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

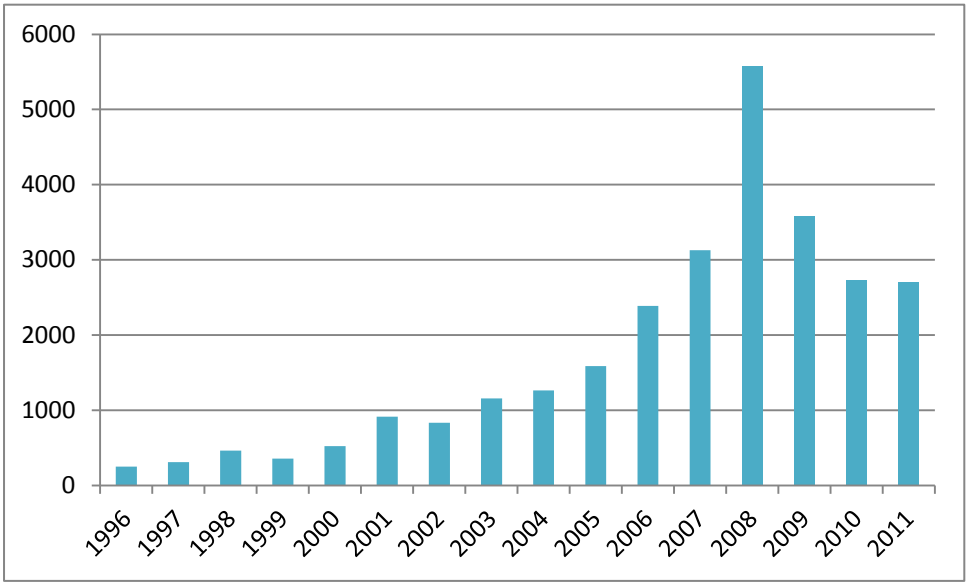


Figure 57 Logements terminés annuellement dans la première couronne d'unités administratives. Source des données : INSSE, 2012

La crise économique a affecté moyennement le marché immobilier dans toutes les communes autour de Bucarest, en le remettant au même niveau qu'en 2006 – 2007. Les constructions se sont rarement arrêtées complètement.

L'influence de la ville sur les communes adjacentes et sur la région proche, traduite dans le fait que cette zone prend en charge une partie des fonctions de la ville, tend à démontrer l'intérêt de créer une entité métropolitaine de gestion et de coordination.

Conclusion

Bucarest, ville en plein développement, est en train de s'adapter à son statut de capitale européenne. Les marchés immobiliers sont en plein essor notamment par le biais des investissements privés, aussi bien dans la capitale que dans les communes adjacentes. Sur le territoire bucarestois, nous avons remarqué trois zones principales d'attraction des nouveaux ensembles résidentiels : Militari, Berceni-Titan et Baneasa-Nord, qui proposent des logements diversifiés en termes de qualité et de prix. Les premières deux zones d'intérêt se prolongent à l'extérieur de la ville, sur les territoires des communes Domnesti – Bragadiru (à l'ouest de Militari) ou bien Popesti-Leordeni et Berceni (au sud).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Au niveau des communes adjacentes à Bucarest, malgré le fait qu'elles assument une partie importante de ses fonctions et sont inévitablement influencées par la capitale, la planification territoriale ne se fait qu'au niveau administratif singulier, c'est-à-dire que les stratégies d'aménagement ne prennent pas en compte les relations entre les communes. L'aire métropolitaine bucarestoise n'existe pas de droit, bien que l'idée soit en gestation depuis 2001(Rodica Gheorghe, entretien, 2014). Ce fait détermine soit l'apparition des zones de divergence ou de déséquilibre, soit il favorise l'augmentation des cas des constructions qui ne suivent pas les normes. Les outils de planification ne sont pas coordonnés, ce qui n'est pas en adéquation avec le contexte actuel (de nombreux et importants investisseurs qui ont la possibilité de modifier les plans d'urbanisme), et les marchés immobiliers. Ces derniers se développent dans un cadre assez peu rigide de l'aménagement du territoire bucarestois, fait rendu visible, par exemple, dans la variété d'ensembles résidentiels récemment construits.

4.3.Le marché résidentiel : quelles stratégies et quelles réalités ?

Outils et acteurs : quelle solution pour le développement résidentiel chaotique ?

Le développement de nouveaux logements a fait l'objet de nombreuses publications (Ioja, 2011, Patroescu et al., 2009, Rufat, 2003, Suditu, 2005, Vanau, 2011, Ianos, 2007, Ioja et al., 2012, Ticana, 2013, etc.) et a été analysé soit au niveau quantitatif et qualitatif (qualité des bâtiments et de l'espace de vie, qualité de la vie, accès aux services…), soit comme élément-clé dans le cadre plus large de la planification urbaine. En ce qui concerne ce deuxième point, des incohérences sont souvent remarquées : des aires résidentielles construites dans ou à côté des zones inappropriées, des bâtiments et complexes de résidences qui ne suivent pas les règlements ou bien qui se construisent de manière improvisée, etc.

Ces faits, outre que d'être visibles dans le tissu urbain, ont été mis en évidence par des études, des recherches et des articles et sont connus par les acteurs impliqués dans le domaine immobilier. En se basant sur des entretiens faits en 2014 avec des spécialistes travaillant dans le domaine, que ce soit dans l'administratif, le commercial ou la société civile, nous avons essayé de faire un point sur les principaux éléments problématiques du domaine immobilier et sur leurs sources.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

La maitrise de ce domaine est particulièrement importante pour la gestion de l'espace urbain en général car l'immobilier résidentiel représenté actuellement une des principaux facteurs de transformation et d'étalement urbain.

4.3.1. Acteurs politiques, acteurs administratifs et leurs rôles

Acteurs administratifs

Avant tout, il est nécessaire de s'arrêter sur deux réalités qui influencent l'aménagement urbain bucarestois en général et le résidentiel en particulier : la politisation de la planification urbaine et les multiples incongruités qui décrivent ce domaine.

Comme nous l'avons vu, Bucarest se développe en dehors de ses limites administratives ; malgré ce fait, les décisions relatives au développement territorial concernent en pratique seulement les aires administratives respectives. Du point de vue légal, les options pour la planification territoriale à l'échelle régionale ou métropolitaine sont limitées par le fait qu'une unité administrative peut financer de son propre budget seulement les projets qui sont mis en place sur son territoire, ce qui représente la cause d'un nombre important de barrières et blocages. A part les limites financières, ils existent également des limites règlementaires : la planification locale bénéficie d'un cadre permettant la mise en œuvre des politiques (par exemple, le règlement local d'urbanisme au niveau de commune), alors que dans l'aménagement du territoire nous parlons d'axes et directions de développement, donc des stratégies donc les résolutions ne peuvent pas être réellement imposées.

Les acteurs impliqués dans le processus décisionnel sont bloqués ou influencés par des éléments politiques et financiers. Le processus décisionnel est fortement politisé, est générateur de conflits internes ou est soumis à des influences qui, au regard de la loi, ne devraient pas exister.

« *Les structures administratives sont composées d'un côté participatif et un côté décisionnel. Malheureusement, ces deux parties n'arrivent pas toujours à un consensus. Il y a également parfois une rupture entre l'élu (et son administration) et l'architecte de la ville. Il est important que les deux aient une vision ; il est également essentiel que le maire sache gérer sa ville. Les architectes acceptent des exceptions, même s'ils ont le droit de ne pas le faire,*

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

car ils n'osent pas ou n'ont pas l'intérêt de se mettre contre certains projets qui ont un soutien politique » (Vera Marin, entretien, 2014).

Les acteurs (voir chapitre 3) n'arrivent pas toujours à offrir une vue d'ensemble sur un certain problème. Bien sûr, nous avons vu des exceptions (le Groupe de Mobilité Urbaine, voir chapitre 5), mais, dans certaines situations, les différents centres d'intérêt n'arrivent pas à arriver à des compromis traduits dans des solutions pour le développement urbain. Habituellement, les côtés opposés sont le financier et le « qualitatif », ou la planification urbaine, qui ne se trouvent pas en équilibre. Le côté économique est représenté par des acteurs qui s'y connaissent peu en urbanisme. Les acteurs impliqués dans l'aménagement de la ville n'ont pas accès au point de vue des économistes. Les deux catégories ont des formations différentes et des intérêts souvent divergents et, même s'ils arrivent parfois à travailler ensemble, il n'existe pas de personne intermédiaire entre les économistes et les urbanistes. Les économistes et les investisseurs ne sont pas toujours sensibilisés aux problèmes de la ville, et le cadre administratif n'arrive pas toujours à avoir une vision complexe et à long terme de la problématique.

« *Les acteurs administratifs demandent la planification de la ville seulement quand ils ont des ressources à dépenser ou bien quand ils le sont obligés (quand les plans s'aménagement urbain expirent et doivent être refaits*) » (Vera Marin, entretien 2014).

Acteurs privés (développeurs)

Selon le rapport du Conseil de la concurrence sur le marché immobilier de 2009, le modèle de business des développeurs est basé sur le principe des couts de remplacement des structures immobilières, c'est-à-dire que les investissements sont intéressants pour les développeurs seulement quand la valeur de marché d'un bâtiment dépasse les couts de constructions (Conseil de la Concurrence, 2009). Les investisseurs, notamment ceux qui développent de grands projets, mettent sur le marché des bâtiments pas encore terminés ou même qui se trouvent toujours dans une phase de projet. Cette stratégie leur permet d'obtenir l'argent nécessaire, mais crée des transactions immobilières avec des logements qui n'existent pas. Pendant les premières années de la crise, cela a eu comme effet l'impossibilité d'achever tous les appartements ou maisons, ce qui a mené à des retards considérables dans le processus de vente, ou bien à l'apparition des ensembles résidentiels remplis a quart, ce qui a posé de

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

divers problèmes (finition des travaux, le retard des futurs investissements, sécurité, la qualité de la vie des propriétaires, etc.).

« *Les développeurs ne devraient pas pouvoir influencer (la prise de décisions), ceci est le rôle de l'autorité locale; les développeurs peuvent faire des suggestions, mais ça revient à l'autorité locale de les approuver, en vertu de la loi*. » (Rodica Gheorghe, entretien, 2014).

La société civile

Dans ce contexte compliqué, il est nécessaire de se questionner sur le rôle de la société civile (Raymond, 2009) et les possibilités d'amélioration qui pourraient venir de sa part.

En effet, le rôle des citoyens dans la prise de décisions se fait, en vertu de la loi, dans les étapes de consultation publique correspondant à chaque projet. Les bénéficiaires sont obligés d'annoncer la date et le lieu de la réunion publiquement. Par contre, les citoyens n'ont pas le réflexe de répondre à ce type d'appel, ni la confiance dans leur pouvoir de produire un changement.

Pourtant, la voix de la société civile est capable d'offrir un certain contrôle des modifications du tissu urbain. Des associations représentant les habitants de certains quartiers comme Militari, Floreasca ou Bucurestii Noi sont attentives aux projets immobiliers qui s'y développent et signalent les problèmes remarqués. Dans le quartier Floreasca, l'association a été créée par les résidents des anciens blocks communistes pour protester contre la tendance de bâtir d'autres grands immeubles dans la zone, entre les immeubles qui y existaient déjà. Dans la zone Bucurestii Noi – Damaroaia, l'association est réellement active dans le suivi des nouveaux projets et arrive à attirer l'attention des autorités sur des constructions non-conformes ou illégales, en les forçant à prendre les mesures légales nécessaires.

« *Ce n'est pas l'intérêt du développeur (immobilier ou pas) d'assurer le respect de la loi ou des règlementations. Cela est le but de l'administration et des différents services et directions publiques. Leur intérêt (des développeurs) est d'avoir la possibilité de construire et donc, de gagner. S'ils savent qu'il y a une manière plus simple (que la loi) pour y arriver, ils n'ont pas l'intérêt de faire autrement. C'est là où devrait intervenir la société civile, qui devrait avoir une voix assez puissante pour être entendue* » (Vera Marin, entretien, 2014).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

4.3.2. Un cadre légal souple et des procédures trop compliquées

Comme nous l'avons montré auparavant, le système législatif et réglementaire n'a pas été mis en place de façon coordonnée, mais plusieurs lois et directives sont apparues au fur et à mesure. Le système s'est lentement adapté aux obstacles et aux défis. Lentement, à cause des complications administratives et bureaucratiques et de la difficulté d'équilibrer ou de limiter les intérêts personnels des acteurs, que cela soit au niveau financier, politique ou autre.

La façon générale de faire des législateurs et des institutions, basée sur le laisser-faire et en profitant de toute occasion pour servir leurs propres intérêts, a déterminé l'apparition d'un système règlementaire faible, d'autant plus que les bénéficiaires et les investisseurs se sont adaptés aux règles du jeu.

Selon le rapport du Conseil de la Concurrence sur le marché immobilier de 2009 (Conseil de la Concurrence, 2009), les investisseurs doivent surmonter deux catégories d'obstacles :

1. Des obstacles naturels, par rapport au niveau de capitalisation et les connaissances nécessaires – des obstacles surmontés par l'information ;
2. Des obstacles administratifs, comme les autorisations et permis nécessaires pour la mise en œuvre du projet – des obstacles surmontés par l'adaptation.

Les mêmes experts montrent le fait que le niveau des obstacles naturels est relativement faible au niveau de la Roumanie, par rapport aux autres secteurs économiques, par exemple. Par contre, les obstacles administratifs sont particulièrement importants et ils sont doublés par le niveau assez élevé de la bureaucratie, qui pose des problèmes notamment au niveau de la durée des démarches, fait qui peut décourager les investissements étrangers. Néanmoins, du 2006 à 2008, 20% des nouveaux appartements ont été construits à partir des initiatives externes.

Le cadre légal est relativement précis, mais les réglementations ne le suivent pas toujours (les lois existent, mais elles ne sont pas imposées concrètement), ce qui laisse des possibilités de le contourner.

Du point de vue d'un développeur immobilier, il y a trois étapes à franchir avant d'amener son projet à la fin : l'obtention du terrain donnant droit de construire, les autorisations pour construire et la réalisation-même des immeubles.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Les développeurs peuvent être soit roumains, soit étrangers. Comme nous l'avons montré, alors qu'avant 1989 le seul acteur immobilier était l'Etat, le passage à la démocratie et donc à l'économie capitaliste a changé complètement le système d'intervention, qui est devenu en grande partie privé. Les intérêts des investisseurs ont été protégés, en partie car ils apportaient un développement facile et pas cher à la ville, qui ne pouvait pas venir de la part des administrations. Les acteurs étrangers ont surtout était favorisés, ce qui constituait une incohérence avec le cadre légal du moment : jusqu'en 2012 (Loi 312/2005), les personnes étrangères n'avaient pas le droit d'acheter des biens immobiliers sur le marché roumain, pour des résidences secondaires. Cette mesure a été prise pour favoriser les investissements nationaux et permettre un équilibre du marché après l'intégration dans l'Union Européenne. Pourtant, ils avaient la possibilité d'acheter des terrains soit au nom d'une personne juridique (une entreprise), soit avec le soutien d'une personne roumaine, qui achetait le terrain à son nom (Dan Milea, entretien 2004).

La facilité de trouver des terrains pas chers a permis une expansion rapide du marché immobilier. Cette facilité a été poussée par le cadre règlementaire et institutionnel faible, qui a déterminé l'apparition des situations absurdes : la spéculation des lacunes législatives est mentionnée par l'Etude *Audit al dezvoltarii urbane in Bucuresti* (Audit du développement urbain à Bucarest) réalisée par ATU (2011). Conformément à cette analyse, les manques au niveau législatif et règlementaire ont favorisé le profit des spéculateurs immobiliers : la classe politique et les professionnels impliqués dans le secteur du bâtiment (notaires, constructeur, architecte). Cette façon de faire et de s'adapter à un cadre légal lacunaire a déterminé l'apparition des échappatoires permettant d'exploiter les failles et d'obtenir un profit plus important.

« *Les acteurs qui avaient participé à la création des lois et documents de planification étaient des spécialistes et ils étaient toujours calés sur la manière de faire d'avant. La loi de l'urbanisme est une bonne loi, mais elle contient des petites « soupapes », surement laissées pour que les urbanistes puissent bouger, mais qui ont laissé une possibilité pour des décisions moins bonnes pour la ville. Les élus font, actuellement, la politique de l'urbanisme dérogatoire en se basant sur ces « soupapes.* » (Vera Marin, entretien, 2014).

La même adaptation influence aussi les fonctions des terrains. Si un propriétaire d'un terrain *intravilan* souhaite y construire, il doit faire une demande de changement de régime, qui se

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

fait à la mairie. « *La principale différence, outre la possibilité de construire sur les terrains en-ville, est le niveau d'imposition, qui est beaucoup plus élevé dans le cas des terrains en-ville. Dans la période de boom immobilier, les propriétaires demandaient eux-mêmes le changement de régime, car ils allaient vendre rapidement le terrain. Dans les premières années après la crise, ils se sont rendu compte du fait que la valeur élevée des impôts et la possibilité réduite de vendre les terrains leur ont créés des problèmes financiers, donc cette pratique se fait moins maintenant* » (Madalina Manoila, entretien 2014).

Le changement de régime fonctionnel des terrains suppose la réalisation d'une documentation spécifique, dont une partie importante est l'étude pédologique qui doit montrer la valeur agricole du terrain. Ensuite, il est nécessaire de recevoir l'accord de l'Agence environnementale qui gère le terrain et la prochaine étape est la création d'un PUZ qui, en étant approuvé par une décision du Conseil Local, permettra de construire sur le terrain auparavant agricole. Cette procédure a été une pratique fréquente dans les années 1990 – 2000 à Bucarest, avant que le PUG de 2000 fasse passer 98% du territoire administratif bucarestois dans la catégorie *intravilan*. En dehors de la capitale, la pratique est toujours restée fréquente.

La deuxième étape du parcours, l'obtention des accords et permis de construire, se trouve elle aussi prise entre le cadre légal et réglementaire compliqué et bureaucratique et les alternatives données aux développeurs pour « faciliter » leur parcours.

Les règlements de construction sont différents s'il s'agit d'un grand immeuble avec des appartements ou bien des maisons privées. Dans le cas des grands immeubles, il est nécessaire de respecter plusieurs règles et obligations afin d'obtenir l'autorisation de construction : un certain nombre de places de parking (1,2 places pour chaque appartement), une certaine superficie couverte d'espaces verts, des distances et hauteurs limites à respecter, etc.

Deux catégories de problèmes apparaissent à ce niveau : premièrement, le parcours difficile et bureaucratique pour l'obtention des autorisations, et de deux, les négociations qualitatives faites entre les autorités et les développeurs qui se traduisent trop souvent dans des faibles compromis à l'égard du respect des normes, que ça soit au niveau urbanistique ou bien de la qualité de vie.

En ce qui concerne la durée et les étapes nécessaires pour obtenir les permis de construire mentionnés, donc les procédures liées à l'évaluation, les délais et les coûts de construction —

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

notamment pour l'obtention des licences et des permis nécessaires, l'accomplissement des formalités et les inspections requises et l'obtention des branchements aux services publics, la Roumanie occupe la position 129 au niveau mondial, après des anciens pays socialistes comme la Bulgarie, la République tchèque ou la Slovaquie (Figure 58).

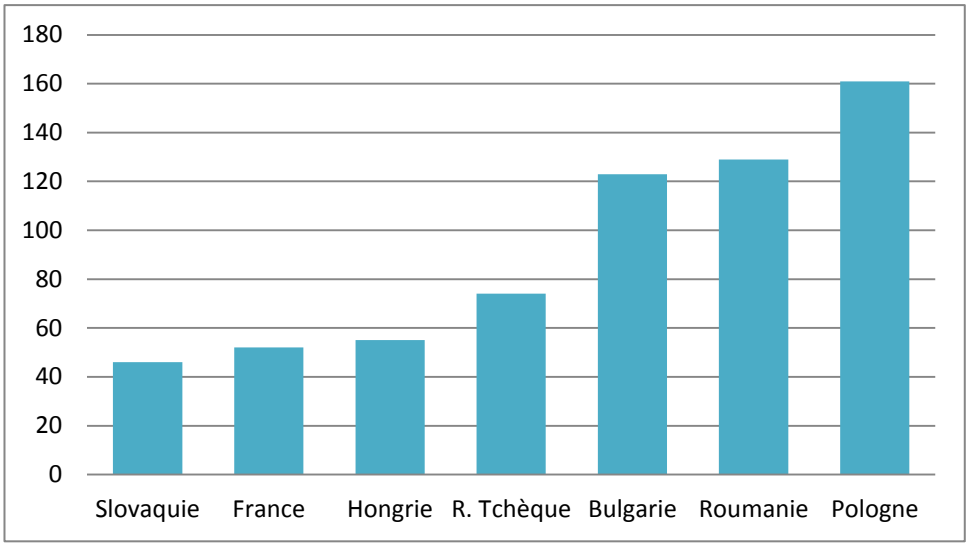


Figure 58 Classement des pays par rapport à l'octroi de permis de construire. Source des données : Doing Business, 2013

Le classement réalisé par Doing Business[34] prend en compte plusieurs indicateurs, parmi lesquels le nombre de procédures nécessaires pour démarrer un projet de construction (21 procédures en Roumanie), le délai (287 jours) ou bien le coût de la procédure, qui représente, en Roumanie, 79% du revenu par habitant, une valeur similaire que celle de Suède (77,3) ou de la moyenne des pays de l'OCDE (78,7) (Tableau 19) .

Le respect de la qualité de la construction est, lui aussi, négociable. Dan Milea de l'association *Salvati Cartierele Bucurestii Noi si Damaroaia* (entretien, 2014) montre que « *le fait de pouvoir acheter des terrains très librement a déterminé une croissance très rapide du marché immobilier. Les terrains étaient vite transformés (extravilan – intravilan), ce qui a déterminé parfois l'apparition des situations absurdes ; les propriétaires avaient des terrains sur lesquels on pouvait bâtir (donc appartenant à l'intravilan) complètement entourés par des terres agricoles, sans accès aux infrastructures, comme a été le cas à Popesti-Leordeni. Les immeubles étaient, donc, commencés sans avoir l'autorisation de construction. Egalement, les*

[34] http://francais.doingbusiness.org/data/exploretopics/dealing-with-construction-permits

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

adresses des propriétaires étaient parfois fausses, ce qui rendait difficile leur implication au cas où les résidents de l'immeuble rencontraient des problèmes ».

Pays	Classement	Procédures (nombres)	Délai (jours)	Coût (% du revenu par habitant)
Slovaquie	46	11	286	7,3
France	52	9	184	68,0
Hongrie	55	26	102	5,7
République Tchèque	74	33	120	10,5
Bulgarie	123	21	107	293,5
Roumanie	129	15	287	79,1
Pologne	161	29	301	49,4

Tableau 19 Les étapes du démarrage d'une procédure de construction. Source des données : Doing Business, 2013

Le propos est suivi par des spécialistes immobiliers (Madalina Manoila, entretien, 2014) : « *La Roumanie est un pays atypique de ce point de vue. En Grèce, il est possible de construire seulement si le terrain a accès à toutes les infrastructures nécessaires, et l'Etat est très impliqué dans ces démarches. En Roumanie, il est possible de construire sans avoir accès aux infrastructures, car une priorité pour l'administration est de recevoir des impôts sur les bâtiments*. »

Les investissements privés ont été parfois médiocres, basés sur une logique de profit facile et rapide. Cette approche qui visait strictement le côté financier a été entretenue par le manque de cadre législatif et procédural capable de soutenir l'intérêt collectif (ATU, 2011).

« *Certaines zones sont attractives (parcs, qualité des logements), mais elles n'offrent que de la densité – tout ce qui est espace public n'est pas pris en compte par les investisseurs. Même si dans les premières phases du projet les développeurs négocient les surfaces pour des équipements, ils ne respectent pas toujours leurs obligations*. » (Claudiu Runceanu, entretien, 2014).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Cette volonté de suivre l'intérêt propre des acteurs, en laissant de côté l'intérêt public mène à des situations difficiles à gérer, car, même si une partie des constructions qui ne respectent pas les règles d'urbanisme et de zonage est illégale, une bonne partie des « adaptations » se fait légalement, c'est-à-dire à base des documents approuvés par les acteurs administratifs et institutionnels de droit.

« *Les stratégies d'aménagement au niveau de Bucarest sont inexistantes. Les critères sont opportunistes. On peut bien parler d'une croissance urbaine, mais paradoxalement ce n'est pas un étalement urbain (urban sprawl) classique, car tout est planifié, fait selon les plans d'aménagement et ayant l'accord des institutions de l'Etat, donc tout est légal. (…) C'est une vision d'ensemble, générale, qui manque, et cela détermine plusieurs problèmes. Les permis de construction sont donnés de façon hétérogène géographiquement, sans aucune cohérence.* » (Claudiu Runceanu, entretien 2014)

Un des éléments problématiques remarqués pendant notre recherche a été le manque de cohérence du niveau de hauteur des bâtiments dans certaines zones.

Conformément à la loi, un bâtiment peut être construit s'il respecte les indicateurs urbanistiques. Mais les autorités ne peuvent pas prendre des mesures auprès des développeurs ou propriétaires qui ne respectent pas la hauteur maximale, par exemple. La plupart du temps, les appartements sont achetés avant que le bâtiment soit complétement construit, donc le bâtiment ne peut plus être démoli, même si, conformément à la loi (Loi 50/1991), la démolition des constructions illégales peut être faite.

« *Imaginons un bâtiment qui a 2 étages de plus que la hauteur demandée dans la zone – comment démolir ces deux derniers étages alors qu'il y a des résidents en dessous ?* » (Madalina Manoila, entretien 2014).

Il ne faut pas perdre de vue le public final, donc les (futurs) propriétaires, qui est souvent peu informé et prêt à payer pour des immeubles de faible qualité. Du point de vue des développeurs, le fait de savoir que leur immeubles, malgré le manque de respect pour la qualité, seront vendus, encourage les pratiques axées sur le gain et transforme donc le processus dans un cercle vicieux dont le grand perdant est la ville.

« *La Roumanie est le pays des propriétaires. Mais, dans le même temps, les roumains achètent des critères, ils n'ont pas une éducation financière et ils prennent des risques quand*

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

ils se lancent sur le marché immobilier. Ils ne travaillent pas avec les spécialistes et ils préfèrent coordonner eux-mêmes leurs affaires immobilières, même si cela implique des risques » (Madalina Manoila, entretien, 2014).

« *Les personnes qui achètent ne connaissent pas les prix et coûts de construction, et ils sont donc prêts à payer des montants absurdes pour des produits d'une pauvre qualité. Les futurs propriétaires sont obligés de payer une avance, même si le bâtiment n'est pas encore construit. Dans ce cas-là, ils payent pour des papiers ou pour des idées* » (Claudiu Runceanu, entretien, 2014).

Conclusion

La législation actuelle promeut fortement la propriété privée, comme réponse à l'histoire communiste. Par contre, elle ne prend pas assez en compte l'intérêt public. Le système législatif et règlementaire capable de contrôler ce domaine a suivi très lentement le processus de changement – à la fois politique et urbain – ce qui a donné naissance à des situations absurdes et qui posent encore des problèmes dans la gestion du logement, mais aussi dans la planification de la ville, dans le sens général.

Il est difficile, même pour les autorités, d'imposer le respect de la loi dans un cadre qui, généralement, détourne le regard, voire encourage les alternatives « faciles » : on sait que « ça se fait comme ça », et les autorités ont perdu, peu à peu, de leur autorité.

Il semble évident que les institutions s'imposent face aux financeurs et qu'ils limitent leur autorité pour arriver à l'objectif final : une bonne maitrise et gestion du logement bucarestois. La société civile est à la disposition des acteurs administratifs pour attirer l'attention sur des zones problématiques et faire, en quelque sorte, un « suivi sur le terrain » des constructions. Afin d'assurer le respect de la loi et des règlements, les institutions publiques devraient donc accepter cette aide et intégrer les associations dans le processus de contrôle, au niveau consultatif au moins.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Conclusions du chapitre

Le résidentiel a représenté, historiquement, un pilier des transformations de la ville : il a orienté la croissance urbaine, aussi bien géographiquement que de point de vue qualitatif et social. Ce sont les fonctions résidentielle et commerciale qui ont créé la ville de Bucarest initialement et qui ont, par la suite, dirigé son développement jusqu'au 18e siècle, quand les zones industrielles commencent à apparaitre. A partir du début de la période communiste (les années 1950), l'importance territoriale et urbanistique de la fonction commerciale a beaucoup diminué et c'est l'industriel qui a guidé maintenant le développement urbain ; mais cette nouvelle industrie a besoin de main d'œuvre à proximité et demande donc la création des grands quartiers d'ouvriers. Cette nouvelle façon de penser le résidentiel est complètement différente de ce que la ville avait vécu auparavant : à la place des immeubles individuels avec un étage et un jardin (le « standard » souhaité par le plan urbanistique de 1935), Bucarest s'est retrouvée couverte de grands chantiers qui allaient profondément modifier son aspect : les grands blocks des quartiers-dortoirs, de 4 à 12 étages en moyenne, ont pris la place des anciens quartiers de maisons ou des champs agricoles. Actuellement, la planification doit s'adapter au tissu urbain existant en essayant d'améliorer la qualité de la vie des habitants tout en donnant un nouveau visage à la ville.

Mais les acteurs qui s'en chargent ont aussi changé : alors que pour une bonne partie de l'histoire de la ville, le résidentiel était peu maitrisé, avant les années 50, c'était aux architectes et aux acteurs politiques de proposer et réaliser des solutions pour la ville et pour son développement résidentiel en particulier. Pendant les 50 ans de dictature, les décisions concernant ce sujet ont été prises strictement au niveau politique, avec une implication directe de Ceausescu dans les actions urbaines. Aujourd'hui, nous assistons à une croissance résidentielle faite en grande partie par des acteurs privés. Le choix de permettre un tel accès des développeurs dans ce processus a eu ses origines dans les incertitudes légales et financières liées au changement politique et dans le fait de voir les investisseurs comme des « sauveurs » d'un système trop faible et trop peu préparé pour prendre en charge de tels transformations.

Le tissu résidentiel actuel est sensiblement différent de ce qui a été construit antérieurement, en suivant le système capitaliste : des nouvelles zones résidentielles, des résidences fermées, un étalement urbain résidentiel assez fort et une expansion de cette fonction au niveau des

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

villes et communes proches de la capitale. Nous avons remarqué que, par exemple en ce qui concerne la situation géographique et les préférences d'emplacement, il est clair que le Nord a été préféré, surtout dans la première partie du processus de développement : la partie centre-nord de la capitale, ainsi que la zone rurale annexe (la commune de Voluntari, qui est devenue ville en 2007) (Nae, Turnock, 2010).

Mais cette nouvelle forme de développement doit faire face à plusieurs problèmes dérivés justement de cette « façon de faire » : les autorités publiques et administratives doivent faire preuve d'une capacité de gestion et de maitrise du processus de développement résidentiel et, à une échelle plus large, de planification urbaine. Dans un contexte trop peu transparent, où les intérêts privés sont plus importants que l'intérêt public, il est nécessaire que la société civile et ses représentantes participent activement au soutien de l'application des lois, en étant pris en compte par les autorités.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

CINQUIEME CHAPITRE

La croissance urbaine par le biais des zones commerciales et de services

Le changement politique de 1989 a entamé de multiples changements, dont une transformation de la vision économique nécessaire pour répondre à la nouvelle ouverture des marchés. L'orientation (Sageata et al., 2011) qui caractérisait l'économie passée a été remplacée par un maillage adapté et intégré dans le système global.

Les centres d'intérêt et de développement restent, comme pendant le régime communiste, les villes, mais la vision n'est plus du tout la même. L'économie roumaine et implicitement celle de Bucarest est actuellement plus basée sur les services et la consommation que sur la production.

Le milieu des années 1990 a constitué le pas de départ vers une nouvelle époque, commencée avec l'ouverture vers le marché capitaliste. Les investisseurs roumains ont profité des premières années d'incertitudes pour investir – notamment dans le marché foncier – et les étrangers ont compris le potentiel de l'entrée de ce nouveau pays dans le monde commercial commun. Les développeurs étrangers sont donc venus avec leurs besoins, auxquels l'environnement roumain n'était pas forcement préparé : des zones de bureaux, des parcs d'affaires, une infrastructure efficace, des produits et informations. L'adaptation vers ces nouvelles demandes s'est fait relativement vite, preuve étant l'ouverture des premiers centres commerciaux et la création des premiers bâtiments de bureaux dans la deuxième moitié des années 1990. Actuellement, la Roumanie représente un des marchés les plus intéressants et actifs et Bucarest est le principal centre d'innovation et développement.

Même si cela ne constitue pas un des domaines de cette recherche, la logistique est, elle aussi, un domaine en plein essor, notamment dans les dernières années. Ce fait est dû à plusieurs facteurs. Premièrement, cela constitue une réponse au succès des entreprises de vente de détail, qui ont donc dû s'adapter et préparer des espaces de logistique et des entrepôts. Ensuite, l'importance de plus en plus significative de l'e-commerce sur le marché a déterminé la croissance de ce domaine, car les boutiques en ligne ont plus besoin d'entrepôts que d'espaces de vente. Ces zones se sont condensées notamment en dehors de la ville, là où la disponibilité foncière l'a permis (Maria Florea, Alesandra Bratan, entretien, 2016). Compte tenu de leur besoin d'accès au réseau de transport, les acteurs impliqués dans la logistique se

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

sont spécialement implantés dans la proximité de la rocade externe de la ville (Pascariu, G., entretien, 2016).

5.1. Le nouveau tissu commercial et son impact sur la ville

Jusqu'à l'entrée sur le marché des grands magasins type super et hypermarché en 1999, les activités commerciales se faisaient dans des magasins traditionnels, des marchés (pour les produits alimentaires), des bazars (habituellement des produits d'import : vêtements, produits électroniques, etc.) ou bien des magasins spécialisés. Le commerce moderne, qui comprend des hypermarchés, supermarchés, magasins discount, cash and carry et des magasins de proximité, s'est développé peu à peu au détriment du commerce traditionnel. Il a dépassé celui-ci du point de vue des ventes en 2013. En 2016, 60% du marché de vente en détail se faisait via des commerces modernes (Ungureanu, 2016).

Son évolution a été claire : en 2006, ils existaient en Roumanie 222 grandes surfaces (Iosof, Jovrea, Pop-Razbuc, 2014), alors qu'en 2013 la 1000^{e} a été ouverte.

L'expansion des chaînes modernes a apporté de multiples bénéfices aux consommateurs, par l'offre vaste de produits et les prix compétitifs et son succès a été net.

5.1.1. Les commerces de grande surface

Au niveau européen, la période des hypermarchés avait commencée dans les années 60 (Moati, 2001) ; en Roumanie, à cause des spécificités socio-politiques, la première grande surface (« *all under one roof* ») a été Billa Titan en 1999, suivie par Carrefour Militari en 2001, qui a été le premier hypermarché roumain de grande taille (Chitu, Tecau, 2014). Cora s'est lancée sur le marché roumain en 2003 avec son premier magasin dans le quartier bucarestois de Pantelimon, et Auchan est arrivé seulement en 2006, proposant son premier magasin dans le quartier bucarestois de Titan. Actuellement, les 4 entreprises proposent des services au niveau national et couvrent majoritairement les commerces en grande surface (Figure 59).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 59 Les centrs commerciaux Carrefour Orhideea, Auchan Titan et Cora Lujerului et leur environnement proche. Source des images:panoramio.com, stirileprotv.ro, skyscrapecity.com.

Sur le marché commercial roumain, une partie significative du marché est occupée par les commerces type hypermarché. Dans cette catégorie, les acteurs principaux sont Kaufland, entreprise allemande, qui détient 11 surfaces à Bucarest, suivi par les grandes entreprises françaises : Carrefour (10 grandes surfaces), Auchan (8 magasins) et Cora (4 magasins), qui ont une logique de croissance à l'étranger (Tarteret, Hanne, 2012).

Trois acteurs détiennent une part de plus de 50 % du marché des ventes du commerce de détail moderne, selon les informations de l'Association des grands réseaux commerciaux en Roumanie (AMRCR). Ainsi, le premier du top 3 est le détaillant allemand Kaufland, avec une part de 23,69% du marché, suivi par Carrefour avec 13,5% et Metro avec 13,29%[35]. Auchan détient actuellement 11% du marché (Pop, 2016). Ces quatre entreprises détiennent 60% du marché de vente au détail au niveau national (Figure 60).

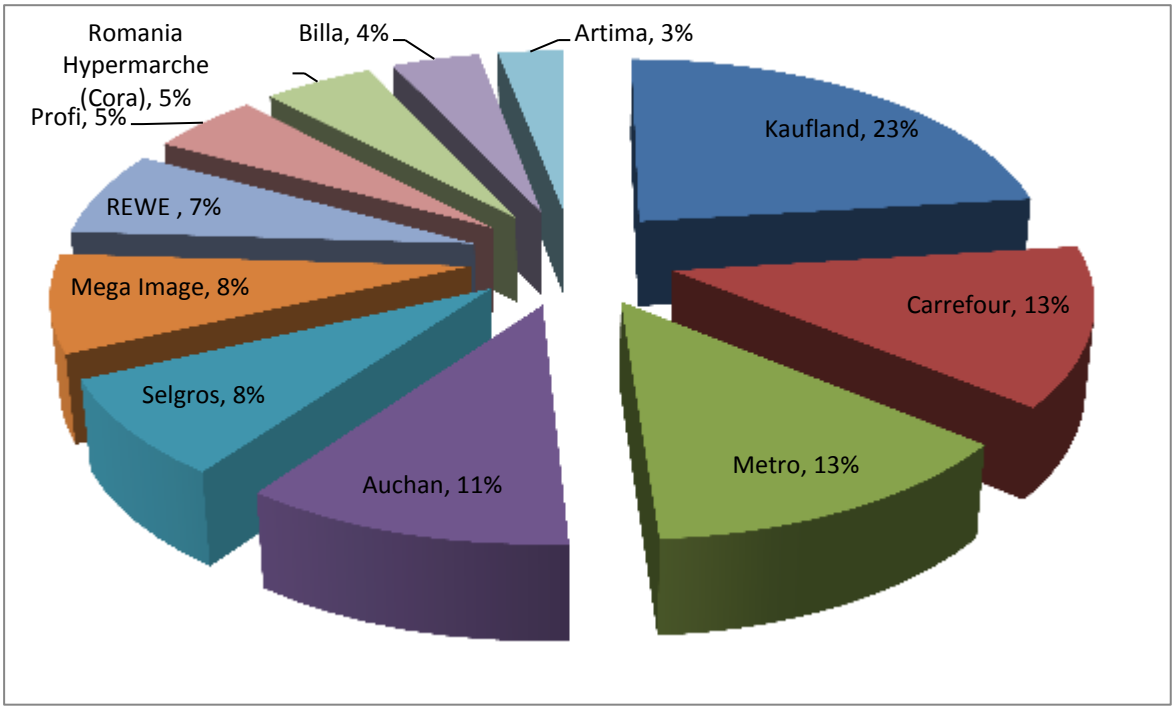


Figure 60 Les commerçants qui se partagent le marché roumain de vente en détail en 2016. Source des données : Pop, 2016

Les investisseurs étrangers sont donc attirés par le marché roumain. En effet, cette attraction des grandes chaines de distribution vers les marchés des pays ex-socialistes s'explique par les effets positifs de la libération du commerce. La nouvelle ouverture qui a brisé les barrières avec l'Europe et le monde s'est avérée très productive pour les chaines commerciales qui envisageaient une expansion multinationale car non seulement elles s'ouvraient à de

[35] http://www.magazinulprogresiv.ro/articole/ce-cote-de-piata-detin-primii-trei-retaileri-alimentari

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

nouveaux marchés, mais il s'agissait de marchés vierges, disponibles et qui nécessitaient cette nouvelle entrée.

Localisation

Des investissements à but commercial ont été faits aussi bien dans la zone centrale et péricentrale que dans les périphéries. Certains investisseurs ont préféré des terrains situés en dehors de la zone administrative bucarestoise, car les prix des terrains sont plus bas (Sageata, 2014), comme par exemple Carrefour Militari. La rocade externe a été plutôt préférée pour le développement de la fonction industrielle et de stockage (entrepôts), notamment après l'implémentation des restrictions concernant l'accès des grands camions dans la ville à partir de 2004 (Simion, 2010, cité Sageata, 2014). En ce qui concerne les motivations des investissements faits dans la zone administrative, les critères sont différentes. Conformément aux représentants Auchan, les critères de sélection de la zone où un nouveau magasin sera ouvert sont multiples : zone d'attractivité commerciale, donc ayant une population suffisante, le potentiel du marché, le niveau de la concurrence, etc. La possibilité de couvrir une plus grande surface reste le critère principal des emplacements (Cliquet, 1998). La plupart des grands magasins se situent dans la proximité des grands axes routiers ou des grands carrefours ou bien proche des grands quartiers. Des magasins comme Carrefour Orhideea ou Cora Lujerului ont aussi misé sur un public bien spécifique – les étudiants – et se trouvent dans la proximité des campus universitaires.

La répartition des hypermarchés est relativement homogène. Pourtant, deux zones moins desservies se détachent sur la carte (Figure 61) : le nord et le sud-ouest.

Pour la première zone, l'explication est liée strictement à l'utilisation du foncier. On y retrouve notamment des zones de services et des centres d'affaires – donc des fonctions qui ne répondent pas nécessairement aux critères d'implantation d'un grand magasin. La zone naturelle (forêts) occupe, elle aussi, une proportion importante de cette partie de la ville. En ce qui concerne le desert commercial du sud-ouest, celui-ci correspond principalement aux deux quartiers socio économiquement difficiles, Rahova et Ferentari. La présence d'autres fonctions, comme des parcs et des unités militaires, expliquent d'un autre côté ce vide commercial.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

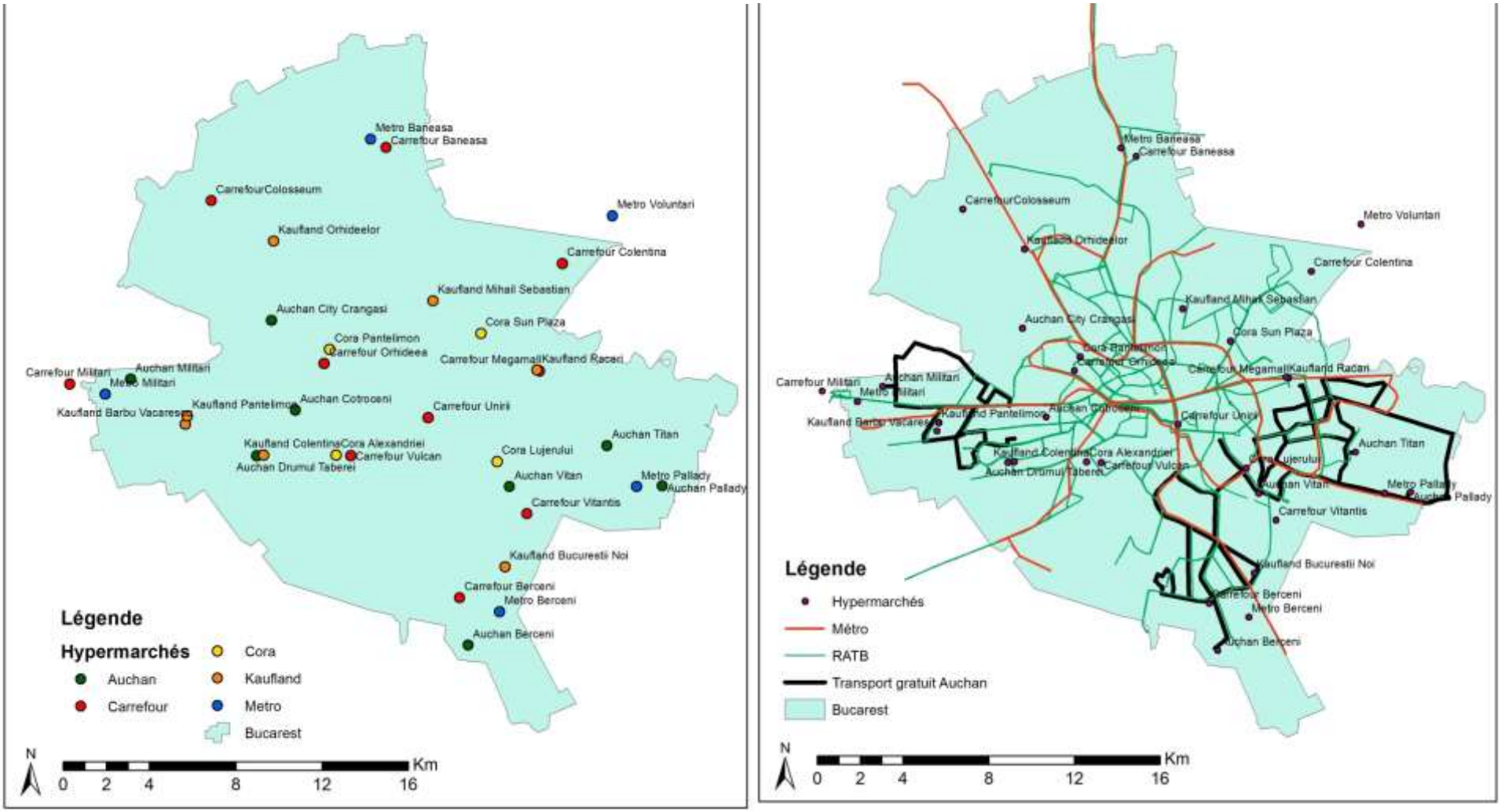


Figure 62 L'emplacement des principaux hypermarchés à Bucarest

Figure 61 Les trajets de transport gratuit proposés par les magasins Auchan par rapport au réseau de transport public

Dans les zones peu ou pas desservies par des hypermarchés, la fonction commerciale se fait par des boutiques de proximité ou bien par des marchés. La carte de localisation des grands commerces se superpose à celle des grands quartiers résidentiels, à l'exception de celles mentionnées antérieurement. Les magasins les plus excentrés appartiennent à la chaine Metro, du fait de sa spécificité (peu d'interêt de se trouver près des zones résidentielles).

Pour mieux desservir une zone plus importante, certains magasins offrent à leur clientèle des services de transport gratuit (Figure 63). Actuellement, une partie des magasins Auchan et Carrefour proposent ce service, notamment (mais pas seulement) sur des trajets peu ou pas desservis par le réseau de transport en commun.

Le transport gratuit offert par les magasins Auchan desservent deux zones de la capitale : le quartier Militari (ouest) et le sud-ouest (les quartiers Titan, Vitan et Berceni). Les trajets lient, dans la plupart des cas, deux magasins, en passant par des quartiers fort habités et par des rues peu desservies par le transport public (Figure 61).

Figure 63 Minibus utilisés par Auchan pour le transport de ses clients. Source de l'image : economica.net

L'emplacement des grandes surfaces a impacté le tissu urbain proche. Premièrement, il s'agit d'une augmentation des flux de trafic vers ces centres, ce qui entame des blocages routiers,

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

des risques d'accidents, des stationnements « sauvages », malgré les parkings mis à disposition par les magasins, ainsi qu'une pollution accrue dans ces zones. D'un autre part, l'apparition des grandes surfaces et leur accessibilité accrue à eu des effets négatifs sur les petits commerçants, qui n'ont pas toujours réussi à faire face à la concurrence (Mergiani, 2012).

La recherche faite par Cavasdan (2012) montre que les petits commerces et les commerces familiaux ont été le plus impactés, même plus que les entreprises moyennes. Pourtant, parmi les démarches faites par les propriétaires de commerces traditionnels, nous remarquons également la diversification de l'offre de produits, ce qui montre donc une adaptation aux besoins de la clientèle. L'auteur conseille, d'ailleurs, une adaptation plus complexe des petits commerces traditionnels aux réalités du marché actuel : modernisation, innovation, une augmentation de la qualité et de la culture organisationnelle, un personnel mieux préparé et plus compétent, etc.

Mais le commerce « moderne » ne s'est pas arrêté aux grandes surfaces. La tendance actuelle est liée au développement des boutiques de proximité, type market ou express. A Bucarest, les acteurs majeurs sur cette voie sont Carrefour et Mega Image, ce qui illustre parfaitement la situation des acteurs qui se sont attaqués à cette niche. Il s'agit notamment des grandes surfaces qui ont constaté que ce marché était déjà saturé, et que du coup il était nécessaire de s'orienter vers des plus petits commerces pour compléter la palette de clients. Carrefour avait, en 2014, 166 surfaces au niveau national, dont 25 hypermarchés, 79 carrefour Market, 61 Carrefour Express et un magasin en ligne. 28 de ces surfaces se trouvent à Bucarest. La chaine Mega Image, qui appartient au groupe belge Delhaize, détient en Roumanie plus de 410 magasins, dont approximativement 90 % (380 magasins) à Bucarest (Rosca, 2015). Les chaines roumaines sont moins représentées sur le marché, les propriétaires roumains préférant les investissements dans d'autres types de commerces.

5.1.2. Les espaces commerciaux complexes

Les consommateurs sont devenus de plus en plus intéressés d'avoir accès à des services commerciaux globaux et de proximité, conséquence directe du temps libre limité correspondant à la réalité sociale quotidienne (NAI Roumanie, 2015). Par conséquent, ils sont

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

intéressés à trouver une large gamme de produits et services dans le même endroit et disponible à tout moment. La réponse des acteurs commerciaux a été de mettre en place de grandes surfaces complexes en mesure d'offrir une vaste palette de services aux consommateurs.

Bucarest a été la première ville roumaine à avoir eu un centre commercial et une galerie commerciale type mall et est toujours la seule ville roumaine ayant une rue commerciale de haut niveau (Rue Victoriei). Malgré ce fait, Bucarest occupe une des dernières places au niveau de la CEE en ce qui concerne le stock de surfaces commerciales, bien qu'elle possède à peu près 30% des surfaces commerciales modernes au niveau national. Au niveau national, le stock d'espaces commerciaux modernes est estimé à 1,7 millions m², dont 950 000 m² se trouvent à Bucarest (Bacalu, 2015).

En 2014, ils existaient à Bucarest 16 centres commerciaux et 7 parcs commerciaux (retail parks) (DTZ Echinox, 2014). Ces types de commerces qui couvrent plus de 5000 m ² incluent habituellement une grande surface (hypermarché), des boutiques et des services et, dans le cas des parcs commerciaux, s'étalent sur plusieurs immeubles et espaces (Tableau 20).

Arrondissement	Centres commerciaux (mall)		Galeries commerciales		Parcs commerciaux		Surface totale (m²)
	Nr.	Surface (m²)	Nr.	Surface (m²)	Nr.	Surface (m²)	
1	2	104 000	0	0	2	124 500	228 500
2	0	0	2	45 500	0	0	45 500
3	4	131 000	0	0	1	45 000	176 000
4	1	82 000	0	0	2	71 000	153 000
5	1	26 000	1	14 000	1	27 000	67 000
6	3	138 000	2	42 500	1	51 500	232 000
TOTAL	**11**	**481 000**	**5**	**102 000**	**7**	**319 000**	902 000

Tableau 20 Le nombre et la surface des centres commerciaux, galeries commerciales et parcs commerciaux de Bucarest, par arrondissement. Source des données : DTZ Echinox, 2014

Nous remarquons que les arrondissements 2 et 5 sont moins développés du point de vue de l'infrastructure commerciale de grande surface : 45 500 m² et 67 000 m² respectivement.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

La surface occupée par des zones commerciales complexes est donc repartie entre les centres commerciaux type mall (53,3%), parcs commerciaux (35,4%) et galeries commerciales (11,3%), structure relativement similaire à la situation nationale des commerces complexes : 62% malls, 22% parcs commerciaux et 16% galeries commerciales (Urzica, 2014). La surface occupée par des parcs commerciaux au niveau national est moins importante qu'à Bucarest, notamment car les commerces sont adaptés au cadre local, qui est mieux desservi par des galeries commerciales.

En ce qui concerne leur distribution spatiale, les parcs commerciaux se trouvent notamment vers les parties limitrophes de la ville : Baneasa Retail Park au nord, dans une des zones les plus actives du point de vue des changements fonctionnels, Theodor Pallady Retail Park à l'est, Militari Shopping Centre à l'ouest et Grand Arena et Vitantis dans le sud. Ce fait est dû notamment à la disponibilité des grandes surfaces nécessaires pour ce type de service, ainsi qu'aux rapports avec des éléments connexes, comme l'accès, les limites et contraintes de développement urbain, etc. La répartition territoriale des centres commerciaux type mall est significativement différente ; ce type de commerce est distribué de façon plus concentrée, avec une préférence pour la moitié sud de la capitale (Plaza Romania, AFI Palace, Sun Plaza, Liberty Center, Bucuresti Mall). Le centre est aussi bien représenté, mais par des centres commerciaux complexes basés sur des immeubles commerciaux communistes, donc qui ont gardé leur fonction (Unirea Shopping Center, Cocor). De cette catégorie, seulement Baneasa shopping city (au nord) et Fashion house outlet center (à l'ouest) se trouvent dans les périphéries.

Les galeries commerciales n'ont pas une distribution uniforme. Une densité plus importante caractérise le sud-ouest de la capitale. Enfin, en ce qui concerne les hypermarchés, leur répartition géographique est uniforme et ils desservent la majorité des quartiers bucarestois.

Une spécificité des grands commerces roumains est le *shopping mall* – grands ensembles commerciaux supérieurs en surface et type de commerces aux galléries commerciales. Bucarest a, en ce moment, 11 centres commerciaux type mall et le premier, Bucuresti Mall, a été ouvert dans le quartier Titan en 1999 par un investisseur turc (Figure 65).

Ce type de commerce dépasse sa fonction de base, en mettant à la disposition de sa clientèle des services diverses (cinéma, laveries, restauration et bars, espaces de détente et zones pour les enfants), ce qui fait que le public les apprecie (Figure 64).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

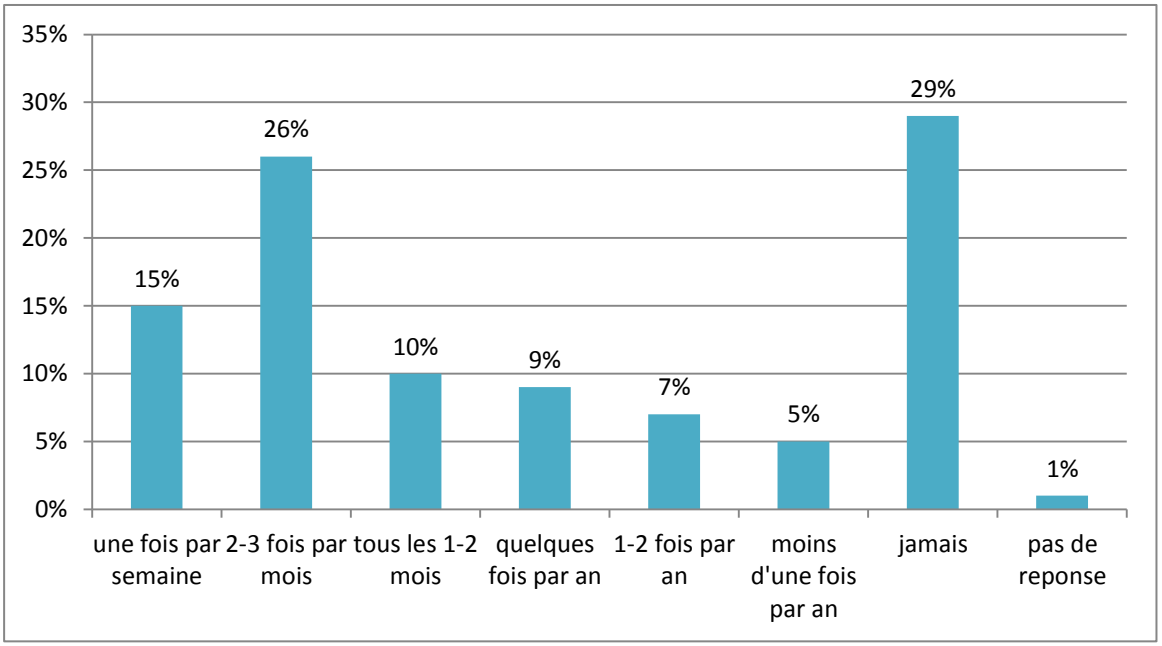


Figure 64 A quelle fréquence vous rendez-vous dans un mall? Source des données : SNSPA, 2011

Une partie significative des malls bucarestois a été construite comme partie intégrante du tissu urbain existant, s'appuyant donc sur des constructions existantes ou des friches industrielles. En occurrence, 4 malls, donc 3 existent toujours, ont été construits sur les « cirques de la faim » bâtiments communistes des années 1980 qui auraient dû fonctionner comme de grands entrepôts et magasins alimentaires (Light, Young, 2010).

De grands projets type mall se sont développés dans chaque zone de la ville : AFI Palace Cotroceni à l'ouest, Baneasa au nord, Sun Plaza au sud. Plus récemment (avril 2015), Mega Mall a été ouvert dans l'est de la capitale.

Même si les premiers deux centres commerciaux de ce type datent de 1999, respectivement 2004, la plupart ont été construits en 2008 – 2009. Promenada a été construit en 2013, malgré la crise économique.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

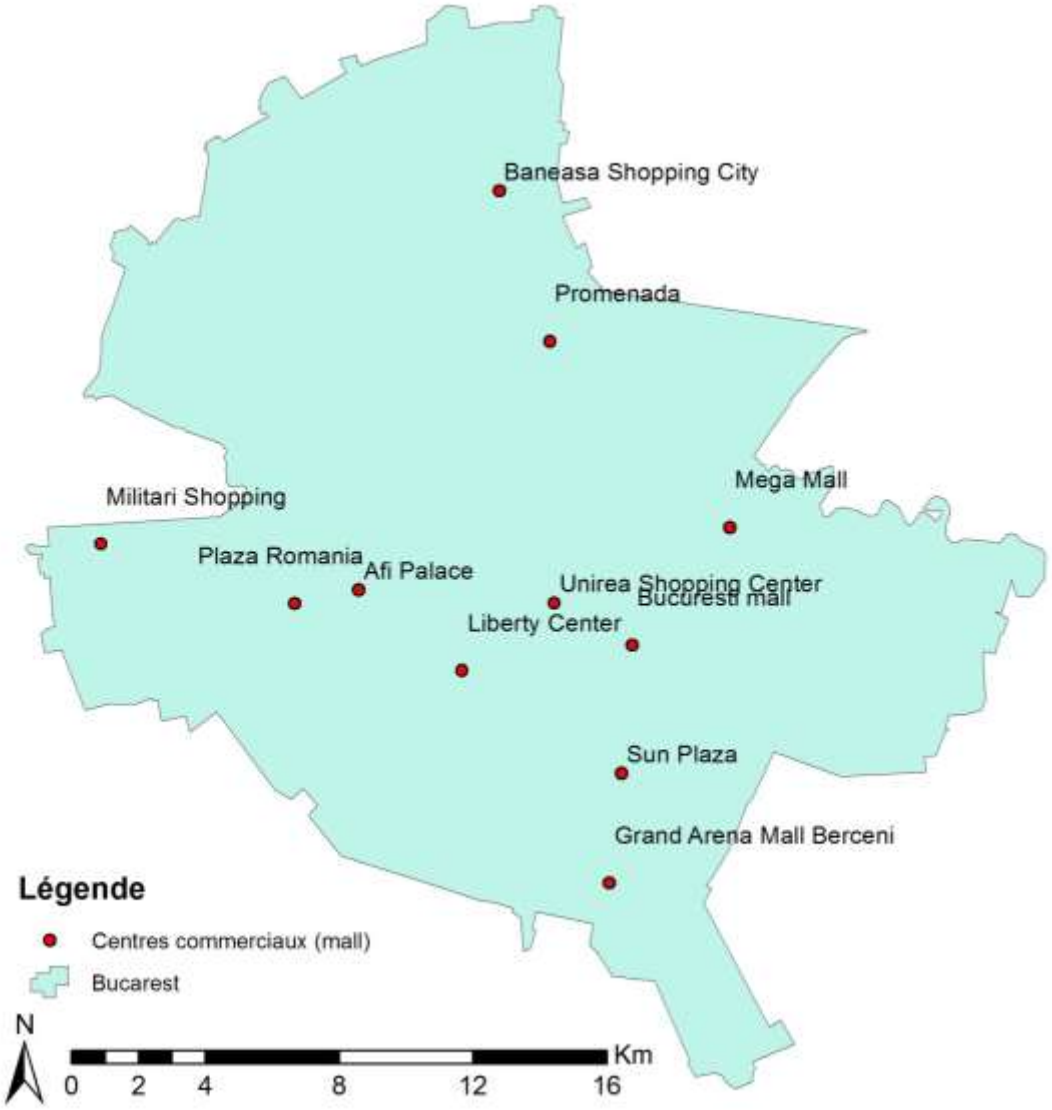


Figure 65 L'emplacement des centres commerciaux type mall à Bucarest

Les projets d'investissement et d'ouverture de nouveaux centres commerciaux ou grandes surfaces constituent un indicateur de l'économie locale et, dans le cas de Bucarest, portent preuve de la fin de la crise économique, au moins en ce qui concerne le secteur commercial. En 2015, Mega Mall (60 000 m²) a ouvert leurs portes à Bucarest et plusieurs centres commerciaux sont en construction pour 2016 : Park Lake Plaza dans le quartier de Titan, Veranda Mall, dans le quartier Obor, une des zones commerciales traditionnelles (un ancien marché) ou bien Victoria City Center (Bucurestii Noi), qui stagne pour des raisons légales.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Les « cirques de la faim » sont des constructions communistes des années 1980 qui étaient censées de stocker et distribuer des produits alimentaires. Le projet, qui faisait partie de la systématisation de la capitale, proposait la construction de complexes agro-alimentaires dans tous les arrondissements, donc plusieurs chantiers ont été faits à Bucarest, dans la proximité des quartiers de travailleurs notamment. Seulement deux ont été finalisés. Le nom officieux de « cirque de la faim » vient de la forme des bâtiments, ayant toujours un dôme qui rappelait les cirques, mais avait aussi une dimension ironique du fait que Ceausescu faisait construire des « supermarchés communistes » dans une période où l'accès à la nourriture était extrêmement limité.

Actuellement, la plupart des bâtiments ont été transformés (Figure 66) : 4 en centre commerciaux, un accueillit l'université Dumitru Cantemir. Le bâtiment du quartier Rahova (5^{e} arrondissement) a été démoli.

Figure 66 Bucuresti Mall, dans le bâtiment d'un ancien complexe agro-alimentaire. Source de l'image : http://burrowslittle.com/

Figure 67 Centres commerciaux à Bucarest: Afi Palace, Sun Plaza, Promenada et Mega Mall. Sources images:afi-europe.eu, ziuanews.ro, nepinvest.com, chapmantaylor.com

Un projet de construction d'un grand bâtiment commercial ou de bureaux dure approximativement 2 ans. La plupart des développeurs ont besoin du soutien financier d'une banque d'investissements, qui demande une certaine sécurité du projet avant d'accorder le prêt. Les banques sont devenues plus sceptiques surtout après la période de crise. Habituellement, les développeurs commerciaux doivent faire preuve d'une occupation de 50% de l'espace, ce qui n'est pas toujours simple.

L'implantation des centres commerciaux est décidée suite à des études, ainsi que la composition de leur offre. Les occupants sont choisis ou s'y installent en fonction de leur cohérence avec le public cible. Nous pouvons constater parfois que plusieurs centres commerciaux se sont développés dans une même zone.

« *Le but des centres commerciaux n'est pas de s'entre tuer, mais de survivre ensemble en complétant l'offre et en se partageant les clients* » (Alesandra Bratan, entretien, 2016).

Même si, géographiquement, ils peuvent couvrir une zone commune, l'offre proposée reste diversifiée. Nous le pouvons constater, par exemple, dans le cas de Promenada et Baneasa Shopping City dans le nord. Le premier propose une offre « classique », en s'adressant également aux personnes qui travaillent dans la zone Pipera, alors que Baneasa Shopping City propose un mix commercial de plus haut niveau.

La même « spécialisation » de l'offre est remarquée au niveau des centres commerciaux, en fonction du quartier où ils se trouvent et par conséquent du public auquel ils s'adressent.

Nous pouvons prendre pour exemple les cas de Sun Plaza et Afi Palace (Figure 67). Le premier est situé dans un quartier fort résidentiel, basé sur de l'habitat communiste, à côté du parc naturel Vacaresti et près de la sortie de la ville, alors que le deuxième se trouve plus près du centre-ville, dans la proximité du cartier select Cotroceni et de plusieurs zones de services et de bureaux. L'offre des deux centres commerciaux reste très diverse (cosmétiques, bijoux, vêtements, services, grande surface), mais les marques diffèrent (Tableau 21). Afi Palace inclut des marques de haut niveau à côté des marques classiques, alors que Sun Plaza part sur une clientèle plus centrée sur la famille et le ménage (boutiques bébé, services de repassage, réparations, etc.).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Domaines	Nr. boutiques	
	Afi Palace	**Sun Plaza**
Cosmétiques	22	13
Bijoux	16	12
Vêtements	84	40
Chaussures	22	18
Equipements et services électroniques	10	4
Bébé	0	7
Grande surface	Real	Cora
Surface totale	76 000 m²	81 000 m²

Tableau 21 Services proposées par Afi Palace et Sun Plaza Bucarest. Sources des données : www.aficotroceni.ro et http://www.sun-plaza.ro/

En ce qui concerne les investisseurs, la plupart des centres commerciaux de ce type ont été financés par des investisseurs étrangers : des investisseurs suisses pour Bucuresti Mall, Plaza Romania et Grand Arena, des allemands pour Sun Plaza, israéliens (AFI Palace) ou bien nord-irlandais (Liberty center). Cependant, des entreprises ou des investisseurs roumains ont développé des centres comme Baneasa shopping city (Figure 68), ou bien Unirea shopping center.

Figure 68 Baneasa shopping city. Source image: bogart.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

5.2. Les centres d'affaires

L'offre d'espaces de bureaux n'est pas très bien placée par rapport à d'autres capitales postsocialistes : 2,4 millions m² en 2015, alors que Budapest offre 3 millions, Prague 3,3 et Varsovie 4,6 (Panait, 2016a). Malgré ce fait, Bucarest est une des capitales les plus recherchées par des investisseurs et elle est particulièrement ouverte à des investissements étrangers.

Une étude faite par Forbes (Panait, 2016b) met en évidence le fait que, des 10 premières zones de bureaux au niveau national, 8 se trouvent à Bucarest.

La Roumanie est considérée comme un des marchés préférés au niveau européen (CBRE, 2013), grâce aux prix et à la facilité des investissements. Bucarest représente le principal centre d'investissements étrangers de la Roumanie, compte tenu du potentiel et des bénéfices apportées (KPMG Roumanie, 2011) :

- Un marché en plein développement, capable de soutenir des investissements ;
- La qualité de la main d'œuvre, assurée par les 34 institutions d'éducation supérieure et les 300 000 étudiants ;
- La bonne connaissance des langues des potentiels employés (roumain, anglais, français, allemand, italien, espagnol), ce qui leur permet de travailler facilement dans un contexte international ;
- Le niveau bas des salaires : approximativement 450 euros (salaire net moyen) ;
- La disponibilité et les prix bas des espaces de bureaux ;
- La bonne infrastructure ;
- Le coût de la vie.

Bucarest attire deux tiers des investissements étrangers directs du pays (KPMG Roumanie, 2011). En ce qui concerne les pays-source des investissements, les Pays Bas, l'Autriche et l'Allemagne sont les acteurs principaux, suivis par le Chypre et la France. Pourtant, ce ne sont pas les services qui attirent la plupart des fonds, mais l'industrie, avec plus de 50% du total des investissements étrangères (Medrega, 2015).

Durant les années de crise économique, on a observé un transfert des investissements étrangers des domaines de la construction et de l'immobilier vers les secteurs industriels et de

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

l'énergie (ibid.). Pendant cette période, Bucarest a reçu 60% des investissements au niveau national.

5.2.1. Evolution de la zone d'espaces de bureaux

Historiquement, les principales zones de développement des espaces de bureaux ont été liées premièrement au centre – le centre d'affaires (CBD), qui reste toujours une des zones de bureaux les plus occupées (Panait, 2016a). Les premiers immeubles de bureaux sont apparus ici, grâce à la disponibilité de l'espace et à la connectivité liée au transport. Les premiers bureaux ont été proposés au sein d'anciens bâtiments rénovés, qui avaient antérieurement une autre fonctionnalité (IBC Modern a pris la place de l'ancien hôtel Modern, Union International Center était utilisé par hôtel Union, etc.)(Panait, 2015). C'est notamment après la deuxième moitié des années 1990 que les multinationales – et donc également les bureaux de consultance – ont commencé à apparaitre sur le marché roumain.

Les premiers nouveaux immeubles de bureaux ont été Bancorex rue Victoriei et WTC Bucarest dans les années 1990, qui ont délimité en quelque sorte la zone d'affaires bucarestoise : le centre, à partir de la rue Victoriei, jusqu'à Piata Presei Libere (Figure 69).

Le batiment Bancorex, livré en 1997, a une surface de 31 000 m². La plupart des bâtiments du CBD sont relativement petits (< 10 000 m²), compte tenu des restrictions spatiales : le terrain, les limites d'hauteur, etc.

Nous pouvons parler d'un boom de la zone de bureaux à partir des années 2000, quand plusieurs bâtiments ont été finalisés, comme Europe House et Opera Center (2002) dans la zone centrale. Le Nord commence à devenir une priorité quelques ans plus tard, quand des centres comme Novo Park (2005) ou Iride Business Park sont construits dans la zone Nord – Pipera. C'est une période de développement économique explosif pour la capitale et cela demandait une expansion du marché des bureaux. Cette croissance s'est faite moins dans le CBD, vu que la zone commençait à être saturée, et plus dans la zone Dimitrie Pompeiu – Pipera (Figure 70). La zone nord a été choisie grâce à sa position géographique, s'étendant naturellement dans la continuation de la zone du CBD, dans un espace relativement généreux et bien connecté par le système de transport.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 69 Bâtiments office de la zone centrale d'affaires de Bucarest (Victoriei – Piata Presei). Baidan Ana Magdalena, 2016

« La zone (Dimitrie Pompeiu – Pipera) qui était, à l'époque, le centre principal du segment des entreprises, s'était remarquée par des loyers de 25% plus petites que dans le CBD et le Centre, l'accès au métro (l'arrêt Pipera se trouve seulement à 3 arrêts de la Place Victoriei), la proximité de l'aéroport (vitale pour les employés expatriés), les bâtiments généreux, les nombreuses places de parking, mais aussi la capacité électrique importante, élément restant des anciennes fabriques » (Horatiu Florescu, The Advisers/Knight Frank, dans Panait, 2015).

Figure 70 Le développement rapide de la zone d'affaires Pipera. Source de l'image : retailers.ro

« *La zone Pipera s'est développée dans le sens d'une zone CBD, et elle continue dans cette direction. Pipera devient de plus en plus intéressante surtout grâce à la présence des écoles internationales : française, anglaise et américaine. L'ambassade des Etats Unis a également déménagé dans ce quartier, et il y a plusieurs projets d'aménagement des ambassades en dehors du centre, donc surement dans le Nord de la capitale. Mais le quartier Aviatiei devient de plus en plus actif sur ce secteur-là. En fait, c'est dans le quartier Aviatiei ou cette zone va se développer de plus en plus dans un futur proche et moyen* » (Madalina Manoila, entretien 2014).

63% des espaces de bureaux de la ville se trouvent dans la partie centre-nord, tandis que la zone la moins développée de ce point de vue est l'Est, notamment à cause de la disponibilité

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

réduite des terrains. Le Nord, grâce aux grandes surfaces disponibles dans les années 1990 – 2000, a permis la construction des parcs d'affaires étalés et nombreuses.

La crise économique s'est manifestée d'une façon particulière en ce qui concerne le marché de bureaux. La demande – même si elle n'a pas été aussi forte qu'avant 2009 – n'a pas eu une tendance négative (Knight Frank, 2012), alors que les constructions finalisées ont été peu nombreuses (JLL On Point, 2012). L'équilibre relatif de la demande est lié d'un côté au fait que la plupart des locataires signent des contrats de 5 ans, et un nombre significatif de locations était toujours en cours pendant cette période, et d'un autre, à la volonté des grands investisseurs de rester actifs sur le marché roumain. En même temps, les entreprises moyennes ont été particulièrement actives pendant cette période, parce qu'elles ont la capacité de réagir rapidement aux fluctuations du marché. En 2013 par exemple, les transactions concernant des espaces de < 1000 m ont été les plus importantes[36].

Après la période de crise – ou même, parfois, pendant ces années – le marché de bureaux a recommencé son développement, en s'adaptant aux demandes existantes au niveau global. Une nouvelle exigence concerne l'aspect durabilité – impact environnemental, et elle a été traitée par des bâtiments comme Green Gate, Green Court, Novo Park.

5.2.2. L'emplacement des zones et parcs d'affaires

Les zones de bureaux et commerciales sont, parmi les autres structures immobilières, les plus profitables pour les autorités locales en termes de taxes, donc la ville à un intérêt à permettre et même encourager ce type de bâtiments, dans les limites imposées par les plans d'urbanisme.

Le développement des parcs de bureaux est relativement concentré, en suivant l'exemple d'autres capitales européennes. Mais il ne s'agit pas d'une volonté publique ou administrative de créer des zones d'affaires. Les plans d'urbanisme de la capitale montrent les zones où l'on peut construire des bâtiments de bureaux, par exemple. Il s'agit de deux types de zones : la zone mixte et la zone des « activités productives » (voir chapitre 3).

[36] http://www.esop.ro/noutati/analiza-birouri-t1-2013-tranzactiile-cu-spatii-de-pana-in-1-000-mp-au-avut-cea-mai-mare-pondere-din-piata-149/

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Géographiquement, les principales zones de bureaux sont donc regroupées dans le centre – le CBD (Figure 71), qui migre vers le nord et le Nord – Pipera. Des parcs d'affaires ou des bâtiments de bureaux se retrouvent aussi sur les terrains des anciennes plateformes industrielles, sans donc avoir une répartition spécifique, ou bien vers la périphérie ouest de la capitale.

La plupart des grands immeubles de bureaux (plus de 10 000 m²) se trouve dans le triangle crée par la place Victoriei et les deux boulevards qui mènent à Baneasa et Pipera (Barbu Vacarescu, Dimitrie Pompeiu, Pipera), donc dans le nord de la capitale. Les grands axes qui facilitent le transport, l'accès facile vers l'aéroport, la gare, mais aussi le centre, la bonne connectivité en métro, mais aussi la disponibilité des terrains ont fait que cette zone soit préférée par les investisseurs.

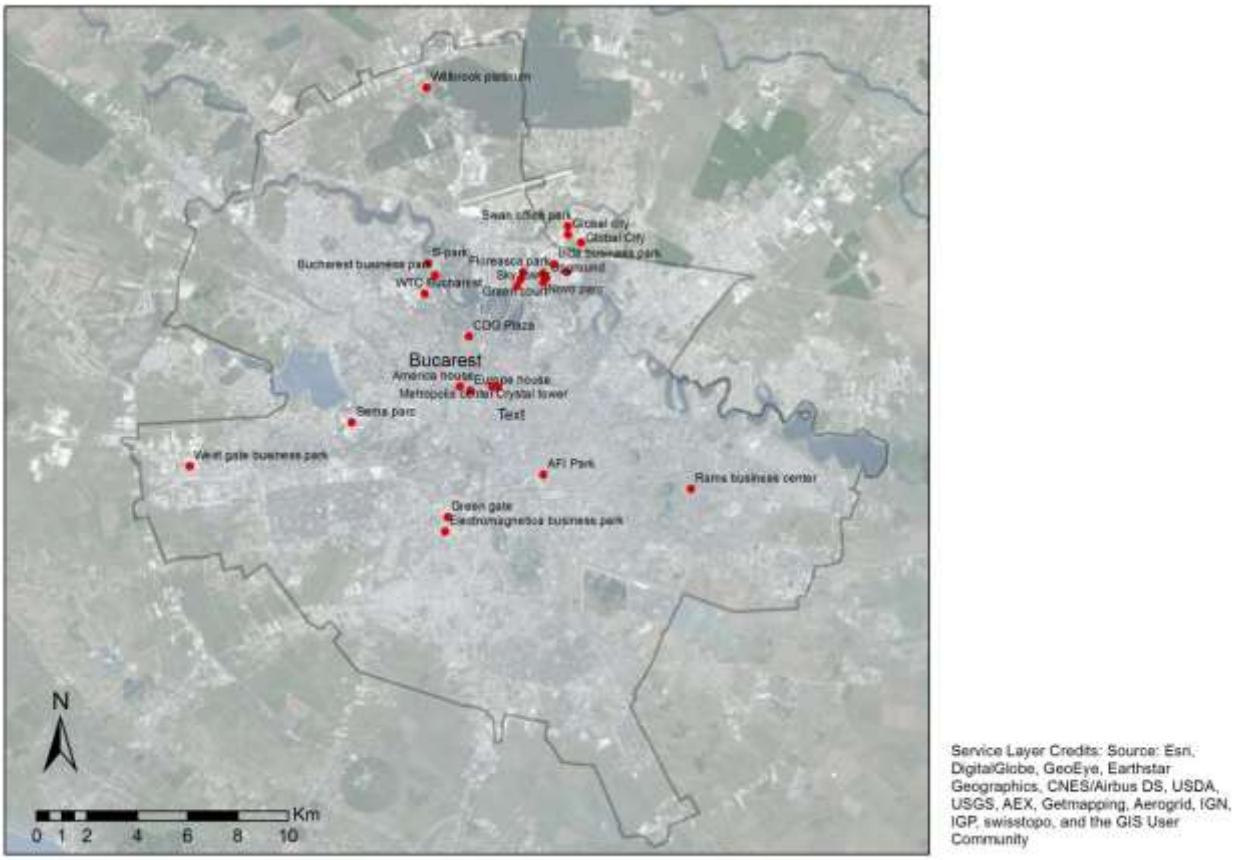


Figure 71 Les principaux bâtiments de bureaux ayant une surface supérieure à 10 000 m².

En dehors de ce triangle, d'autres grands espaces de bureaux ont été construits à l'ouest (West gate Militari) ou dans la zone péricentrale, souvent sur des friches industrielles : Afi Park sur les anciens terrains de l'UMEP (usine auto), Sema parc sur la friche de l'usine Semanatoarea

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

(outils agricoles), Electromagnetica parc, qui a remplacé une partie de l'usine Electromagnetica (équipement de télécommunication), etc.

Il est estimé que le développement sur ce segment sera concentré dans le futur proche autour de plusieurs pôles. Il s'agit premièrement de la zone centre-ouest, ou le développement a commencé déjà avec des parcs comme Sema, Afi et Green Gate. Il est estimé que jusqu'à 2018, cette zone offrira entre 200 000 et 300 000 m² d'espace à louer[37]. L'intérêt pour cette zone est accru par la proximité du campus universitaire et par les exemples de succès, comme le centre commercial Afi (Bazavan, 2016). Les projets en cours ou annoncés jusqu'à présent sont développés par des investisseurs étrangers.

D'autres experts suggèrent une évolution de la zone Bucurestii Noi (Horatiu Florescu, The Advisers/Knight Frank, dans Panait, 2015).

Egalement, pendant les dernières années, nous avons assisté à la délocalisation des entreprises du centre d'affaires « classique » : la zone Place Victoriei – Place Aviatorilor, vers une nouvelle zone de bureaux, Barbu Vacarescu – Dimitrie Pompeiu – Floreasca (Cushman & Wakefield, 2015) (Figure 72). Ce fait est dû, d'un côté, à la saturation de la zone Victoriei, mais aussi aux couts de plus en plus élevés des immeubles et du foncier. Le nouveau centre d'affaires de Floreasca propose des espaces à des coûts plus faibles, une disponibilité de grands espaces à louer, nécessaire pour renforcer les entreprises et une bonne accessibilité grâce à la station de métro Aurel Vlaicu qui dessert la région. Depuis 2014 - 2015, les spécialistes définissent un autre centre d'affaires dans le quartier Politehnica (Darian, 2015), dont un des éléments centraux est AFI Business Park, construit par le même investisseur qui a mis en place le projet AFI Palace. Ce nouveau centre est bien desservi par les transports en commun (station de métro, ainsi que plusieurs lignes de bus et trolleybus) et a l'avantage de se trouver dans la proximité du campus universitaire de l'Université Polytechnique, ce qui offre l'occasion de trouver une main d'œuvre spécialisée et pas chère (Darian, 2015, Bacalu, 2015).

Cependant, la zone Nord – Pipera continue son développement, avec de grands projets comme Hermes Business Campus (55 000 m²), Globalworth Campus (29 000 m²) ou Metroffice (20 000 m²) (Vrabie, 2016a), développés par des investisseurs étrangers.

[37] http://www.business-review.eu/featured/center-west-bucharest-becoming-the-new-go-to-area-for-office-developers-101749

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

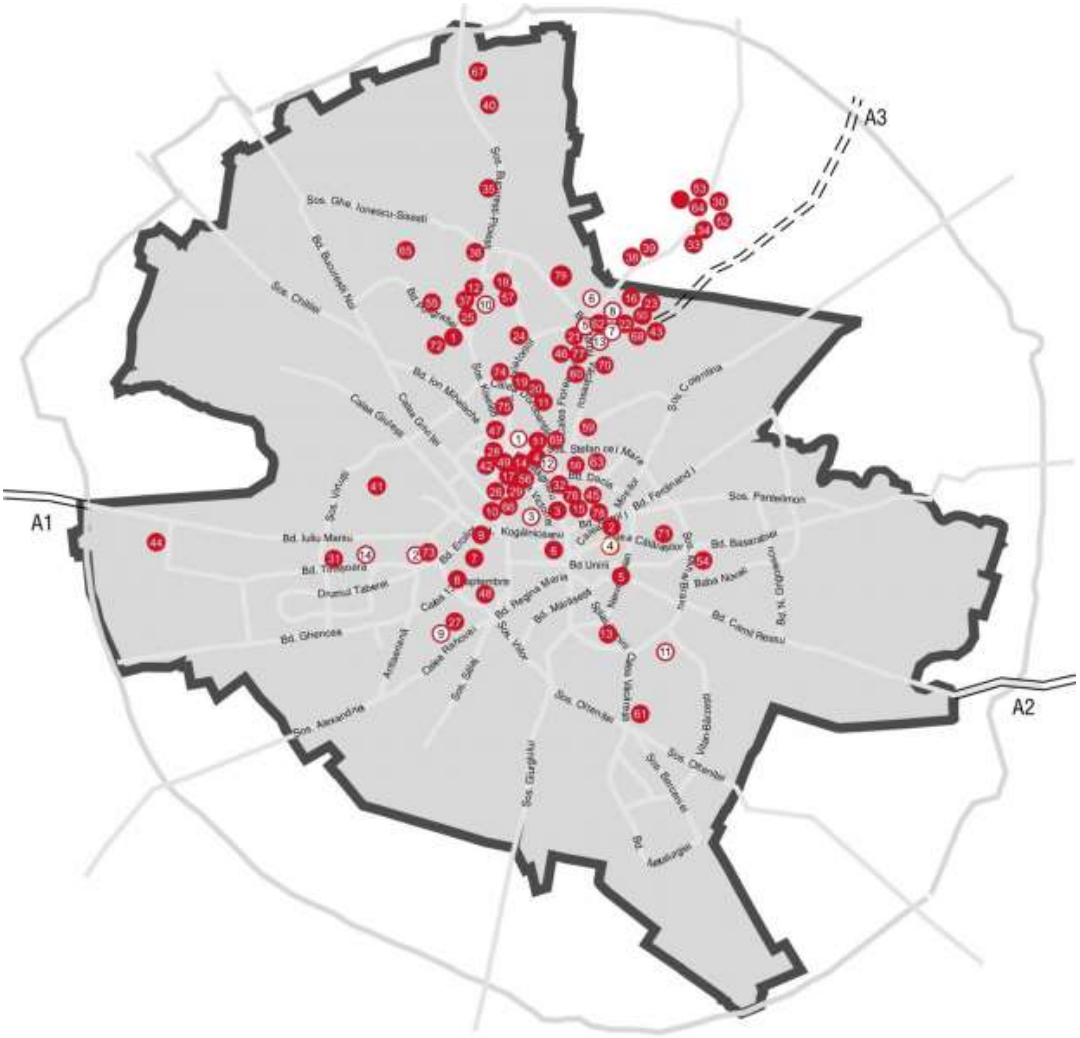


Figure 72 Les bâtiments de bureaux de Bucarest. Source de l'image : b365.ro

Selon Forbes (Panait, 2016b), les principales zones d'investissement dans le secteur de bureaux sont :

- Dimitrie Pompeiu ;
- Calea Floreasca – Barbu Vacarescu ;
- Centre – Ouest ;
- Ouest ;
- Centre ;
- Piata Presei Libere ;
- Baneasa.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 73 L'emplacement des parcs d'affaires et des grands bâtiments de bureaux tient souvent compte de l'accessibilité de la zone en transport en commun. Exemples du centre d'affaires et l'arrêt de métro Piata Victoriei (gauche) et du développement Nord, autour des arrêts Pipera et Aurel Vlaicu (droite).

Un facteur particulièrement important dans le choix de la zone est l'accessibilité (Figure 73). Les bâtiments accessibles en métro sont les plus souhaités, ce qui est visible d'un côté dans la préférence des développeurs pour l'emplacement des nouveaux bâtiments, et d'un autre, par le taux d'occupation.

Floreasca a été une zone particulièrement demandée par des investisseurs dans les dernières années, ce qui a déterminé un développement explosif du secteur de bureaux ici. Parmi les explications de ce choix, sa position centrale, la possibilité d'accès facile dans tous les coins de la ville et l'infrastructure déjà mise en place. D'ailleurs, l'ouest a été choisi comme « nouvelle zone » de bureaux après l'agglomération de la zone Floreasca, à la recommandation des bureaux de consultance.

Conformément aux spécialistes de DTZ Echinox (Panait, 2016c), le taux d'inoccupation des bâtiments de bureaux était de 12% fin 2015 (13% d'après autres sources). En tout, 270 000 mètres carrés d'espaces de bureaux modernes rentent vacants. Plus de 35% des espaces vacants se trouvent à Pipera, et notamment dans le nord de cette zone (plus de 40%). Les taux d'inoccupation les moins importantes se trouvent dans le centre d'affaires (Victoriei - Aviatorilor) - 5%, suivis par la zone Sud et Ouest Pipera, à la fois avec un taux de 7% d'inoccupation. Barbu Vacarescu - Floreasca, avec un stock d'environ 280 000 m², enregistre un taux de 11%.

Le nord a été particulièrement attractif dans ce domaine aussi, comme dans le développement résidentiel, mais dans la limite où le parc d'affaires ou bâtiment avait une connexion facile au réseau de métro.

« *Le nord a été préféré initialement grâce au fait que les managers roumains (qui ont commencé le développement des zones de services) habitaient dans le nord. Une partie importante ont préféré de construire leur « lieu de travail » dans la proximité de leur logement. Bien sûr, il y a aussi des exceptions, surtout de la part des étrangers, qui suivent une autre logique* » (Maria Florea, Alesandra Bratan, entretien, 2016).

Ensuite, la position face à l'aéroport a constitué un point positif pour cette zone, spécialement pour les entreprises multinationales ou travaillant avec des partenaires étrangers, qui dépendaient donc de cette facilité.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Mais à une plus grande échelle, la zone Nord-Pipera n'excelle pas en ce qui concerne son accessibilité et les transports proposés.

Elle s'est développée très rapidement à partir des années 2005, mais très peu de mesures ont été prises par les institutions publiques pour améliorer la qualité de l'espace ou bien des transports pour soutenir cette zone.

Figure 74 L'infrastructure routière qui relie la sortie du métro Pipera aux parcs office n'a pas beaucoup changé depuis le communisme. Baidan Ana Magdalena, 2014

Figure 75 L'aspect des bâtiments de la zone Nord-Pipera contraste l'infrastructure routière. Baidan Ana Magdalena, 2014

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Le réseau de transport qui fait face à peine aux flux de travailleurs aux heures de pointe a été créé pendant la période communiste, pour assurer le navettage des travailleurs des anciennes usines (Figure 74). Etant donné le fait que plus de moitié des employés travaillant dans des bâtiments de bureaux sont groupés dans le nord de Bucarest, cela pose de véritables problèmes au niveau de l'accessibilité et de la gestion des flux (Urzica, 2016) (voir chapitre 6).

L'infrastructure piétonne est peu sécuritaire, insuffisante et dans un mauvais état et les pistes cyclables n'existent pas. L'aspect des espaces publics s'oppose aux intérieurs des parcs d'affaires, construits aux standards internationaux (Figure 75). Les services sont très peu présents, exception faite de ceux appartenant à des parcs d'affaires. En ce qui concerne la planification de cette zone, elle se fait sur la base des plans d'urbanisme qui couvrent les deux unités administratives, Bucarest et Voluntari. Le PUG de Bucarest en vigueur aujourd'hui a été rédigé en 2000, quand l'intérêt des développeurs pour cette zone était inexistant. Il n'existe pas de stratégie officielle pour cette zone.

L'expansion de la zone de bureaux vers le Centre-Ouest pose, elle aussi, des problèmes, mais apporterait également des solutions potentielles. Le tissu urbain existant est assez complexe. Les fonctions étaient originalement construites autour des pôles industriels. La disparition de cette fonction n'a pas forcement déterminé une restructuration des constructions existantes ou un développement alternatif de la zone basé sur une stratégie. Les constructions qui appartiennent à cette nouvelle fonction ont le potentiel de répondre à ce besoin, en occupant des installations industrielles existantes (*brownfield*) – comme a été le cas pour Sema Parc. Mais d'un autre côté, elles devront intégrer un tissu existant complexe, constitué de parcelles résidentielles diverses (maisons individuelles, blocks) et d'un mix fonctionnel difficile à organiser. Cette insertion, faute de ne pas être faite dans le cadre d'une stratégie, peut être difficile pour l'environnement existant, ainsi que pour les nouvelles constructions, dont la fonction et le fonctionnement ne correspond pas toujours à ce type de quartier.

En ce qui concerne le quartier Bucurestii Noi et son potentiel développement vers le secteur de bureaux, la dynamique peut s'avérer d'autant plus difficile vu les spécificités du quartier. Il s'agit, comme nous l'avons vu dans le chapitre 4, d'un ancien quartier où prédominent les maisons. De nombreux projets de bâtiments ont été combattus par l'association Salvati Cartierele Bucurestii Noi si Damaroaia, parce qu'elles ne respectaient pas les exigences

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

urbanistiques de la zone. Même si le plan de développement du quartier (***, 2012) souhaite un renforcement de l'économie locale, la construction des parcs d'affaires ici devrait tenir compte de la spécificité du quartier et de la nécessité d'intégrer l'aspect des nouvelles constructions dans le tissu existant.

5.2.3. Quels investisseurs sur le marché commercial et de bureaux de Bucarest ?

Les investisseurs roumains sont présents sur le marché de bureaux, mais en ce qui concerne les grands investissements (bâtiments de bureaux offrant plus de 10 000 m²), ce sont les investisseurs étrangers qui dominent le marché.

Proprietaire	Pays	Surface total disponible (m²)
Globalworth	Grèce	213.874
Immofinanz	Autriche	187.451
Genesis Development	Roumanie	150.000
NEPI	Afrique du Sud	149.900
CA Immo	Autriche	106.200
Raiffeisen Property Holding International	Autriche	71.000
AFI Europe	Israel	70.000
GLL	Allemagne	68.300

Tableau 22 Principaux propriétaires de bâtiments de bureaux à Bucarest. Source des informations : wall street

Selon IJJ et wall-street.ro (Vrabie, 2016b), les principaux propriétaires de bâtiments de bureaux sont des entreprises ou des groupes d'investissements étrangers, à l'exception de Genesis Development, qui détient West Gate et Novo Park (Tableau 22, Figure 76). La plupart des investisseurs ont des projets en cours, ce qui impactera significativement le marché de bureaux de la capitale.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 76 West Gate. Source de l'image: West Gate Studios

Les grands projets (

Tableau 23) appartiennent partiellement aux principaux propriétaires, mais aussi à d'autres développeurs, soit plus petits, soit qui viennent d'entrer sur le marché roumain.

Pour certains investisseurs comme Afi et Immofinanz group[38], la Roumanie est le marché principal où ils développent leurs activités.

Les investisseurs choisissent la Roumanie – et notamment Bucarest – dans le détriment d'autres pays qui ont un potentiel de développement important, comme la Bulgarie, la Pologne, la Hongrie, etc. Ce choix est expliqué par la qualité de la main d'œuvre, qui est capable et adaptable.

[38] http://www.immofinanz.com/en/investor-relations/announcements/corporate-news/immofinanz-starts-new-office-development-project-in-bucharest/ID11240

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Nom projet	Propriétaire	Pays	Surface à louer (m²)
AFI	AFI Properties	Israel	64 000
Crystal tower	Search Corporation	Roumanie	11 000
Metropolis center	Soravia	Autriche	11 000
CDG Plaza	Avrig 4	Etats Unis	
Novo Park	Genesis Development	Roumanie	75 000
West Gate	Genesis Development	Roumanie	80 000
Green Court	Skanska	Suède	52 000
Iride Business Park	Immofinanz	Autriche	92 000
Sky Tower	Raiffeisen	Autriche	120 000
Floreasca Park	NEPI Group	Afrique du Sud	36 000
Global City	Global finance	Grèce	45 000
Swan Business Park	Chayton capital	Royaume Uni	16 900
UpGround	Deutsche Bank	Allemagne	57 000
America House	GTC	Poland	27000
City Gate	GTC	Poland	43 000
S-Park	Immofinanz	Autriche	37 000
WTC Bucarest	Consortium, dont - Bouygues		11 000

Tableau 23 Les grands bâtiments de bureaux de Bucarest

« *Les roumains ont la capacité d'apprendre des langues étrangères très rapidement, grâce au fait que nous parlons une langue latine. Les investisseurs qui travaillent notamment en IT et outsourcing ont besoin de cette adaptabilité et la prennent en compte quand ils doivent choisir un nouveau point de développement* ». (Maria Florea, entretien, 2016).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

5.3. Un pas vers une nouvelle ville ?

Cette nouvelle implantation de centres commerciales et d'affaires détermine des changements pas seulement au niveau territorial, mais aussi de la logique urbaine de la ville. Cette croissance fait partie d'une chaîne qui implique des transformations liées à tous les domaines Idéalement, elle devra avoir des impacts sur la stratégie de développement, compte tenu du fait que son impact est considérablement significatif.

L'exploitation des friches industrielles

L'histoire de l'industrie bucarestoise commence dans le 19^{e} siècle et, jusqu'à l'arrivée au pouvoir du parti communiste en 1948, il s'agissait de l'industrie légère, alimentaire, textile, etc. Entre les guerres, des grandes usines métallurgiques apparaissent, mais elles couvrent seulement 10% de la plage industrielle de la ville (Giurescu, 1966). C'est à partir des années 1950 que le nouveau régime a souhaité d'ajouter de nouvelles branches industrielles (chimique, électronique, outils, etc.) pour compléter l'offre. Les produits obtenus étaient, pour la plupart, utilisés au niveau national ou exportés dans les pays qui avaient des relations commerciales avec la Roumanie, donc ceux qui se trouvaient sur l'influence de l'URSS.

Quand le changement politique de 1989 à bouleversé la situation économique pas seulement en Roumanie, mais dans tous les pays socialistes, les industries se sont retrouvées incapables de faire face à la nouvelle réalité. Un processus de privatisation et vente des bases industrielles a ensuite eu lieu, mais il a provoqué d'importantes pertes financières et de ressources, car les nouveaux propriétaires avaient investi notamment pour les terrains, pas pour les usines. Les machines et installations se sont dégradées ou bien ont été vendues pour la récupération des matériaux. Apres une période quand les investissements se faisaient notamment sur des terrains libres (*greenfield*), les développeurs ont compris l'intérêt de se réorienter aussi vers les anciennes friches industrielles.

Les anciennes zones industrielles, dont une partie reste toujours délaissée, « *représentent un atout pour l'implantation des nouvelles structures : les bâtiments, les infrastructures, le réseau d'eau, électricité, les accès – pratiquement tout ce qui faisait fonctionner l'ancienne industrie s'y retrouve toujours et est utilisable par les nouveaux investisseurs* » (Arh. Pascariu, G., entretien, 2016).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Une potentielle complication – mais qui pourrait devenir un bénéfice – est le fait que, pendant le processus de privatisation qui a suivi les changements politiques de 1989, les zones industrielles ont parfois été divisées et se retrouvent maintenant dans la propriété des personnes ou institutions différentes. Cela veut dire que les infrastructures et services qui desservaient auparavant l'unité industrielle sont séparés du point de vue de la propriété.

Le partenariat public-privé aurait pu être une solution, mais les acteurs privés sont rarement intéressés par une telle coopération (Arh. Pascariu, G., entretien, 2016). L'Etat avait vendu, à l'époque, la vaste majorité des usines à des propriétaires privés, ce qui lui a laissé une très faible marge de manœuvre quand la Roumanie a eu accès à des fonds européens qui auraient pu être utilisés pour la restructuration de ces espaces. Actuellement, plusieurs plateformes industrielles se sont transformées dans des parcs industriels, ou des parcs complexes, comme est le cas de Sema parc.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 77 Sema Parc, un exemple de reconversion complexe et intégrale d'une friche industrielle. Source image : www.panoramio.com

Sema parc est un exemple de solution pour les friches industrielles de Bucarest, construit sur le terrain de l'ancienne usine Semanatoarea. C'est un espace complexe qui contient des bâtiments de bureaux (Figure 76 - Sema parc Riverview house), mais aussi des espaces commerciaux et résidentiels et des fonctions d'utilité publique (hôpital, école) qui bénéficient de l'infrastructure afférente à l'ancienne usine. Le parc se trouve dans la proximité du campus universitaire Politehnica (Figure 77), ainsi que des diverses autres résidences universitaires.

Peut-on parler d'une *edge city* ?

Un nouveau concept émerge : *l'edge city*. Ce terme, proposé par Garreau (1991), désigne des nouveaux centres urbains articulés autour des espaces commerciaux et économiques, dans les périphéries des grandes villes. Selon Henderson et Mitra (1996), « ce sont des villes complètes qui offrent du travail, du logement, des espaces commerciaux et de services pour les habitants ».

Plus concrètement, une *edge city* est définie par une surface importante d'espaces de bureaux, des zones commerciales, « offre plus de travail que de logements », est perçu par la population comme une entité à part et s'est fort développé rapidement (Garreau, 1991).

La zone de nord – notamment le quartier Baneasa de Bucarest et Pipera de Voluntari, qui forment une unité autonome – correspond entièrement à cette description. Cette nouvelle « ville en ville » s'est développée autour des zones commerciales, de services et d'affaires, facilité par la bonne connexion avec Bucarest en termes de transport et par la capacité foncière de soutenir de grands projets. D'un autre côté, la croissance de cette zone a été faite sans une planification stratégique dans le sens urbanistique, mais plutôt basé sur des intérêts privés (ATU, 2011). Ce manque stratégique et l'appartenance administrative de la zone à deux villes différentes posent des problèmes d'organisation et ont déterminé une croissance difficilement maitrisable.

Pourtant, le développement du Nord – Pipera est continu et intègre de plus en plus de fonctions secondaires, afin de répondre aux besoins des travailleurs.

Nous pouvons remarquer une connexion entre les différentes catégories de développements qui participent à l'évolution de la ville. Selon les experts Jones Lang LaSalle (Maria Florea, Alesandra Bratan, entretien, 2016), c'est l'apparition des zones de bureaux qui a eu un rôle essentiel sur la croissance bucarestoise, dans le sens où elle a initié une certaine culture de vie, mais qui a été attirée, elle-même, par la qualité de la main d'œuvre. Cette connexion est visible à deux niveaux.

Premièrement, à micro-niveau local, donc dans les zones où des bâtiments de bureaux se sont implantés, nous remarquons souvent le développement des espaces commerciaux et de services, afin de répondre aux besoins immédiats des 250 000 personnes travaillant dans ce type de bâtiment à Bucarest (Maria Florea, Alesandra Bratan, entretien, 2016).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Deuxièmement, nous remarquons un effet plus général sur le développement de la ville et de la région qui pourrait être lié à ces zones. Les entreprises qui se permettent de payer des taxes, loyer et l'entretien des bâtiments de bureaux, notamment ceux du nord de la capitale, sont capables de payer des salaires au-dessus de la moyenne.

Ce domaine d'emploi attire la population par a mise à disposition de nombreux postes, par des salaires attractifs et par d'autres bénéfices. Comme les employés de ces entreprises sortent notamment des universités locales (un nombre important d'employés ont entre 20 et 30 ans), ils sont donc incités d'habiter Bucarest, ce qui impacte directement le marché résidentiel. Après l'apparition de nouvelles zones de habitat, des services et des commerces apparaissent (voir chapitre 4) et développent ensuite le nouveau tissu sur cette direction.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Conclusions du chapitre

Le développement des grandes zones commerciales et de bureaux est un processus naturel qui a suivi la « nouvellement-retrouvée » économie de marché et qui est règlementé par ses normes. Il est, d'ailleurs, un signe d'évolution de l'économie roumaine et de son intégration dans un système supérieur et ouvert, mais aussi un signe de santé économique et sociale.

Comme nous l'avons mentionné, l'avancement du domaine commercial peut être considéré comme une réponse à un meilleur statut ou niveau socio-économique de la population, qui demande donc des services de bonne qualité. L'entrée sur le marché roumain des grandes surfaces a modifié complètement la manière d'acheter de la population, mais elle a eu également un impact territorial. Les grands magasins sont des points d'attraction et demandent une série de services connexes : places de parking, accès, espaces verts (conformément à la législation). Elles modifient les flux de trafic et imposent une certaine identité visuelle sur le territoire proche.

Un dérivé de ces grandes surfaces est le centre commercial type mall, qui a été particulièrement bien reçu par le consommateur roumain. Ces espaces complexes, qui ont occupé souvent des terrains abandonnés après 1989, attirent encore plus par l'éventail de services proposées : culture, sport, shopping, services techniques. Leur succès est visible, d'un côté, par le nombre croissant d'unités qui ouvrent leurs portes, mais aussi par le statut presque symbolique qu'ils ont au niveau du territoire. Leur image est souvent liée et associée à leur emplacement (le quartier).

En ce qui concerne la zone de bureaux, nous pouvons parler d'une évolution rapide, qualitative et capable de répondre aux besoins des entreprises nationales et étrangères. La Roumanie est considérée comme un des pôles importants d'investissements étrangers, grâce, d'un côté, à la qualité des potentiels employés, mais aussi compte tenu de la réponse rapide des développeurs et de l'accueil favorable fait par les acteurs locaux. L'infrastructure de bureaux correspond aux attentes européennes, ce qui, à part d'attirer encore plus les investisseurs, aide à la création d'un certain standard professionnel.

Territorialement, les zones de bureaux deviennent de plus en plus visibles, leur étalement étant favorisé par la municipalité, compte tenu des bénéfices apportés par ces zones, directement et indirectement. Il s'agit premièrement des taxes locales, qui soutiennent les budgets des mairies (les mairies « riches » sont considérées justement celles du 1er et 2^{e}

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

arrondissement, ainsi que celle de la ville de Voluntari, où les espaces de bureaux sont particulièrement implantés). Mais cette fonction apporte d'autres avantages : elle constitue un essor pour d'autres développements, pour l'apparition d'autres fonctions complémentaires, elle assure un certain aspect et une fonction urbaine de plus haut niveau dans des zones souvent délaissées ou non-utilisées, elle contribue à la croissance économique locale et régionale et apporte des bénéfices professionnels à ses employés.

Ces deux catégories de services et le développement ultérieur qu'elles incitent impacte toute la ville, même si pas toujours directement au niveau territorial. Pourtant, certaines zones sont plus mises en évidence, comme le Nord – Pipera. Les changements remarqués ici à partir de 2005, quand ce pôle a commencé son développement sur cette direction, nous font nous questionner sur l'apparition d'une structure de type *edge city* dans cette zone. Le pourcentage important de lieux de travail, supérieur aux habitations, mais un développement résidentiel qui existe quand même, l'apparition des services pour répondre aux demandes et besoins des employés, constituent des éléments propres à ce type de développement.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

SIXIEME CHAPITRE

Le transport et la mobilité: quelles priorités pour la ville de demain?

Les anciens pays socialistes de l'Europe centrale et orientale ont connu de profonds changements politiques et économiques depuis la chute du communisme à la fin des années 1980 et au début des années 1990. Chaque pays a sa propre histoire de la transformation vers une société plus libre, plus démocratique, fondée sur le marché, mais ce qu'ils ont tous en commun est une « révolution » des modes de transports et de la mobilité. L'accroissement du pouvoir d'achat a permis un accès plus facile à des voitures individuelles, tandis que le transport en commun a été moins favorisé (Pucher, Buehler, 2005).

Bucarest est le principal nœud de transport routier et ferroviaire de la Roumanie, en connectant plusieurs routes européennes et la plupart des lignes ferroviaires du pays. La ville a 4251 km de routes (2012) et une densité de 19 km de routes / km² (PMB, 2016).

A Bucarest, le système de transport public est le plus complexe de la Roumanie et un de plus denses du continent (Sfetcu, N., 2015): le métro, exploité par la compagnie privée Metrorex, comprend un réseau de 69,25 km, 4 lignes, 51 arrêts et 77 trains, avec une cadence de 6 minutes aux heures de pointe et de 8-9 minutes à d'autres moments (Metrorex, 2013). Les 423 km de réseau de surface sont gérés par l'autorité publique responsable pour les transports publics à Bucarest (RATB - sous la coordination du gouvernement local) et comprend 106 lignes de bus, 18 lignes de trolleybus et 23 lignes de tramway desservant 2.187 arrêts (RATB, 2013). Bucarest a également plus de 10 000 taxis autorisés (PMB, 2015b).

Le réseau routier interne de la ville (2800 km de routes) est construit sur une structure radiale – concentrique, mais avec un réseau particulièrement complexe. Il s'articule autour de quelques nœuds importants : Place Unirii, Place Eroii Revolutiei, Place Presei Libere, l'Arc de Triomphe, Place Charles de Gaulle, Place Victoria, Place Romana, Place Alba Iulia (ATU, 2011).

Le réseau routier, même si suffisamment répandu pour la taille de la ville et desservant tous ses quartiers, est souvent inadapté aux flux de trafic du point de vue de la taille ou bien de la qualité des routes. La structure concentrique sans de centres secondaires suffisamment importants pour reprendre une partie substantielle du trafic accentue la polarisation des flux de trafic vers la zone centrale de la ville.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

En ce qui concerne d'autres catégories d'infrastructures routières, notamment les parkings, nous remarquons que la ville proposait, en 2010, 450 000 (Mirutiu, 2011) places de parking aux 941 084 (INSSE, 2010) voitures personnelles enregistrées sur son territoire. Il est nécessaire de mentionner que ce nombre ne prend pas en compte les voitures des personnes externes travaillant à Bucarest.

Ce manque de places de parking officiels détermine la présence quotidienne de stationnements « sauvages », sur des trottoirs, des allées ou, généralement, sur des zones interdites.

Les congestions ont commencé à devenir un problème principalement à partir des années 1990, dû à la fois à la forte hausse du niveau de motorisation, mais aussi en raison des artères de circulation de faible qualité, incapables d'assurer la fluidité et la sécurité du trafic (PMB, 2004). Les congestions déterminent la saturation du réseau routier (Figure 78), ayant aussi un impact négatif sur la qualité de l'infrastructure. En raison du manque de pistes séparées pour les transports en commun, les congestions provoquent de forts délais d'attente des bus et donc déterminent l'impossibilité de mettre en place un planning ou des horaires fixes de passage.

Figure 78 Congestion routière à la Place de l'Université. Source photo : Octav Dragan, 2016

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

En ce qui concerne les projets liés aux transports verts, le premier investissement a probablement été la création des pistes pour les vélos en 2007 : l'administration avait construit presque 100 km de pistes, mais la plupart ont été fermées par la police routière, car, étant construites notamment sur des trottoirs, elles mettaient en danger les piétons. Actuellement, Bucarest à approximativement 6 km de pistes cyclables praticables (Optar, 2015). Le plus grand projet impliquant des infrastructures cyclables a été le réaménagement de la rue Calea Victoriei, où une voie cyclable séparée a été aménagée en 2015. L'infrastructure cyclable est traitée de suite dans ce chapitre.

Actuellement, la ville doit répondre, d'un côté, aux demandes européennes concernant la mobilité durable et efficace, donc avec un accent mis sur les modes durables de transport (vélo, transport public, le mode ferroviaire), tout en essayant de résoudre ses problèmes survenus avec la croissance extrêmement rapide du nombre des voitures et donc l'incapacité du système routier de les prendre en charge, dans le cadre d'un système administratif parfois flou, ou les responsabilités des acteurs se chevauchent ou sont manquantes.

6.1.Le système de transport : planification et directions actuelles

Le système de transport bucarestois est multiple et a beaucoup évolué dernièrement, pour répondre aux besoins des citoyens ainsi qu'aux normes en vigueur. L'état et la planification des réseaux routiers et ferroviaire est particulièrement importante, car Bucarest est le principal nœud du pays. Ils doivent également pouvoir répondre aux besoins de la ville. Jusqu'à présent, l'accent a été plutôt mis sur le développement du réseau routier, qui était particulièrement sous-dimensionné pour les flux de la ville, ainsi que sur les transports en commun. Les voies ferroviaires et cyclables ont commencé seulement très récemment à devenir une priorité pour les décideurs.

6.1.1. Les priorités actuelles

La majorité des investissements de la mairie bucarestoise des dernières 25 années ont été faits dans le domaine du transport (Figure 79), notamment dans la réhabilitation des infrastructures du transport routier et le renouvellement du parc motorisé pour le transport en commun (ATU, 2011). En 2016, 60,4 % du budget a été orienté vers l'infrastructure et le transport, soit 2 503,1 millions de lei. En 2009, le montant était de 779,42 millions de lei.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

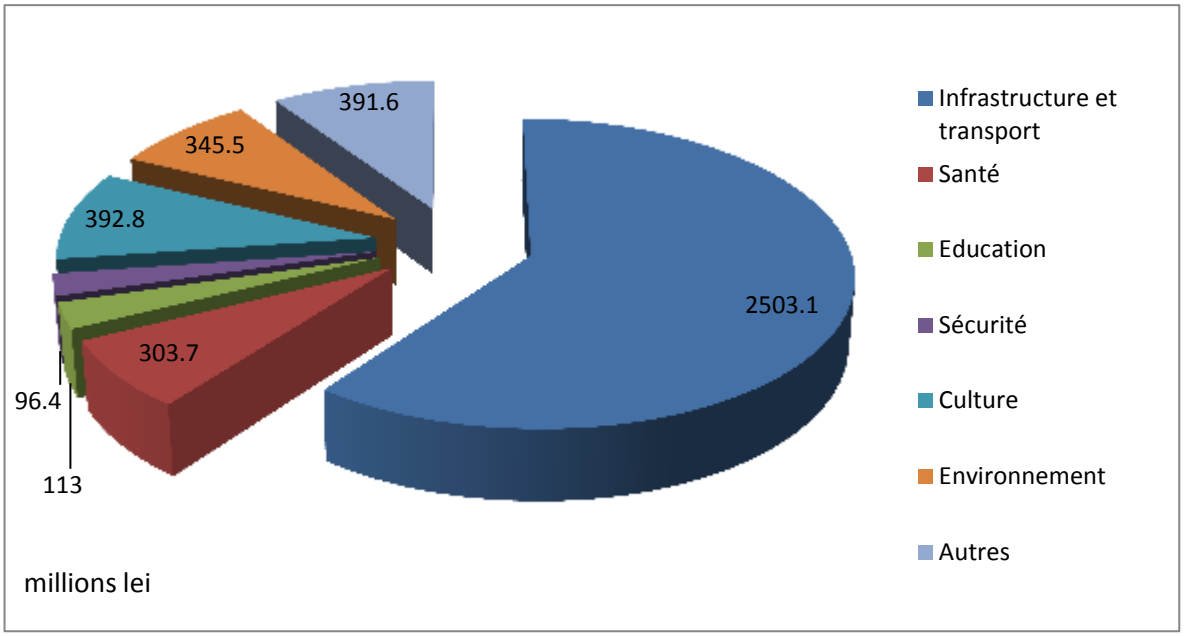


Figure 79 Le budget de la Ville de Bucarest par domaines d'intervention, 2016

Les nouveaux projets routiers font partie d'une stratégie de renouvellement du système routier urbain qui souhaite l'intégration des infrastructures de transport dans l'aménagement territorial d'une façon concrète. Les principes qui se trouvent à la base de cette nouvelle organisation sont :

- La mise en place des routes rapides capables de fluidiser le trafic sur les principaux axes, afin de pouvoir les relier au périphérique et ensuite au réseau régional et national ;
- Le besoin d'assurer un transport efficient entre les principaux points d'intérêt de la ville : les grands quartiers, les nouvelles zones d'emploi (plateformes de services et zones de bureaux), mais aussi vers les zones vertes ou de recréation ;
- Assurer une structure arborescente du réseau urbain de transport (PMB, 2004), capable donc de rendre accessibles les quartiers et de relier les petites rues aux magistrales plus importantes de la ville ;
- Dimensionner le réseau de transport public aux besoins de la ville et à sa taille.

Les principales contraintes qui empêchent la mise en place d'une mobilité urbaine durable (au niveau européen) sont (PMB, 2015) :

- La difficulté de séparer les rôles et attributions des institutions publiques (locales, départementales, régionales travaillant dans le domaine du transport public et un manque de coordination des acteurs publics et privés impliqués.

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

- La séparation des attributions similaires entre des structures ayant un fonctionnement et un statut juridique différent : plus concrètement, la prise en charge du transport public de surface par une Régie autonome dans le cadre de l'administration publique d'un côté, et du réseau de métro par une entreprise privée. Le fait que le système de transport public soit partagé entre deux opérateurs différents pose des problèmes liés à la gestion des transports et les possibilités de transit, aggravées par l'incapacité de la RATB d'étendre son réseau à l'extérieur du territoire administratif de Bucarest (Représentant RATB, entretien 2014). Les municipalités autour de Bucarest ont chacun leur propre système de transport public (le cas échéant), de sorte qu'il est impossible de parler d'une gestion métropolitaine de transports en commun, malgré les accords existants parfois entre les autorités publiques locales (à savoir Bucarest - Otopeni - Voluntari).
- Le manque de gestion et contrôle sur les opérateurs privés qui prennent en charge le transport au niveau du département Ilfov ; tous les opérateurs n'ont pas de base légale ou de contrats pour justifier leur activité ; certains d'entre eux ont modifié leurs trajets ou bien ajouté des parcours au-delà des zones pour lesquelles ils étaient missionnés.
- Le manque d'une approche intégrée du transport public ;
- L'absence d'un système de management des trajets, du matériel, ainsi que d'une billetterie unique entre les différents opérateurs – d'un côté au niveau de la ville de Bucarest, et d'un autre, au niveau régional ou métropolitain.
- Le manque des programmes d'investissements appropriés ;
- Le manque du personnel spécialisé au niveau des autorités publiques, ce qui ne permet pas d'accéder à des lignes financières européennes, empêche la réalisation de projets de qualité et fait que les institutions soient limitées en termes de compétences (par exemple, aucune institution publique impliquée dans le transport cyclable n'a du personnel formé sur cette problématique) (Optar, 2015 cité par PMB, 2015).
- Une faible traduction des problèmes liés à la mobilité ou aux transports dans les documents d'urbanisme et de planification territoriale, entre-autre car les responsables qui participent à l'écriture de ces documents ne sont pas toujours liés à ce domaine.
- Le manque de volonté pour la prise de responsabilité, la proposition de projets ou la mise en place des mesures de la part des acteurs institutionnels. Actuellement d'autant plus, les fonctionnaires publics évitent de prendre la responsabilité, par peur de ne pas se retrouver dans des situations compliquées administrativement ou légalement, tenant compte du fait que dans les dernières années un nombre important de responsables administratifs ont fait l'objet

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

d'enquêtes ou ont été mis en garde à vue.

- Des problèmes pratiques au niveau des infrastructures de transport locales/régionales/métropolitaines : les difficultés de gestion du trafic, les places de parking insuffisantes, incapables de répondre aux besoins journaliers de la ville, etc.

Le manque de politiques concrètes capables de répondre aux besoins spécifiques et actuels de la ville : limitation du trafic dans les zones centrales, afin de permettre une meilleure fluidité et en respectant les demandes européennes liées à la santé et à l'environnement ; création des nœuds intermodaux et des parkings-relais pour limiter l'utilisation des voitures personnelles, mise en place des stratégies réalistes et traduites dans des mesures concrètes pour promouvoir les transports verts, etc.

Bucarest a besoin d'un (plan de) transport durable pour répondre aux besoins de ses citoyens de plus en plus nombreux, mais aussi des personnes travaillant ou étudiant sur le territoire bucarestois, et qui dépendent dans une certaine mesure du transport public. Le cadre territorial et socio-économique de la ville fait en sorte que le transport soit essentiel, peut-être encore plus que dans d'autres capitales européennes, pour le bon fonctionnement du système urbain : Bucarest est peu étalé sur le territoire (228 km²) et a une densité de la population plus élevée que dans d'autres capitales : plus de 8000 habitants/ km², arrivant dans certaines zones à 12000 habitants/km² (PMB, 2015). Son attraction par rapport à la main d'œuvre régionale et même provenant des autres régions (c'est la seule région roumaine dont le PIB est supérieur à la moyenne européenne) et donc le nombre élevé de déplacements journaliers ou de navettage, sans avoir mis en place un système de limitation des voitures sur son territoire administratif (parkings–relais, nœuds intermodaux, taxation différenciée, etc.) détermine un nombre de trajets et un flux de trafic extrêmement important, notamment au niveau des heures de pointe. Il est estimé que plus de 6 millions de voyages se font tous les jours dans la région.

La nécessité de rendre le transport durable est encore plus urgente en vue des spécificités roumaines concernant la sécurité routière (Figure 80). Selon le rapport *Road safety in the European Union* (CE, 2015), la Roumanie occupe l'avant – dernière place en Europe concernant le nombre de morts à cause des accidents routiers (2014), dont 41% étaient des piétons (par ailleurs, le ratio le plus élevé au niveau européen, sur la même position que la Lettonie), 9% des cyclistes (toujours au-dessus de la moyenne européenne) et 3% des motocyclistes.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

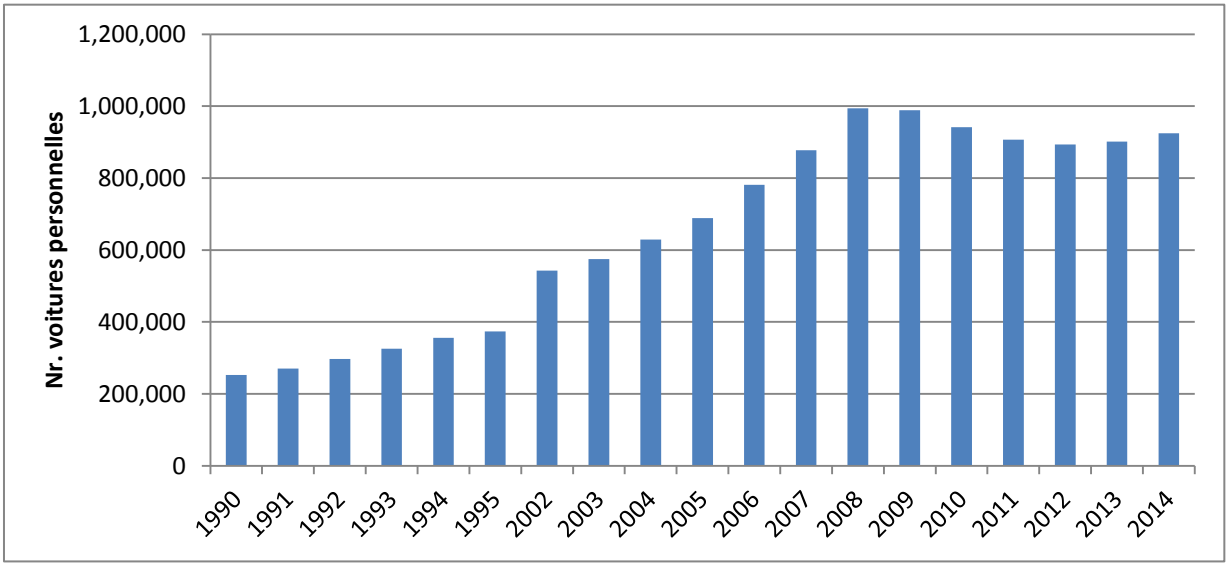


Figure 80 Nombre d'accidents routiers sur le territoire administratif de Bucarest. Source des données: INSSE (2015)

Conformément à l'étude *La cartographie sociale de Bucarest* (SNSPA, 2011), les citoyens considèrent que le problème le plus important de la capitale est l'état des routes (Figure 81). D'autres éléments liés à la mobilité apparaissent également dans le classement : le trafic (4^{e} position), le manque de place de parking (8^{e} position) l'état des trottoirs (9^{e} position) ou bien le transport en commun (11^{e} position).

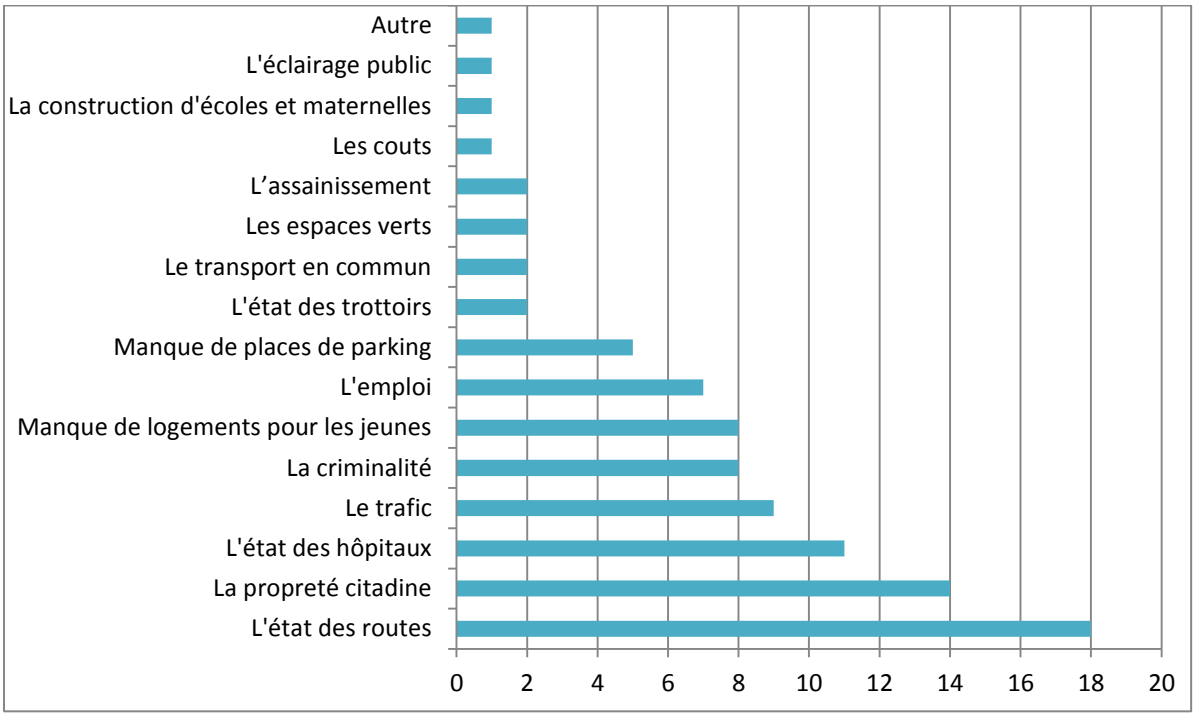


Figure 81 Les principaux problèmes des citoyens de Bucarest (%) selon l'étude La cartographie sociale de Bucarest (SNSPA, 2011)

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Les éléments faisant référence au transport totalisent 36 % des réponses.

Dans le contexte actuel, où la mobilité urbaine est souvent liée à la responsabilité environnementale, l'administration bucarestoise souhaite créer une stratégie de mobilité durable s'appuyant sur les propositions européennes encadrées par la plate-forme européenne sur les plans de mobilité urbaine durable. Selon l'Observatoire européen pour la mobilité urbaine (Rupprecht Consult, 2012), « un plan stratégique qui s'appuie sur les pratiques de planification existants, en tenant dûment compte des principes d'intégration, de participation et d'évaluation pour répondre aux besoins de mobilité des personnes aujourd'hui et pour demain afin d'obtenir une meilleure qualité de vie dans les villes et les régions avoisinantes ».

Dans la même axe s'inscrit l'aménagement de 100 km de pistes cyclables, 78 parkings vélo et 18 centres de location de vélos.[39] Dans ce cadre, le Groupe de travail mobilité a été créé au sein de la mairie bucarestoise, afin de répondre aux besoins actuels de mobilité par la création d'un plan urbain de mobilité durable pour Bucarest (approuvé par la Ville fin 2015).

6.1.2. Les acteurs qui créent le réseau de transport

En ce qui concerne les équipes ayant participé à la rédaction du contenu, nous remarquons ici aussi un changement chronologique : alors que les premières documents étaient notamment crées par des experts du sein des autorités publiques ou par des consortiums d'autorités et entreprises spécialisées (par exemple, à l'écriture du plan intégré de développement urbain pour la zone centrale (PIDU) ont participé des entreprise d'architecture, consultance en management et marketing, communication, création de projets et consultation pour l'environnement), les documents plus récents, comme le Concept 2035 ou bien le Plan de mobilité urbaine durable ont reçu la contribution des représentants de la société civile et des experts externes. Pourtant, cette approche n'est pas encore entrée dans la norme.

L'ouverture vers un autre point de vue offert par les acteurs non-institutionnels est réellement visible dans la qualité du contenu. Les résultats sont d'autant plus satisfaisants si les représentants de la société civile sont inclus tout au long du processus de décision, ayant bien sur un rôle consultatif, mais en prenant en compte leur expertise et leur point de vue. Pour la réalisation du plan de mobilité urbaine durable, les ONG ont été considérées comme des

[39] http://pmb.ro/pmb/comunicate/fisiere/1400751649.pdf

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

acteurs clé du processus de création et ils ont travaillé directement avec des experts publics et privés, institutionnels (le Ministère du développement, la mairie de Bucarest, l'Agence de développement régional, RATB, CFR), des entreprises (Metrorex, Swarco), des associations (EU Concepts, Green Revolutions, Bate Saua) ou des universités (l'Université Technique de Constructions, l'Université de Bucarest, l'Université d'Architecture).

Un autre élément qui n'est pas suffisamment pris en compte est la possibilité de benchmarking. Des documents analysés pour cette étude, le Concept stratégique 2035 fait référence à un autre contexte qui sert d'inspiration pour certains aspects du contenu. Par contre, il s'agit de Madrid, donc une capitale européenne différente sur de multiples points : traits géographiques, parcours historique, modalités d'implémentation des politiques. Il aurait été plus approprié d'utiliser les bonnes pratiques des capitales ex-socialistes, ou au moins des villes similaires du point de vue de la structure urbaine. Cette approche a été abordée par l'étude Audit du développement urbain de Bucarest (ATU, 2011), qui a réalisé des fiches d'analyse (études de cas) pour Varsovie, Riga, Tallin, Zagreb et Belgrade, concernant les outils et approches utilisées pour la planification urbaine, les procédures d'obtention des autorisations et la communication entre les acteurs impliqués. D'un autre point de vue, l'aide des experts étrangers a été demandée plusieurs fois, le résultat peut être le plus connu étant le rapport JICA, réalisé par des experts japonais.

Ce système qui inclut dans le processus de préparation à la décision des acteurs divers et représentatifs devrait partir sur une logique collaborative, même si la décision finale est prise, conformément à la loi, par les institutions appropriées.

Conclusion

La mobilité urbaine a changé de paradigme au moment où les approches en ce qui la concerne sont passées d'une logique basée uniquement sur le besoin de favoriser la mobilité des travailleurs des quartiers-dortoir jusqu'aux usines et vice-versa, à la réelle nécessité d'assurer un transport en commun moderne, durable, respectueux de l'environnement et capable d'assurer une mobilité des utilisateurs et une accessibilité de toutes les zones de la ville. Aujourd'hui, les acteurs de la mobilité comprennent que le transport en commun doit dépasser les frontières de la ville et assurer des liaisons métropolitaines, en utilisant les réseaux existants (métro, bus, train) et en les adaptant aux besoins actuels, et également en

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

mettant en place de nouveaux modes de mobilité ou bien de nouvelles façons d'utilisation des réseaux (intermodalité).

Les priorités sont partagées actuellement sur deux thématiques : premièrement, l'actualisation et adaptation de l'infrastructure routière, qui est aujourd'hui incapable de prendre en charge les flux de trafic de la ville, et deuxièmement, la mise en place de modes de transport durable, soit par la création de nouvelles possibilités de transport (pistes cyclables), soit par des investissements dans les réseaux de transport en commun – comprenant le ferroviaire.

Un autre changement important a été la possibilité des acteurs non-administratifs de s'impliquer dans le processus de prise de décision. Aujourd'hui, la mobilité urbaine et métropolitaine est créée par les efforts mutualisés des représentants de l'administration, des entreprises ou acteurs privés concernés et de la société civile.

6.2.La mobilité urbaine durable

La mobilité urbaine peut être abordée sous différents angles, en tenant compte des problèmes spécifiques, tels que la planification ou la régénération urbaine (Alpopi, Manole, 2012), les effets sur l'environnement, l'accès du public aux moyens de transport et la gestion des flux (UE, 2012). L'approche européenne souhaite promouvoir une compatibilité entre la mobilité, la qualité de vie et la croissance économique (UE, 2008). Les villes sont les espaces les plus adaptés pour un tel objectif, étant donné que plus de 70% de la population européenne vit dans des zones urbaines (données de 2014, Nations Unies, 2014). Mais au-delà de cette approche concrète, la question de la mobilité urbaine tourne également autour d'un ordre du jour plus large: la nécessité de contrôler le changement climatique et de réduire au minimum les sources d'émissions de gaz à effet de serre (Duduta, Bishins, 2010). Pour les fins de notre analyse, nous allons aborder la mobilité urbaine comme la circulation des personnes à l'intérieur de l'espace urbain, mais aussi au-delà de la ville, sur la base de tous les moyens de transport disponibles, privés et publics (Kayal et al., 2014). La mobilité des passagers est une priorité pour les acteurs impliqués et la manière dont elle est gérée a des effets visibles sur le territoire.

Le thème de la durabilité intervient aujourd'hui dans tous les domaines, dans ses trois dimensions : environnementale, économique et sociale. Il est d'autant plus présent quand il

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

s'agit de créer des stratégies urbaines, quelle que soit la thématique, mais le transport est peut-être le sujet le plus lié aux besoins de durabilité.

L'Agence européenne pour l'environnement (AEE), dans son rapport annuel d'inventaire des gaz à effet de serre de l'UE (EEA, 2015) répertorie le transport (inclus dans la catégorie «Énergie») comme l'une des principales sources de gaz à effet de serre. Actuellement, la mobilité urbaine est responsable pour 40% de toutes les émissions de CO2 liées au transport routier (UE, 2007; OCDE, 2010). Ce pourcentage élevé était l'un des piliers des stratégies et des politiques européennes concernant le concept de mobilité urbaine durable, dont la dernière était le Livre blanc sur les transports (CE, 2011).

6.2.1. Quelle place à la voiture ?

Compte tenu de ces priorités et problématiques relevées au niveau européen, il est nécessaire de faire une analyse du cadre bucarestois et de son approche par rapport au transport routier. Au niveau de l'UE, 50 % des citoyens utilisent la voiture tous les jours. Cette proportion est beaucoup plus élevée que celle des personnes utilisant des vélos (12 %) et les transports publics (16 % (CE, 2013b) Ce mode de transport prend donc une part importante du système de transport européen, ce qui rend difficile à intégrer le transport durable dans les stratégies et politiques d'une manière efficace, y compris au niveau urbain en Europe. La politique générale des transports est fortement liée aux domaines suivants :

• la densité du trafic ;

• la dépendance au pétrole ;

• les émissions de gaz à effet de serre ;

• l'infrastructure ;

• la concurrence (UE, 2014).

Comme nous l'avons déjà mentionné dans le 2^{e} chapitre, la Roumanie occupe la dernière place en ce qui concerne le ratio nombre de voitures / population active : statistiquement, chaque personne active a accès à 0,48 voitures personnelles (Figure 85). La situation à Bucarest est, cependant, très différente : 0,8 voitures personnelles correspondent à chaque personne active (INSSE, 2013), avec un total de 1,2 millions de voitures dans la ville (Figure

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

82). Ce fait, bien que peu rare dans d'autres capitales européennes, représente un indicateur de la situation socio-économique des habitants de Bucarest, mais est aussi la source d'un problème réel de mobilité dans la capitale et ses environs, ce qui est souvent traduit dans des embouteillages.

La situation est problématique et elle est loin de s'améliorer: Bucarest était située sur la huitième position de la congestion qui concerne la circulation en 2014, selon l'indice TomTom avec un niveau de congestion 41% (indice Tom Tom, 2014). En 2016, elle se trouve sur la 6e position. Cet indice montre le temps supplémentaire passé dans le trafic pendant les heures de pointe par rapport à tout autre moment de la journée (Figure 83, Figure 84); Bucarest est la première ville européenne sur la liste (voir chapitre 2).

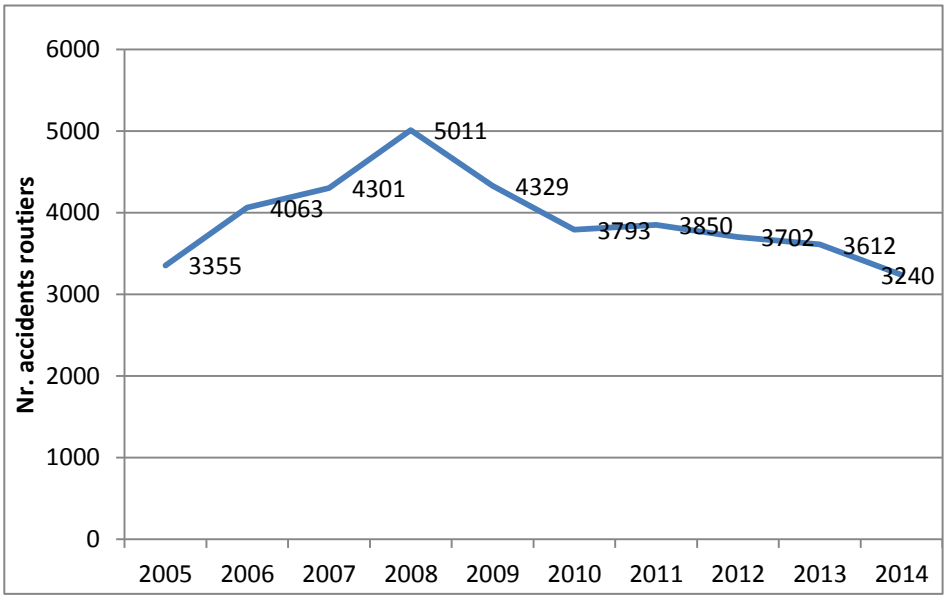
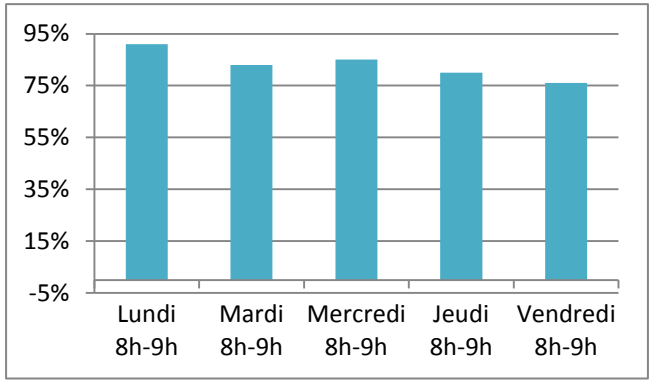


Figure 82 Evolution du nombre de voitures personnelles à Bucarest. Source des données: INSSE (2015)

Cette situation est due à plusieurs facteurs, tels que l'inadéquation entre le nombre de voitures qui passent dans la ville tous les jours et le réseau d'infrastructure routière, l'absence d'une route périphérique ou une rocade capable de prendre en charge une partie du trafic, l'absence de politiques routières locales limitant l'accès de la voiture dans certaines zones de la ville, le manque de possibilités de transport intermodal, la réticence de certaines catégories sociales à l'utilisation des transports publics, l'agglomération des zones d'attraction urbaine, tels que les zones de bureaux et les centres commerciaux, qui ne sont pas toujours desservis par des installations de transport public appropriées, etc.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr



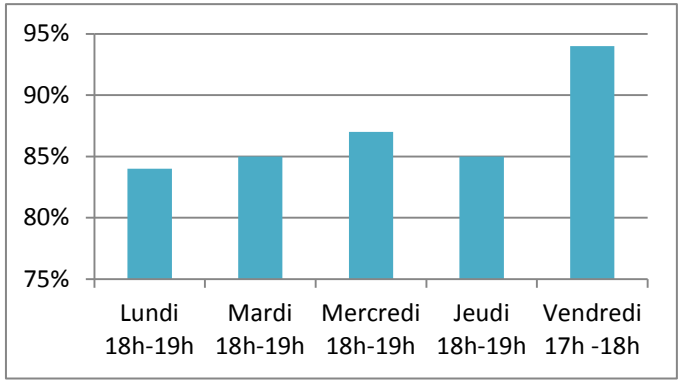


Figure 83 (gauche): Temps passe en trafic les matins, comparé avec une situation d'un trafic normal. Source des données: Index Tom Tom, 2016

Figure 84 (droite): Temps passe en trafic les soirs, comparé avec une situation d'un trafic normal. Source des données: Index Tom Tom, 2016

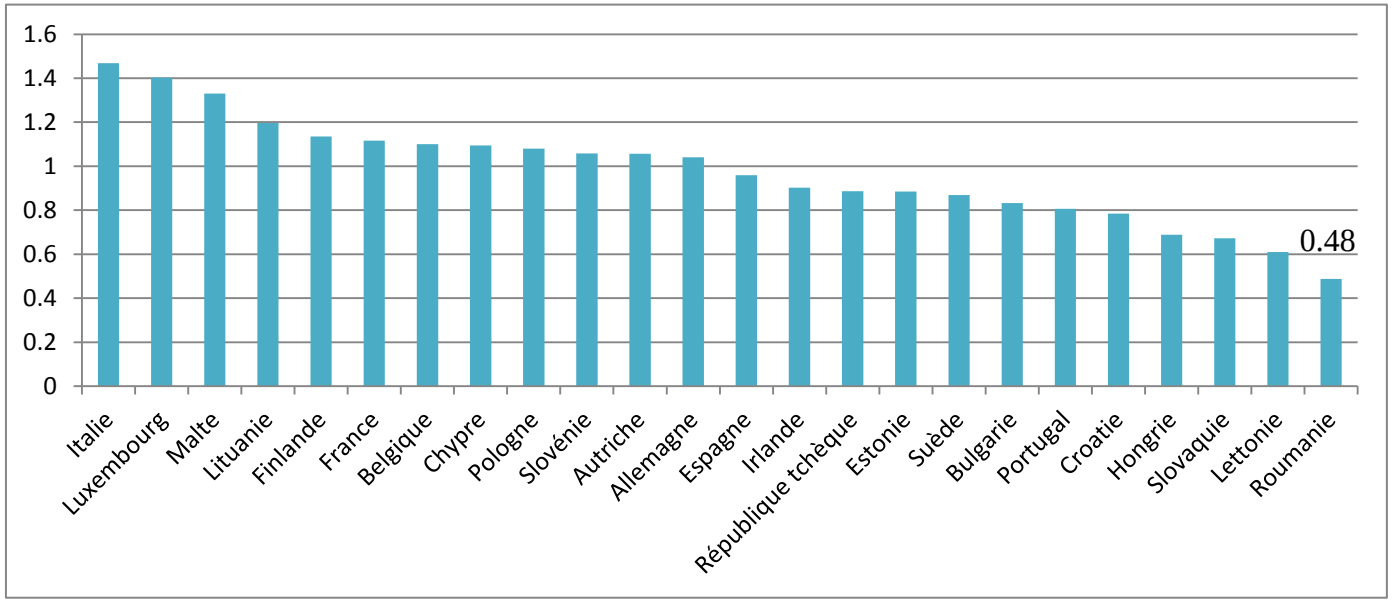


Figure 85 La relation entre le nombre de voitures et la population active dans les pays européens. Source des données : EUROSTAT, 2015

Les politiques européennes ont souligné la nécessité de trouver des alternatives durables pour le transport « classique » qui met l'automobile au centre de ses préoccupations, en se concentrant principalement sur les transports en commun, l'utilisation des vélos et la réappropriation de la ville par les piétons. Cette approche a permis aux villes partout dans l'UE de procéder sur la prise de mesures relatives à des solutions spécifiques. Le « mode » des grands projets d'infrastructure routière est en train de disparaître lentement depuis 20 ans en Europe et aux États-Unis, donc les projets publics sont maintenant de plus en plus fabriqués à une échelle humaine.

Cependant, les politiques locales et régionales, en particulier celles des capitales européennes postsocialistes, ne sont pas toujours compatibles avec les orientations européennes. A Bucarest, la principale autorité en charge des transports devrait être l'Autorité métropolitaine de transport Bucarest (AMTB), une institution publique travaillant sous l'autorité du ministère des Transports. Entre d'autres attributions, elle est chargée de mettre en place dans la zone métropolitaine de Bucarest un réseau de transport fluide. Néanmoins, cet objectif principal est rendu difficile par le fait que la zone métropolitaine de Bucarest n'existe pas de droit. N'ayant donc aucun pouvoir administratif, décisionnel ou de renforcement des politiques, les décisions concernant la mobilité sont prises principalement par les autorités locales qui ont tendance à aborder notamment les transports et les infrastructures « classiques » (Zamfirescu, I., 2014). Par conséquent, plusieurs nouveaux ponts et passages souterrains ont été construits dans la ville durant les dernières années, tandis que l'attention vers des projets liés aux transports urbains respectueux de l'environnement a été limitée durant une période importante.

Les projets d'infrastructure routière qui ont été créés pour fluidifier certaines parties problématiques du réseau de transport sont toujours d'une grande importance aux échelles locales et régionales (Talanga, C. et al., 2010), malgré le fait que les politiques officielles soient dirigées officiellement vers le transport écologique. Ceci est une solution trouvée par les autorités locales et régionales pour répondre à la question de la mobilité métropolitaine et au fait que le transport routier reste le principal moyen de fournir une connexion entre Bucarest et les localités voisines. Il s'agit d'une des caractéristiques particulières du contexte postsocialiste – l'inadéquation entre les fonctions et les besoins de la ville et l'infrastructure. L'intérêt devrait porter, dans le futur, sur la possibilité de développer des capitales aux modes de transport plus durables tout en répondant aux besoins liés au transport « classique ».

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

La ville a un système de rocades internes, résultat du développement historique de la ville : ces routes relativement circulaires représentaient des limites de développement à leur époque de réalisation (voir chapitre 1). Comme ces routes n'ont pas été conçues dans une logique de planification (fait également vu de la nomination des routes, « chaussée », un nom anciennement donné aux grandes routes), elles sont souvent discontinues et incapables dans certains secteurs de prendre en charge les flux de trafic de façon correcte, ce qui se traduit dans des congestions, notamment sur la 2e rocade.

Seulement la rocade interne est complète : elle se trouve à approximativement 3 km du centre et elle longe la chaussée Mihai Bravu à l'est, se continue vers le sud avec la voie Vacaresti, la chaussée Oltenitei, Viilor – Panduri – Grozavesti, puis se continue avec le nouveau passage Basarab vers le nord et elle ferme le cercle avec les boulevards Titulescu, Iancu de Hunedoara et Stefan cel Mare (Figure 86).

La 2e rocade (cca. 5 km du centre) descend du N-E par le Bd. Nicolae Grigorescu, la chaussée Vitan-Barzesti, puis Turnu Magurele – Luica dans le sud, elle remonte vers le ouest par la voie Ferentari, Petre Ispirescu, Bd. Ghencea, puis vers le nord par les voies Lujerului, Virtutii, Crangasi, Turda, elle sort du territoire administratif de la ville par la chaussée Pipera – Petricani et referme la boucle par la rue Dna. Ghica. Ce parcours est plutôt vu comme une rocade officieuse : il n'y a pas de cohérence entre les types et la qualité des routes, en plus, une partie des tronçons suivent des routes secondaires qui génèrent donc des blocages dans le flux du trafic.

Il existe, selon le PMUD (PMB, 2016), des projets pour mettre en place une vraie rocade secondaire afin d'assurer un trafic fluide et de prendre en charge, d'un côté, les habitants des grands quartiers qui s'y trouvent, et d'un autre, les flux externes, pour limiter donc l'accès du trafic vers le centre de la ville. Ces 3 projets portent sur 3 tronçons de la rocade 2.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

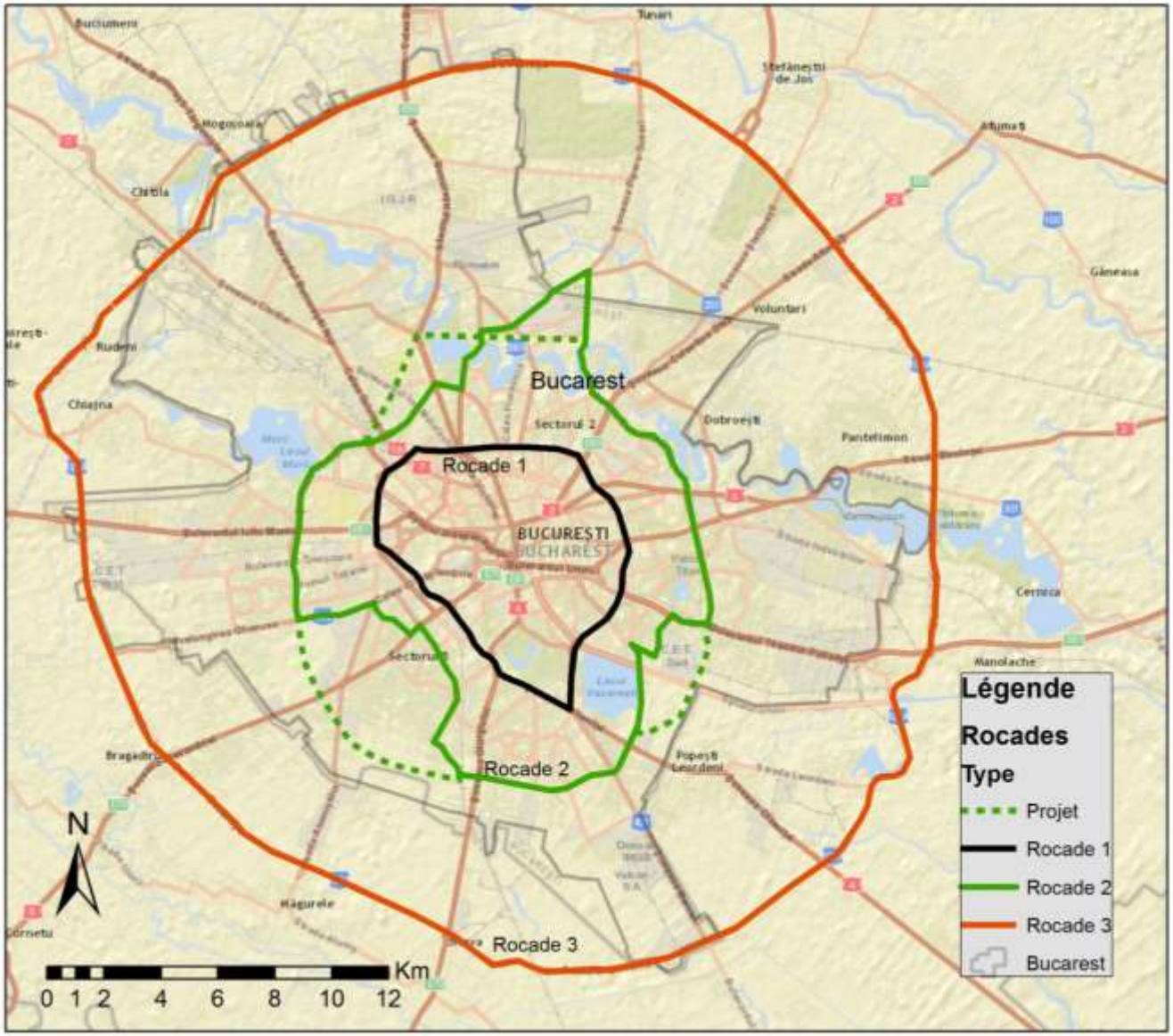


Figure 86 Les rocades existantes à Bucarest et les projets d'amélioration de la 2e rocade (selon le Plan de mobilité durable de Bucarest, 2016).

Sources carte de base: Esri, DeLorme, NAVTEQ, USGS, Intermap, iPC, NRCAN, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri (Thailand), TomTom, 2012

Figure 87 La rocade de Bucarest : une voie par sens, carrefour pour sortir sur la rocade à Otopeni, le pont Otopeni et des bouchons après la partie ayant 2 voies pas sens. Source photos : Google maps, 2012, Baidan Ana Magdalena, 2016

Les travaux d'amélioration de la rocade 3 (Figure 87) avaient commencé en 2002, sous la coordination d'un partenariat entre le Ministère du Transport et la Compagnie nationale d'autoroutes et routes nationales de la Roumanie (CNADNR). En 2015, la circulation se fait sur 4 voies (2 voies par sens) sur seulement 20 km de la rocade (Figure 88).

Figure 88 La partie de la rocade ayant 2 voies par sens. Source photo : Google maps, 2012

Conformément au Plan d'aménagement du territoire national (crée en 2006), il était prévu d'intervenir dans la modernisation de la rocade externe de Bucarest et de construire un nouveau ring en régime d'autoroute capable de faire la connexion entre les corridors transeuropéens IV et IX (Figure 89). Le couloir paneuropéen 4 passe par la Roumanie et inclut la rocade nord de Bucarest, tandis que la rocade sud devrait appartenir au couloir XI. Le projet à impact international de construction de l'Autoroute Transeuropéenne (*Trans-European Motorway* ou TEM) a été initié en 1977 et a comme but de relier les extrêmes du continent par un réseau d'autoroutes et de faciliter ainsi la communication, la coopération et l'économie. La Roumanie a signé l'accord de coopération pour l'administration du fond de l'Autoroute Transeuropéenne en 1999 (Loi 9 /1999).

Initialement, les autorités avaient prévu de réaliser un ring en régime d'autoroute à l'extérieur de la rocade extérieure existante, car celle-là n'avait pas la capacité de prendre en charge un flux de trafic correspondant à un tel corridor européen. La plupart du financement de ce projet reposait sur des fonds européens. La construction et l'entretien sont pris en charge par un concessionnaire, un système qui n'a pas encore été utilisé pour ce type de projet en Roumanie.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 89 Les trajets des corridors pan-européens IV et IX en Roumanie

Les travaux de construction n'ont jamais démarré, malgré le fait que les préparations avaient commencé en 2006 (planification, expropriations sur les terrains nécessaires, mesures administratives). Les blocages ont été liés à la mise à disposition des fonds, à la qualité, nombre et stabilité des entreprises ayant répondu au marché public, ou bien aux freins administratifs.

Ces délais ont fait que dans le Master Plan Général de Transport (2015), approuvé par la Commission Européenne, ce projet soit pris en compte seulement dans le scenario « optimiste » (donc si la Roumanie arrive à avoir des financements autres que provenant de la CE ou des fonds propres). Le scenario pessimiste propose seulement la modernisation de la rocade sud de la capitale (Ministère des Transports, 2015).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 90 Trafic routier sur quelques grandes axes: Bd. Magheru, Bd. Expozitiei, Place Victoriei et Rue Victoriei. Baidan Ana Magdalena, 2016

La plupart de l'infrastructure de transport est un héritage du passé, notamment du communisme. Pendant cette période, les grands boulevards ont été « dessinés » tels qu'on les connait actuellement ; la plupart du réseau de métro a été construit entre 1975 et 1989 et l'aéroport Otopeni – une ancienne base aéronavale de la 2^{e} Guerre Mondiale, a ouvert ses portes pour les civils en 1970.

Pourtant, les demandes européennes des dernières années, ainsi que les besoins de plus en plus grands de mobilité efficace d'une capitale en plein développement ont fait que l'administration locale intervienne dans l'infrastructure de transport et l'adapte aux demandes contemporaines.

Donc, après une période d'accalmie qui a caractérisé les interventions actives dans la plupart des domaines dans les premières années après le changement politique de 1989, dans le transport urbain bucarestois commence la période des « passages », des ponts ou biens des passages souterrains dont le rôle était de fluidiser le trafic dans les grandes zones d'embouteillages (Figure 91). Ainsi, en 2006 commencent les travaux pour le passage Basarab, mis en exploitation en 2011 ; en 2009 le passage souterrain Baneasa est ouvert; en 2012, le passage Pipera, qui impacte le trafic dans le nord de la capitale et la route Doamna Ghica – Bd. Chisinau ont été mis en service et en 2014, le pont Mihai Bravu. Dans le même temps, plusieurs routes et infrastructures importantes ont été refaites.

La circulation routière se développe donc, la vitesse de déplacement accroit, ainsi que le volume de transport et le nombre des voitures. Ces éléments font référence notamment aux transports de passagers, car les transports routiers de marchandises peuvent accéder dans la ville que dans certaines conditions.

L'augmentation du nombre de voitures personnelles a été très importante après 1990. Alors que sur le territoire de Bucarest existaient en 1990 200 000 voitures, en 2014 les statistiques en recensent plus de 924 000. Le nombre maximal a été atteint en 2008 – presque 994 000 voitures personnelles (Figure 90), nombre favorisé par le contexte économique favorable et par les lignes de crédit facilitées par les banques.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 91 Nouveaux investissements dans l'infrastructure routière :les passages Mihai Bravu (supra terrain), Obor (souterrain) et Basarab (supra terrain).

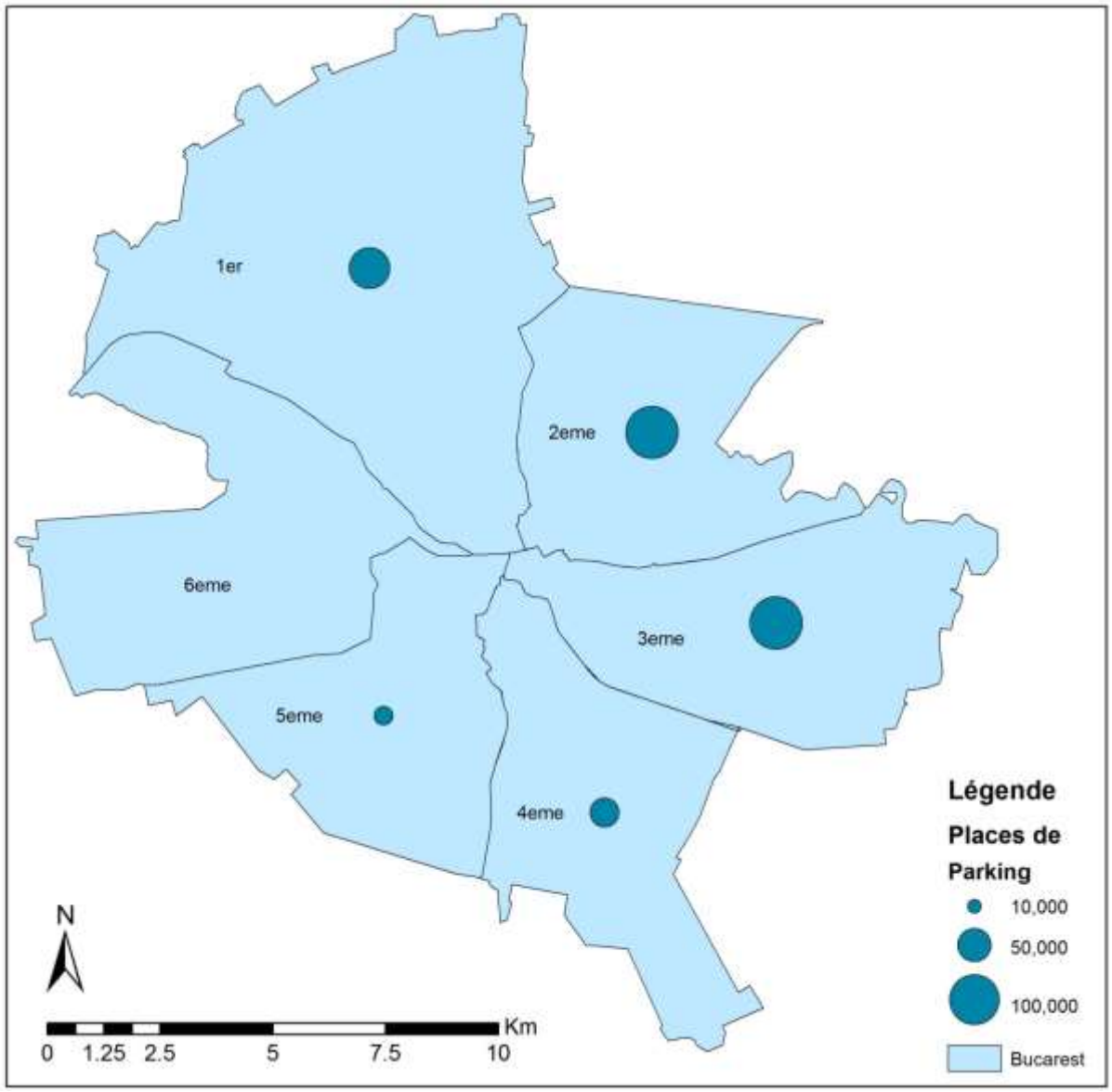


Figure 92 Le nombre de places de parking par arrondissement, 2011. Source des données : Mitrutiu, M. (2011).

Pas de données pour le 6e arrondissement.

Ce fait est directement lié à un autre élément problématique, outre que la possibilité de gérer les flux routiers : les places de parking. Comme il a déjà été mentionné, en 2010, ils existaient 450 000 places de parking (Mitrutiu, 2011) pour les 941 084 (INSSE, 2010) voitures personnelles des habitants de Bucarest ; cette valeur ne prend donc pas en compte ni les autres types de véhicules routiers, ni les voitures des personnes qui n'habitent pas la ville, mais s'y rendent au quotidien.

Au niveau de chaque administration d'arrondissement, la situation est la suivante (Figure 92) : 70 000 places de parking dans le 1e, 113 000 dans le 2e, 100 000 dans le 3e, 40 000 dans le 4e, et 19 000 dans le 5e. En plus, ils s'ajoutent les 35 000 places de parking créées par la Mairie générale et approximativement 40 000 places situées au long des grands boulevards où le parking n'est pas interdit (Mitrutiu, 2011). Dans ce cas-ci, le stationnement se fait soit sur le trottoir, soit plus rarement sur la première voie.

Figure 93 Parking illégal sur une piste cyclable, boulevard Marasti. Photo par Ana Baidan, 2016

Le manque d'infrastructures pour assurer le parking des nombreuses voitures fait que des parkings sauvages apparaissent au quotidien tout au long des routes ou dans des espaces ayant une autre fonction (Figure 93). Afin de résoudre ce problème, un groupe de travail sur les parkings a été mis en place dans le cadre de la mairie de la ville, mais qui n'a pas donné des

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

résultats. Des parkings souterrains ont été créés dans plusieurs zones de la ville, notamment dans le centre. Pourtant, les mesures prises soignent l'effet (le grand nombre des voitures au centre-ville et dans les zones d'emploi), mais pas les causes : l'attractivité insuffisante du transport en commun, le manque des parkings PR ou bien des choix alternatives pour arriver dans les zones citées, l'approche « laisser faire » en ce qui concerne le stationnement ou même l'accès dans ces zones, etc.

6.2.2. Le transport cyclable

Au niveau européen, selon l'Eurobaromètre 406 sur le transport durable, 12% des personnes utilisent le vélo tous les jours, contre 10% en Roumanie (CE, 2013b). Pourtant, à Bucarest, moins de 2% de la population préfère ce moyen de transport (PMB, 2015), contre plus de 25% à Copenhague, par exemple.

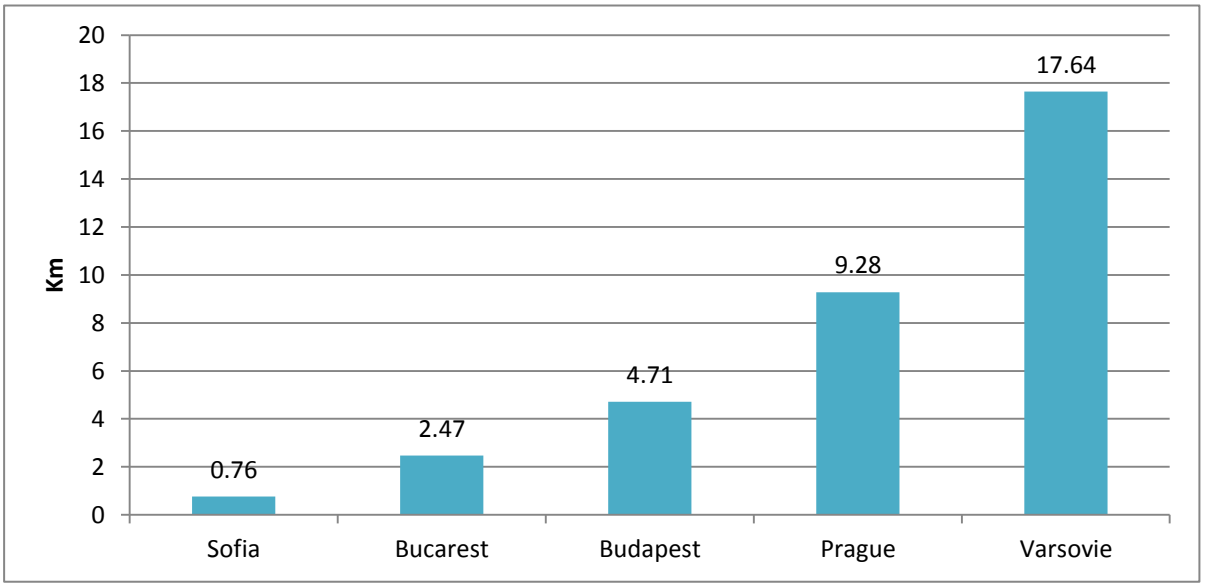


Figure 94 Réseau cyclable par rapport à la longueur des routes (%) – source données : EUROSTAT, 2015

En Roumanie, la première piste cyclable a été construite dans les années 1970 sur la rue Colentina à Bucarest (Optar, 2015). Elle a été détruite en 2007 pour créer des places de parking au long de la route.

Le processus de mise en place de l'infrastructure pour le transport en vélo a toujours été fort politisé, les décisions à ce sujet ayant tendance à changer profondément d'un mandat politique à un autre. En 2005, le transport en vélo a été interdit sur les grands boulevards de la capitale, à cause du trafic déjà trop chargé, mais la décision de l'administration de l'époque a été

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

changée grâce à la pression de la société civile. Pourtant, l'accès des cyclistes est toujours limité dans certaines zones ou bien dans le métro, où les vélos sont autorisés en semaine entre 20 et 23h et en permanence le samedi, le dimanche et les jours fériés[40]. En ce qui concerne l'accès aux trains, il est possible de transporter de vélos pliables en tant que bagage à main. Une partie des trains régionaux permettent de transporter des vélos contre un billet (l'équivalent de 1- 2,5 euros) (Optar, 2015).

Bucarest n'offre pas une infrastructure de qualité pour les cyclistes, fait qui empêche le développement de ce moyen de transport.

En ce qui concerne les pistes, 100 km ont été construites à partir de 2007, suite aux demandes de l'Union Européenne. Par contre, la police a fermé la plupart de ces pistes, qui étaient, pour la plupart, improvisées : créées sur des trottoirs sans prendre en compte de l'espace nécessaire pour les piétons, utilisées souvent comme places de parking par les voitures, ou bien construites sans prendre en compte des obstacles sur le trajet : des poteaux, des panneaux ou bien des arbres (Figure 96).

En ce qui concerne l'intermodalité qui inclut le transport cyclable, dans la région Bucarest – Ilfov il existe un seul nœud permettant le transfert des vélos à un autre moyen de transport ; il s'agit d'une initiative privée dans un parking souterrain qui s'adresse aux chauffeurs utilisant ce parking (Optar, 2015).

Ils existent des intentions prenant en compte le transport cyclable : le plan intégré de développement durable pour la zone centrale qui souhaite inclure des infrastructures complexes pour les cyclistes ; le passage souterrain Piata Presei Libere – un passage auto, mais qui mettra en œuvre une piste cyclable ; la modernisation des boulevards Pantelimon et Iancului (mise en place des pistes cyclables).

Même si des projets récents, comme la création d'une grande piste cyclable sur l'avenue Victoriei (Figure 95), ont accru l'importance de ce mode, il est clair que les infrastructures cyclables ne sont pas une priorité stratégique pour les décideurs. Bucarest a seulement 45 km de pistes cyclables selon les autorités, ou bien moins de 10 km selon les représentants de la société civile, principalement situées dans le centre-ville, alors que Budapest dispose de 212 km, Varsovie de 340 km et Prague de 350 km (Kerenyi, 2013; Praha.eu, 2010; Reksnis, 2009).

[40] http://www.metrorex.ro/

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

En ce qui concerne le rapport entre la longueur de voies cyclables et celle du réseau de transport routier, Bucarest vient en deuxième position après Sofia, avec 2,4% des routes étant également prévues avec des voies spéciales pour les vélos (Figure 94). Le manque d'intérêt pour ce domaine est également révélé par le fait que la ville ne met pas en place un service de location de vélos publics, ni d'autres installations (parkings ou de services vélos, possibilité de transporter de vélos dans les transports publics, etc.).

Figure 95 Piste et passage vélo, rue Victoriei. Baidan Ana Magdalena, 2016

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 96 Des pistes cyclables improvisées à Bucarest : leur utilisation est rendue impossible par des obstacles. Source des images : optar.ro, hotnews.ro, unibuc.ro

6.2.3. Le transport en commun

La ville de Bucarest a eu son premier réseau de transport public en 1871, quand la Société Roumaine des Tramways a démarré son activité. Elle est réorganisée en 1950 par la direction communiste et transformée en entreprise d'Etat. A ce moment-là, le réseau de transport public de Bucarest comprenait 27 trajets de tramway et 24 de bus, et l'institution employait 11 000 personnes. En 1990, la structure devient régie autonome (RATB) sous la coordination du Ministère des Transports (Loi 15/1990).[41] Aujourd'hui, la RATB organise le transport sur 24 lignes de tramway, 15 trolleybus et 109 lignes de bus (RATB, 2014).

Actuellement, le transport public est géré par deux structures différentes : la RATB, qui est responsable pour le transport public de surface, et Metrorex, une société commerciale qui prend en charge le réseau de métro.

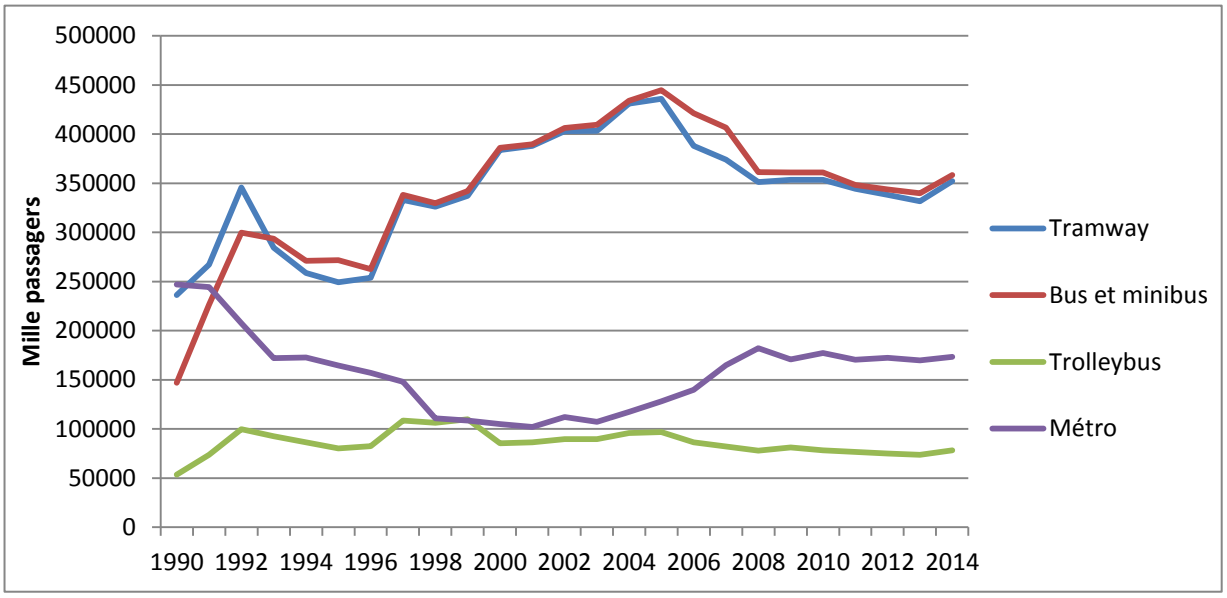


Figure 97 Nombre de passagers utilisant les différentes modes de transport en commun bucarestois. Source des données : INSSE Bucarest, 2015

Le réseau de surface est parmi les plus denses en Europe : c'est le quatrième le plus étendu sur le continent et il transporte 1,7 millions de passagers tous les jours. Comme montré dans le graphique ci-dessous (Figure 97), les principales modes en termes quantitatifs (nombre de voyages ou de passagers transportés) sont les tramways, les bus et les minibus. Le réseau de

[41] http://www.ratb.ro/

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

trolleybus est moins chargé car le nombre de lignes est lui-même limité : 15 lignes sur un réseau dont la longueur totale des trajets est de 67 km[42].

Le nombre plus réduit de personnes transportées montré sur la Figure 96 est dû essentiellement au fait que chaque entrée dans le réseau est comptabilisée comme un voyage (ou un passager), donc ignorant les changements, alors que chaque changement de mode de transport de surface est vu comme un nouveau voyage. En plus, l'expansion limitée du réseau fait que les voyageurs se voient obligés d'utiliser un autre mode de transport public en plus du métro (Figure 98), ce qui constitue, d'un côté, un indicateur pour son efficacité (l'efficacité du transport en commun sera traitée plus exhaustivement dans le sous chapitre 6.3, où nous avons comparé ce mode de transport aux déplacements en voiture, du point de vue de la durée et la longueur des trajets), mais aussi une opportunité pour le rendre plus adapté aux besoins des utilisateurs.

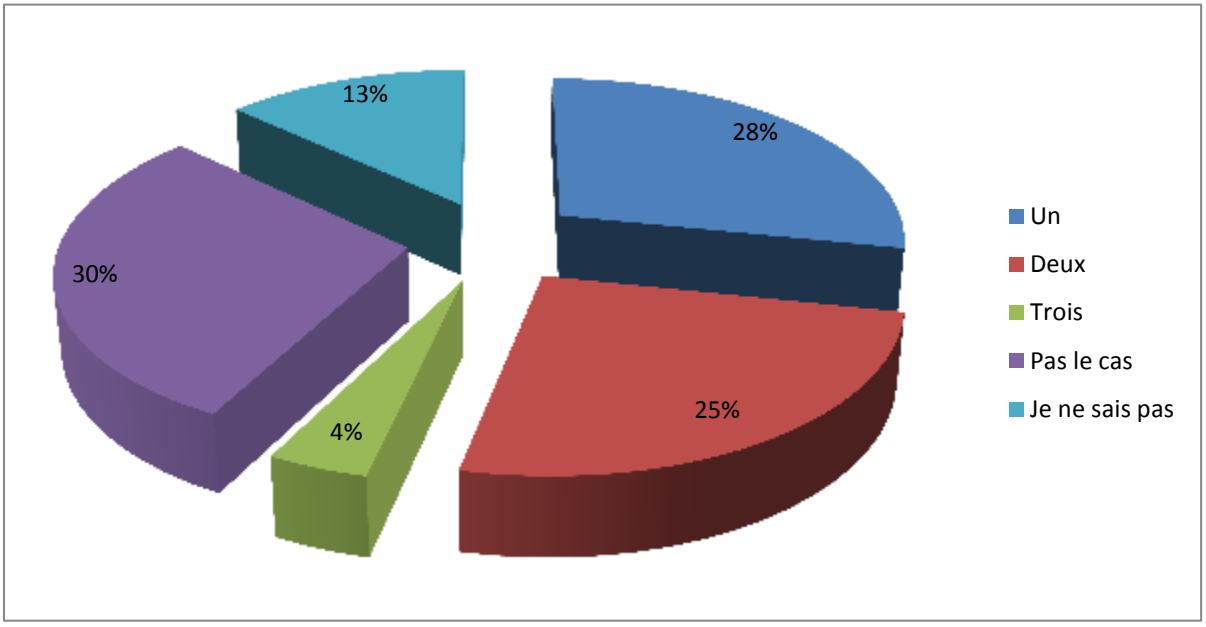


Figure 98 Combien de modes de transport utilisez-vous pour vous déplacer au travail / à l'école ? Source des données : SNSPA, 2011

[42] http://www.ratb.ro/statistici.php

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Les deux réseaux assurent une bonne desserte sur la plupart du territoire bucarestois (Figure 99), mais nous pouvons remarquer que certaines zones n'ont pas un bon accès au transport public.

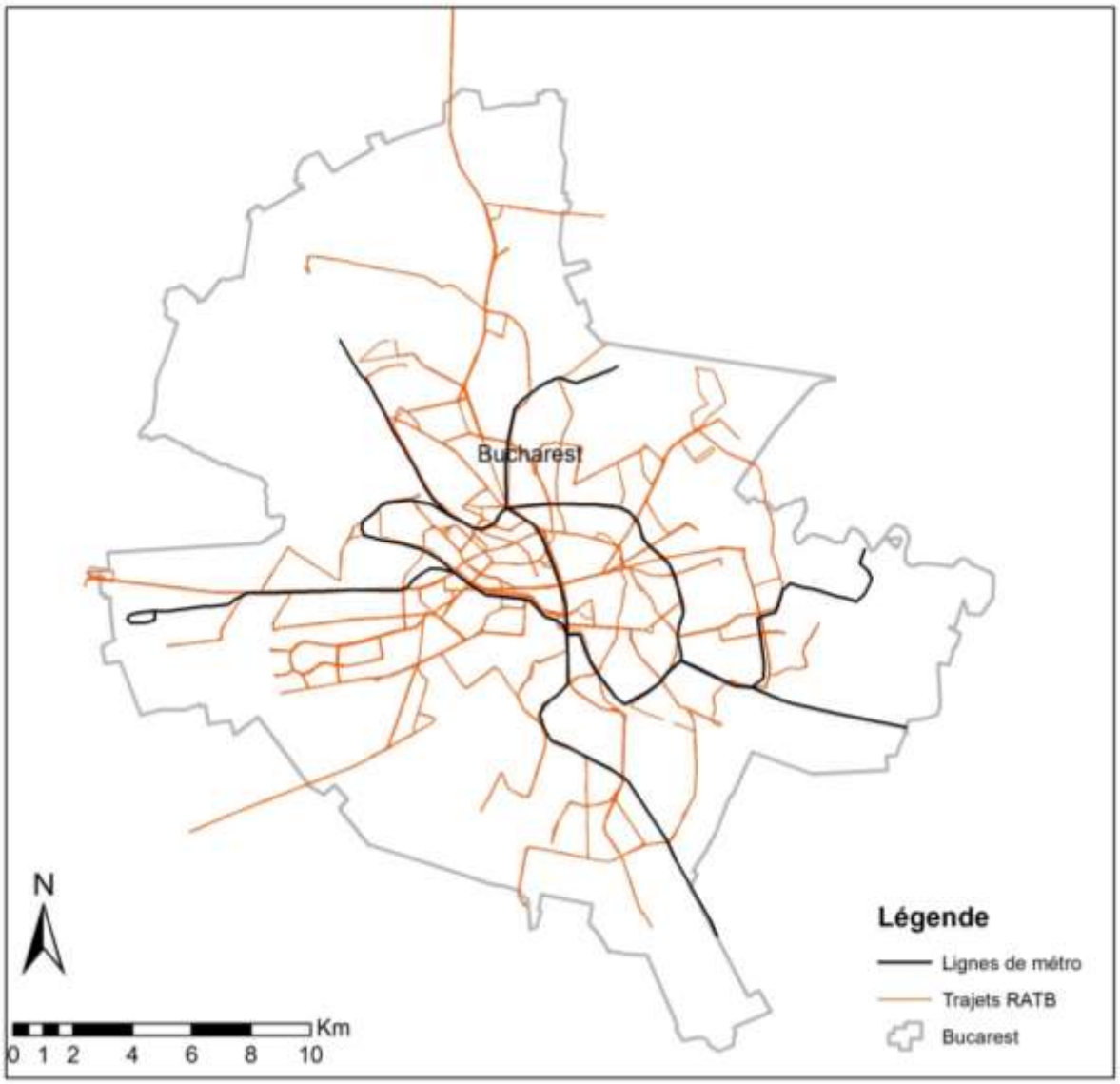


Figure 99 Les réseaux de métro et de la RATB (bus, tramway, trolley bus)

Il s'agit notamment des périphéries de la ville, qui sont couvertes soit par d'anciennes zones industrielles qui ont partiellement changé de fonction, soit par des zones naturelles (le lac Tei, par exemple) ou bien par des zones nouvellement bâties. Cette dernière catégorie d'espaces pose des problèmes d'accessibilité, car il s'agit aussi des nouvelles résidences qui ne sont pas toujours reliées au réseau de transport public.

Cette particularité constitue également un problème en dehors des limites administratives de la capitale – car, comme nous avons déjà montré, le système de transport public dépasse rarement ces limites : les nouvelles résidences qui se trouvent sur des

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

territoires administratifs des autres communes autour de Bucarest ne sont généralement pas desservies par un système de transport en commun, ou, si c'est bien le cas, il n'assure pas un accès facile à Bucarest. De plus en plus de résidences mettent en place des systèmes développées par des particuliers pour répondre au besoin d'accessibilité et transport des habitants. Par exemple, en visant la zone de développement Sud et plus précisément les nouvelles résidences de Popesti-Leordeni, un agent résidentiel montre que « *le problème de l'accessibilité se pose de plus en plus dernièrement. Il y a un projet de créer un réseau de minibus qui transite par la rue principale, et qui est proposé par une entreprise privée ; c'est une idée extrêmement utile, surtout car ça prend 25 minutes pour parcourir cette rue à pied, d'un bout à l'autre* » (Représentant agent immobilier zone Sud, entretien 2014).

La limite d'accessibilité imposée par les limites administratives a déjà été abordée par les acteurs impliqués en plusieurs reprises. Par exemple, en 2010, la RATB a signé des contrats avec les maires de plusieurs communes du département Ilfov afin de créer 10 trajets extra-urbains, dont seulement une partie existe toujours (RATB, 2011).

En ce qui concerne le réseau de métro, qui dessert une partie des grands quartiers et qui facilite l'accès au centre-ville, est le mode le plus rapide et efficace de transport en commun et est donc utilisé par un nombre important de voyageurs (Tableau 24).

Heures	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14
A	7894	19042	37181	43534	25479	18441	19077	21368	23161
B	9469	24431	50953	59948	32543	22155	22429	24839	27176
C	4746	8265	9635	10707	11350	11011	12374	14426	15133

Heures	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00
A	23568	24570	30796	37816	37979	25205	17149	11320	8355	1044
B	27902	29772	39133	49136	49215	30326	19432	12298	8637	968
C	14902	14166	14120	15176	15508	14963	12584	9365	7792	1196

Tableau 24 Nombre de passagers utilisant le métro bucarestois. Source des données : Metrorex, 2014. A = nombre moyen de passagers ; B = nombre moyen de passagers dans la semaine ; C = nombre moyen de passagers dans les jours fériés et les fêtes

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

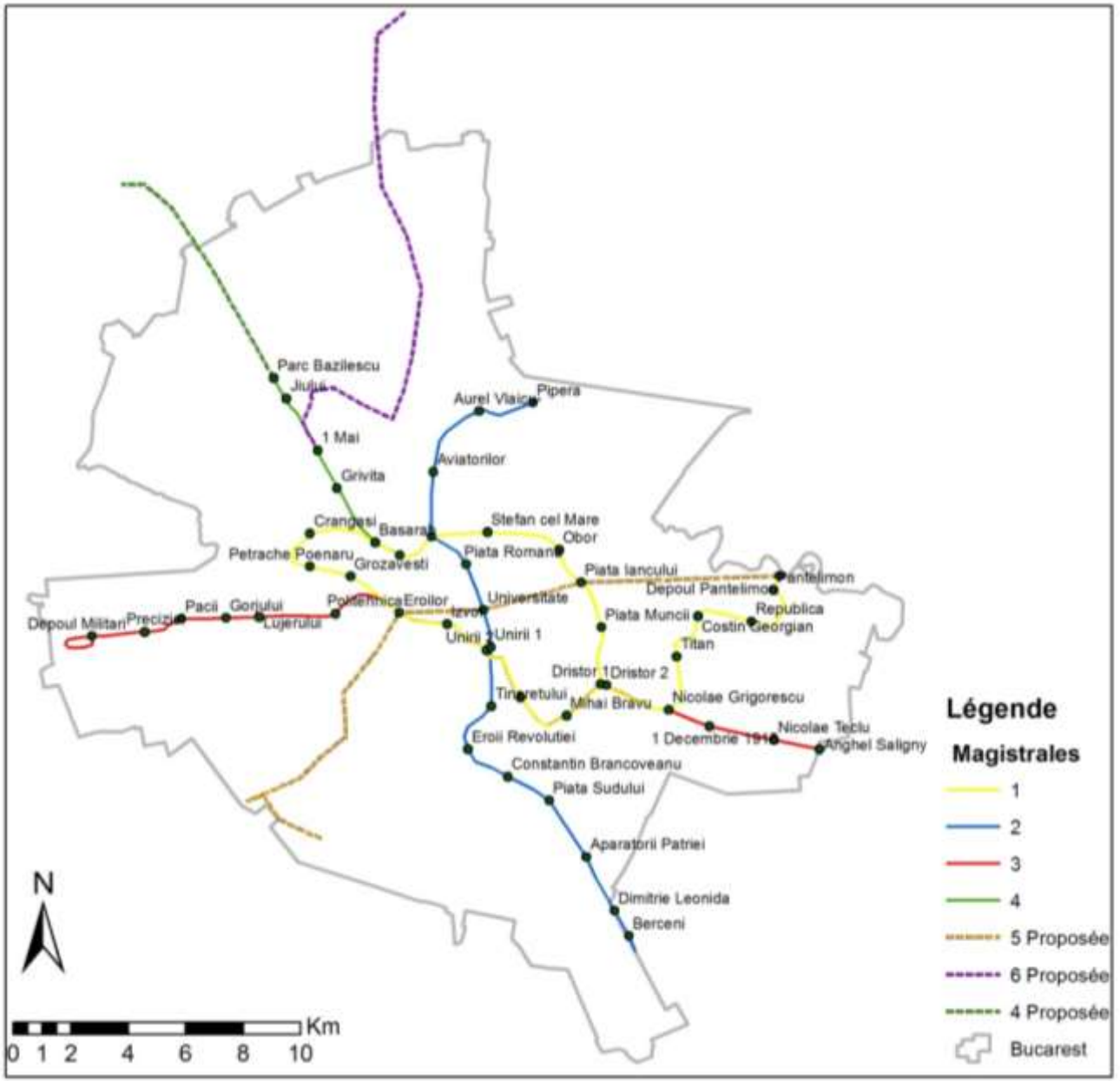


Figure 100 Le réseau de métro de Bucarest : magistrales existantes (1-4) et proposées. Image créée à la base du plan du réseau, Metrorex, 2013

	Année mise en service	Trajet
M1	1979	Dristor 2 - Gare de Nord - Dristor 1 - Pantelimon
M2	1986	Pipera - IMGB
M3	1983	Eroilor - Industriilor
M4	2000	Gare de Nord - 1 Mai
M5		Drumul Taberei - Pantelimon
M6		1 Mai – Aeroport Otopeni

Tableau 25 Les lignes de métro existantes (M1 – M4) et proposées. Source des données : Metrorex

Actuellement, le réseau de métro comprend 4 magistrales, 69,25 km de voies et 45 arrêts (PMB 2015), dont la plupart a été fait pendant la période communiste (Figure 100).

Selon les documents de planification, 2 nouvelles lignes de métro – la M5, reliant les quartiers Drumul Taberei (S-O) et Pantelimon (E) et la M6, qui connectera Bucarest à l'aéroport Otopeni – et une prolongation de la M4 seront construites (Tableau 25). Actuellement, les travaux pour la M5 sont en cours.

Conclusion

L'idée de durabilité dans les transports est relativement nouvelle en Roumanie : alors qu'ailleurs elle commençait déjà d'être mise en place dès les années 1970, c'est seulement après 1990 qu'elle est apparue au niveau national. Sa prise en compte dans la planification ou, encore, son implémentation, ont attendu encore plus d'une décennie. En réalité, le transport durable s'est imposé – ou a été imposé – par la nécessité de s'adapter au cadre européen après l'intégration dans l'UE en 2007.

Malgré ce fait, la voiture a gagné une place de plus en plus importante dans le transport urbain, à cause de manque des politiques capables de la limiter, mais aussi d'un système de transport public pas suffisamment efficace. Le réseau de métro ne couvre pas assez de terrain et le transport de surface se confronte à plusieurs problèmes qui diminuent son efficacité :

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

l'absence des voies réservées diminue l'efficacité du transport (Optar, 2013), le système n'est ni intégré, ni capable d'offrir des informations de base à ses passagers, il est limité à la zone administrative de la ville, etc.

Pourtant, les institutions publiques prennent des mesures pour améliorer les réseaux de transport public et pour y intégrer aussi les voies ferrées, ce qui pourrait faciliter le transport métropolitain.

6.3.Accessibilité et mobilité

La question de l'accessibilité des espaces (ou bien des services) par le transport se situe de plus en plus au centre des préoccupations actuelles et elle prend des formes plus diverses que dans le passé. Nous avons déjà parlé du transport routier, la grande priorité des acteurs publics depuis 1990, qui a fait qu'une bonne partie de leur implication (humaine, stratégique et financière) soit orientée vers les infrastructures routières. Cette approche est tout à fait explicable, surtout à une échelle plus générale, donc si on se rapporte à un cadre métropolitain ou régional ; depuis quelques années, l'image de l'accessibilité commence à se compléter avec des éléments liés à l'échelle humaine, sociale : les transports durables, qui ont l'atout de répondre également aux besoins environnementaux de notre société. Nous remarquons donc une croissance de l'intérêt porté aux politiques et aux actions orientées vers la mobilité douce, traduit par une implication amplement plus forte des représentants de la société civile, par des actions menées afin d'augmenter le rôle et la disponibilité des transports cyclables, par exemple, ou bien par les nouveaux documents stratégiques qui sont enfin axés directement sur ces modes de transport. Mais cette nouvelle ouverture vers les modes doux n'est pas la seule preuve d'une volonté d'intégration de l'accessibilité dans nos préoccupations.

Il est de notre avis que l'accessibilité est en elle-même une forme de « soutenabilité ». Elle a une composante socio-économique, car elle est censée d'assurer le lien facile des personnes, ou bien entre les personnes et les zones qu'elles fréquentent, mais, dans une nouvelle optique, elle a également une composante environnementale : un endroit accessible que par la voiture n'est pas complètement accessible.

Un système de transport devrait servir l'accessibilité (géographique) avant tout, d'autant plus quand il s'agit du cas d'une ville ou bien du cas d'un système de transport en commun.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

D'après JM. Huriot et J. Perreur (2004), « l'accessibilité d'un lieu, depuis un autre lieu ou depuis un ensemble d'autres lieux, mesure la facilité du déplacement qui permet d'atteindre ce lieu ».

« *L'accessibilité peut être définie comme étant la quantité de biens, d'emplois ou encore le volume de population qu'un individu peut joindre à partir d'un point donné, compte tenu du niveau d'offre d'infrastructures routières, de son comportement de déplacement et de l'attractivité des destinations possibles. Les opportunités qu'offre le territoire ne prennent de sens qu'à travers les conditions de transport qui permettent d'y accéder, et inversement les conditions de transport offertes par le réseau n'ont d'intérêt qu'en fonction des destinations desservies* » (DGR, 1998, cité par Jeannesson-Mange, 2008).

La notion d'accessibilité soutenable, donc celle qui concerne cette recherche, peut facilement être reliée au concept de multimodalité, dans la mesure où les pôles intermodaux sont eux-mêmes accessibles. Dans ce contexte, le rapport *Accessibilité des territoires et des services* du Setra (Jeannesson-Mange, 2008) attire l'attention sur le besoin de poser le contexte et fait la différence entre le milieu « urbain » et celui « interurbain » en ce qui concerne les éléments indicateurs de l'accessibilité. Pendant que dans le milieu urbain il est obligatoire de prendre en compte le réseau de transport en commun, les pôles d'échange, les rocades ou bien l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, l'interurbain accessible est plutôt caractérisé par une certaine qualité des infrastructures de transport routier ou des lignes ferroviaires. L'échelle est forcément différente quand on parle des éléments comme le temps de correspondance ou d'attente ou bien la durée du trajet ; dans ce contexte, une durée de correspondance entre deux trains de 20 minutes peut être considérée comme un facteur favorisant l'accessibilité d'un certain lieu, alors que la même durée entre deux rames de métro poserait de graves problèmes de mobilité.

L'accessibilité du transport de Bucarest

En ce qui concerne le territoire administratif de Bucarest, nous avons pris en compte deux principaux indicateurs pour analyser l'accessibilité de son système de transport public: premièrement, l'efficacité du système de transport en commun comparé avec le transport en voiture, et ensuite, l'accès de certaines zones au système de transport, en occurrence le centre-ville et le centre d'affaires Pipera. Nous avons adopté pour des approches différentes, en

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

fonction des spécificités des deux catégories d'espaces : pour la comparaison entre le transport en commun (TC) et celui en voiture privée (VP), nous avons utilisé des trajets liant des endroits fréquentés de la ville. Pour le centre-ville et la zone Pipera, nous avons analysé la durée des trajets en transport en commun depuis plusieurs zones (notamment résidentielles). Le deuxième indicateur pris en compte a porté sur les tarifs (accessibilité financière) des billets et abonnements Metrorex et RATB en liaison avec le salaire moyen net des bucarestois. L'accessibilité des nouvelles résidences a déjà été traitée dans le chapitre 4.

Afin d'évaluer l'accessibilité financière des citoyens au système de transports en commun, qui est l'un des indicateurs d'accès clés (UE, 2007), nous avons comparé les salaires moyens nets dans plusieurs pays postsocialistes au prix de 10 billets, correspondant au besoin de transport lié au travail d'une semaine. En comparaison avec les autres capitales postsocialistes, Bucarest offre un transport public peu cher: une personne paie en moyenne 1,16% de son salaire net pour utiliser le transport public pour une semaine, comparativement à 2,11% à Budapest, par exemple (Figure 101). La qualité du service est, elle aussi, inférieure.

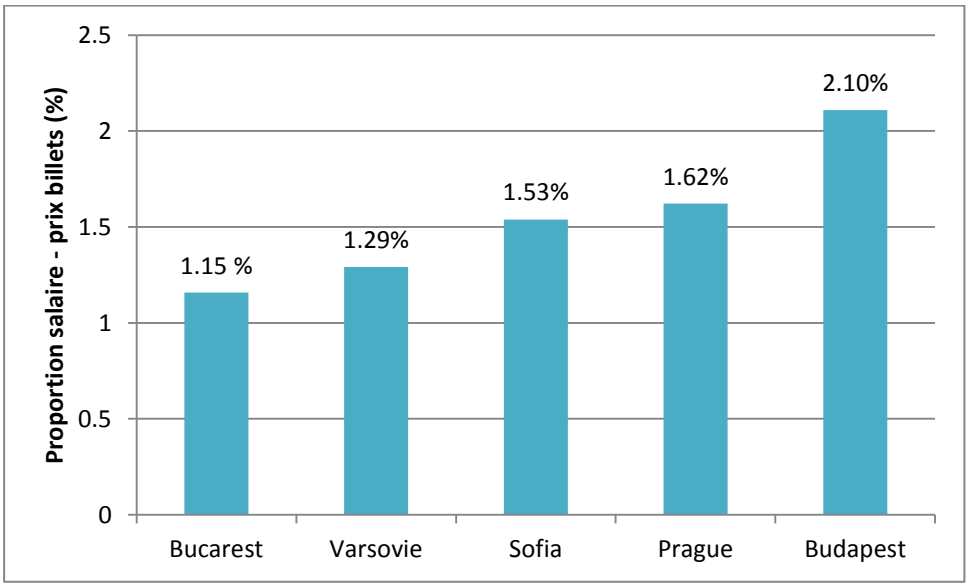


Figure 101 Proportion entre le tarif de 10 billets pour le transport public et le salaire moyen net (%) dans différentes capitales européennes postsocialistes

Les deux opérateurs de transport public offrent la possibilité de faire différents types d'abonnements, dont le plus complet coute l'équivalent de 15 euros.

Le manque d'intégration des deux opérateurs pose de problèmes aussi au niveau financier, car une personne qui utilise les deux modes de transport au quotidien doit dépenser 30 euros par

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

mois pour les deux abonnements, dans les conditions d'un salaire moyen mensuel de 262 euros (Eurostat, gains annuels nets, 2014).

En ce qui concerne l'accessibilité géographique du territoire, il est encore de plus nécessaire de souligner l'importance du transport en commun comme moteur de l'accessibilité. Pour comprendre si, en pratique, ce mode est suffisamment rapide et efficace pour répondre aux besoins des citoyens et donc pour constituer un choix viable face à la voiture personnelle, nous avons comparé 10 trajets en ville, en termes de durée du trajet en transport en commun ou bien en voiture (Tableau 26).

Les trajets ont des longueurs comprises entre 4,7 et 13,6 km. Ils visent des endroits publics fréquentés, comme des hôpitaux, des gares et gares auto, des universités ou bien des centre commerciaux ou d'affaires.

1. Place Drumul Taberei (parc Moghioros) – Pipera, centre d'affaires Iride Business park
2. Carrefour de la Chaussée Mihai Bravu et Splaiul Unirii – Gare du Nord
3. Route Gazarului – Place Obor
4. Place Alba Iulia – Gare auto Pacii
5. Hôpital Fundeni – Hôpital Militaire Central
6. Sun Plaza – Université Politehnica
7. Carrefour de la Rue Toporasi et Prelungirea Ferentari – Gare auto Basarab
8. Place Hurmuzachi – Place Presei Libere
9. Le Pont Grant – Université
10. Complexe résidentiel Edenia Titan - Gare Obor

Les durées des trajets en transport en commun (TC) ont été déterminées en utilisant l'application RATB pour le calcul des routes (elle comprend aussi le réseau de métro) et les durées en voiture privée (VP) ont été trouvées via Google maps, en validant ensuite les valeurs par une compagnie de taxis qui opère à Bucarest. En ce qui concerne ces dernières valeurs, elles représentent la durée des trajets dans les heures normales ; conformément aux représentants de la compagnie, la durée peut s'accroitre de 50 % durant les heures de pointe et /ou en situation météo défavorable.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

		Durée TC	Durée taxi	Durée VP	Km TC	Nombre de changements	Km VP
1	Place Drumul Taberei (parc Moghioros) – Pipera, centre d'affaires Iride Business park	74 min	25 – 30 min	39 min	13,6	1 (bus, métro)	15,5
2	Carrefour de la Chaussée Mihai Bravu et Splaiul Unirii – Gare du Nord	40 min	15 – 20 min	21 min	11.5	0 (métro)	8,6
3	Route Gazarului – Place Obor	59 min	20 – 25 min	24 min	9.9	1 (bus, bus)	9,6
4	Place Alba Iulia – Gare auto Pacii	45 min	30 – 35 min	27 min	10.2	1 (bus, metro)	10,7
5	Hôpital Fundeni – Hôpital Militaire Central	65 min	25 – 30 min	24 min	9.7	0 (bus)	8,5
6	Sun Plaza – Université Politehnica	49 min	25 – 30 min	22 min	11	1 (métro, métro)	9,3
7	Carrefour de la Rue Toporasi et Prelungirea Ferentari – Gare auto Basarab	78 min	25 - 30	16 min	12.8	2 (tramway, tramway, bus)	7,7
8	Place Hurmuzachi – Place Presei Libere	40 min	20 – 25 min	19 min	8.4	1 (tramway, bus)	8,3
9	Le Pont Grant – Université	35 min	10 – 15 min	11 min	4.7	1 (bus, bus)	4,4
10	Complexe résidentiel Edenia Titan - Gare Obor	47 min	15 – 20 min	15 min	6.5	0 (bus)	6,7

Tableau 26 La durée du déplacement sur 10 trajets en différents modes de transport (Annexe 2).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Nous remarquons que dans 100 % des cas, le trajet en voiture privée prend moins de temps que le trajet en transport en commun, indépendamment du nombre d'échanges ou de la longueur du trajet, même dans le cas où le trajet en TC est plus court que celui à prendre en VP. Les valeurs données par la compagnie de taxis (qui sont les durées minimales des trajets) sont globalement similaires à celles proposées par Google maps.

Les trajets en TC sont plus longues quand elles impliquent des tramways ou des bus ; le métro reste le mode de transport public le plus efficace.

Les différentes zones de la ville sont bien connectées, soit par voie de surface ou de transport public souterrain, parce que le réseau a été organisé au cours de la période communiste, comme de fournir aux travailleurs de tous les quartiers avec des possibilités de transport pour atteindre leurs lieux de travail. Le réseau n'a pas beaucoup changé à partir d'un point de vue géographique depuis le changement de régime politique, en partie en raison de son efficacité, mais aussi au fait que la ville a été plutôt stagnante au cours de la première décennie de la période de transition.

Une autre zone pour laquelle l'accessibilité est intéressante est ***le centre-ville***, où plus de 15% des bucarestois résident (PMB, 2015) et où 40% des habitants de la capitale se rendent très souvent (Figure 102), donc la politique d'accessibilité devrait prendre en compte ce fait. De plus, l'intérêt devrait être accordé aux transports publics ou alternatifs, afin de diminuer le trafic et la pollution dans cette zone déjà extrêmement chargée.

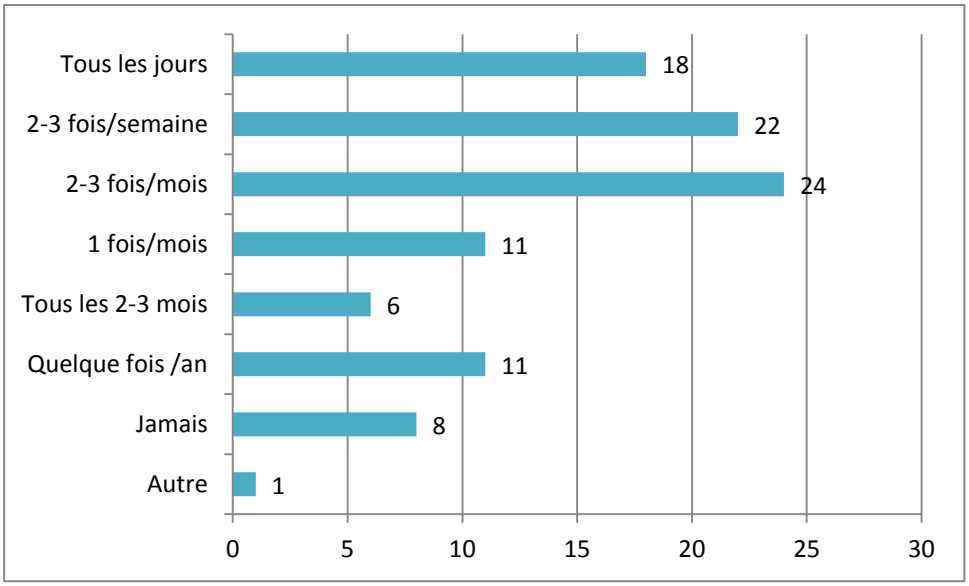


Figure 102 La fréquence à laquelle les bucarestois se rendent dans le centre-ville (%). Source des données, SNSPA (2011)

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Une des particularités de la zone centrale est le fait que toutes les grandes artères de circulation y convergent, ce qui détermine des flux importants de trafic. Ces boulevards assurent la circulation routière vers les périphéries de la ville et ensuite vers son extérieur. Etant donné la capacité extrêmement limitée de la rocade externe à prendre en charge le trafic (la plupart de la rocade a seulement une voie par sens), les chauffeurs préfèrent habituellement traverser la ville, en arrivant en mode obligatoire dans le centre, ce qui produit des effets négatifs en ce qui concerne l'environnement, la qualité du trafic ou bien la qualité de la vie et la santé des personnes.

Le trafic des 9 boulevards qui arrivent vers la Place Unirii peut atteindre 50 000 voitures par jours (dans les 2 sens) (ASUB, 2012) dans cette zone-là, ce qui favorise la création des embouteillages (Figure 103). Les problèmes d'accessibilité sont aggravés par les parkings sauvages qui affectent notamment les rues secondaires de la zone centrale, qui ne sont pas, généralement, desservies par un système de parking payant. L'accès des piétons est donc limité à cause des voitures garées sur les trottoirs, et celles garées sur la première voie ralentissent le flux de circulation. Les chauffeurs ont tendance de se garer le plus près possible de leur destination et leur comportement est soutenu par le manque de places de parking et par le manque de restrictions visibles de stationnement. Dans le centre, le stationnement a une durée plutôt longue, correspondant à la longueur d'une journée de travail, de 7 heures en moyenne (ASUB, 2012).

Figure 103 Trafic ralenti à la place Unirii. Image par Ana Baidan, 2016

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Le centre est très bien desservi en transport en commun. Trois des quatre lignes de métro passent par la zone centrale, en la connectant avec tout le reste de la ville. Trois autres lignes devraient, à termes, avoir des arrêts dans la zone centrale.

En ce qui concerne l'efficacité du transport en commun, nous avons utilisé le système de suivi de la RATB pour avoir des données sur la durée des trajets et le nombre de changements de mode /de ligne (Figure 105). La destination a été, à chaque fois, la place de l'Université, le point 0 de Bucarest. Les points de départ one été choisis dans la plupart des quartiers, a une distance approximative similaire du centre en transport en commun, sur deux lignes circulaires : une à 7 – 8 et l'autre à 8-13 km, afin d'assurer une cohérence des cas (Tableau 27).

Nr.	Point de départ	Durée	Longueur (km)	Modes
1	*Quartier Rahova, rue Miercurea Ciuc*	*50*	*7,2*	*Bus, métro, 15 min de marche*
2	*Quartier Giurgiului, Allée Huedin*	*39*	*7,7*	*Bus*
3	*Quartier Piata Sudului, Hôpital Al. Obregia*	*34*	*7,2*	*Métro, 15 min de marche*
4	*Quartier Dristor, Allée Fizicienilor*	*35*	*7,6*	*Métro, 8 min de marche*
5	*Quartier Titan, parc Titanii*	*40*	*7,2*	*Bus*
6	*Quartier Pantelimon, parc Florilor*	*45*	*7,5*	*Bus, métro*
7	*Quartier Tei, rue Glodeni*	*39*	*7,5*	*Tramway, métro*
8	*Le Quartier Français, rue Aron Cotrus*	*30*	*7*	*Bus, métro*
9	*Quartier Bucurestii noi, rue Hrisovului*	*35*	*7,6*	*Tramway, métro*
10	*Quartier Giulesti-Sarbi, rue Murelor*	*39*	*7,5*	*Tramway, bus*
11	*Quartier Militari, Rue Elevului*	*31*	*7,9*	*Métro, métro*
12	*Quartier Drumul Taberei,*	*37*	*7,7*	*Bus, 5 min de marche*

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

	allée Valea Boteni			
13	*Quartier Ghencea, rue Vladeasa*	*34*	*7,2*	*Bus*
14	Quartier Rahova, rue Zorelelor	55	9,5	Bus, tramway, métro, 15 min de marche
15	Quartier Berceni, Route Bercenarului	39	11,8	Bus, bus, métro, 7 min de marche
16	Quartier Aparatorii Patriei, rue Teascului	37	9,5	Métro, 20 min de marche
17	Quartier Salajan, rue Lunca Ozunului	41	9,7	Tramway, métro, métro, 13 min de marche
18	Quartier Titan, rue Varasti	46	10,6	Bus, métro, métro, marche 15 min
19	Quartier Pantelimon, rue Somnului	44	11,6	Bus, métro, métro
20	Quartier Andronache, rue Lavitei	50	8,1	Tramway, 17 min de marche
21	Quartier Baneasa, rue Meteorologiei	38	10,3	Bus, 12 min de marche
22	Quartier Straulesti, rue Lemnarilor	55	12,4	Bus, bus express, 10 min de marche
23	Quartier Bucurestii noi, rue Fratii Golescu	56	11,8	Bus, bus, bus express
24	Quartier Militari, rue Osiei	44	11,2	Métro, métro, 14 min de marche
25	Quartier Drumul Taberei, rue Paduretu	49	10,1	Bus, 6 min de marche
26	Quartier Ghencea, rue Lavei	57	10,3	Bus, 17 min de marche

Tableau 27L'accessibilité du centre (Place Universitatii) à partir de différents points de la ville (Annexe 3).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

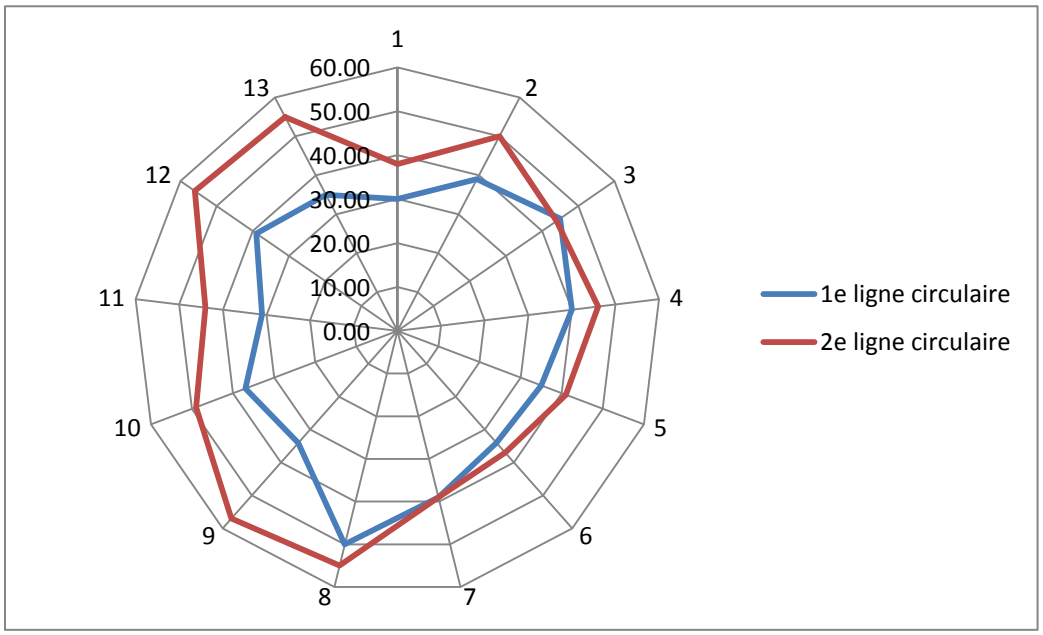


Figure 104 La durée (en minutes) nécessaire pour arriver à la place de l'Université des points donnés sur les deux lignes circulaires

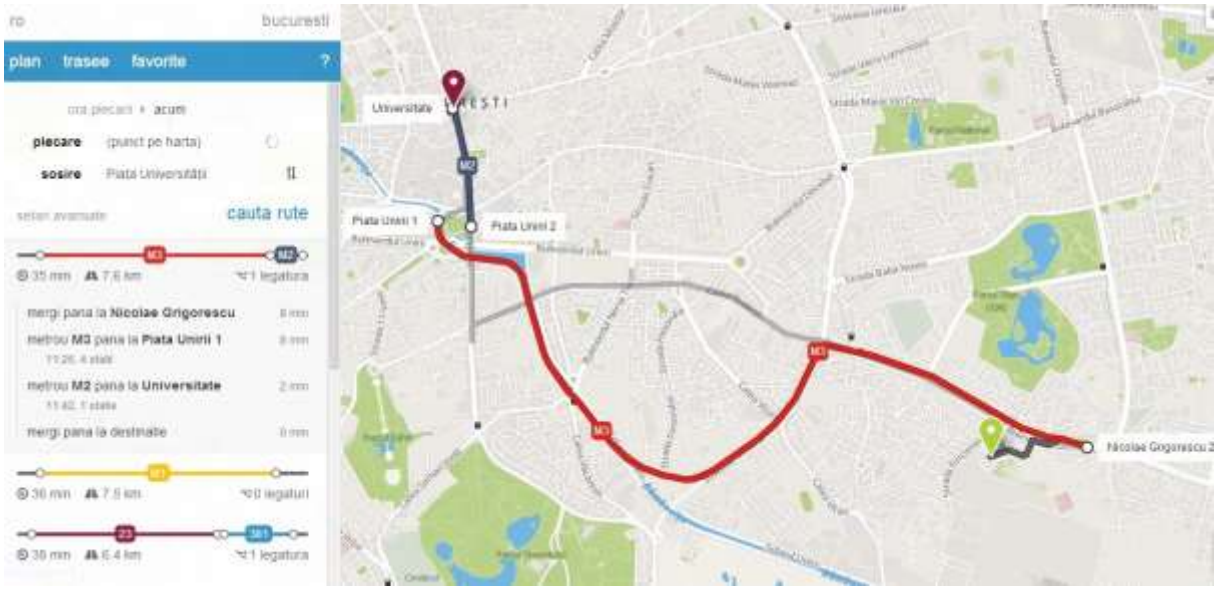


Figure 105 Exemple de planification d'un trajet en transport en commun, position 4 dans le Tableau 28. Les autres images se retrouvent dans l'Annexe 3.

Nous avons remarqué pour la première ligne circulaire une moyenne de 37,5 min nécessaire pour arriver à la place de l'Université, le trajet moyen en transport en commun (inclusivement marche, le cas échéant) étant de 7,45 km. La durée moyenne de la 2^{e} ligne circulaire est de 47 minutes, pour une distance moyenne de 10,53 km en transport commun (Figure 104).

En ce qui concerne le premier groupe, les trajets les plus courts en termes de durée correspondent habituellement aux directions desservies par une ligne de métro (nord, sud-est,

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

ouest). Les durées les plus importantes correspondent aux points de départ dans les quartiers Tei, Pantelimon, Rahova, Giurgiului et Giulesti-Sarbi. Ces quartiers, à l'exception de Tei, se retrouvent dans les dernières positions en termes de perception publique du sentiment de sécurité (Ciobanu, 2011). Pour le 2^{e} groupe, l'aspect de la ligne est relativement similaire avec les valeurs du premier groupe, même si parfois des disparités apparaissent. Elles s'expliquent par des différences géographiques entre les deux zones circulaires correspondant aux deux groupes, par exemple les quartiers Straulesti et la partie externe du quartier Ghencea.

Si nous faisons donc une comparaison entre les durées des trajets des deux groupes jusqu'au centre-ville, nous remarquons que les lignes se rapprochent au sud-est et au nord, donc le transport en commun est plus efficace ici. Ces zones correspondent au nord, avec la liaison avec l'aéroport, le centre d'affaires Baneasa-Pipera et les quartiers riches, mais également à la zone Berceni – Aparatorii Patriei, une zone résidentielle bien desservie par le transport en commun.

Les lignes se rapprochent également dans la zone 3, correspondant au quartier Pantelimon, montrant que ce quartier n'est pas bien desservi par le système de transport en commun.

La troisième zone d'analyse du point de vue de l'accessibilité est ***Pipera***, le principal centre d'affaires de Bucarest (voir chapitre 5).

Cette zone est desservie notamment par 2 arrêts de métro : Pipera et Aurel Vlaicu. Le transport en métro est préféré par les 75 000 personnes (Urzica, 2015) qui travaillent dans le centre d'affaires tous les jours, parce que les places de parking sont limitées et l'accès se fait difficilement aux heures de pointe.

La facilité de s'y rendre tient donc aux deux sorties de métro, mais elle dépend aussi des spécificités du lieu de départ (Tableau 28).

Le trajet Place Unirii – Pipera prend 14 minutes et celui de la Place Victoriei à Pipera, 7 minutes. Ce qui rend les trajets longs, notamment pour le cas des trajets de plus de 45 minutes, sont les correspondances avec des lignes de tramway ou de bus. Il est nécessaire de mentionner le fait que la durée d'attente des métro/bus n'est pas prise en compte dans les durées calculées.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Les quartiers proches – dans notre exemple, Tei – peuvent accéder à la zone Pipera en tramway.

Nr.	Point de départ	Durée (min)	Longueur (km)	Correspondances
1	Quartier Drumul Taberei, rue Pascani	55	14,2	Bus, métro
2	Quartier Titan, rue Liviu Rebreanu	51	14,4	Bus, métro, métro
3	Quartier Vitan	41	11,9	Métro, métro, 12 min de marche
4	Quartier Crangasi, rue Ceahlaul	37	8,8	Métro, métro, 12 min de marche
5	Quartier Berceni, rue Vatra Dornei	44	13,9	Bus, métro, 6 min de marche
6	Quartier Militari, métro Pacii	43	16	Métro, métro
7	Quartier Tei, rue Teiul Doamnei	30	3,5	Tramway, 7 min de marche
8	Quartier Pantelimon, hôpital Pantelimon	53	12,8	Bus, métro, métro, 7 min de marche
9	Quartier Chitila, rue Mihai Viteazu	56	11,2	Bus, métro

Tableau 28 L'accessibilité de la zone de services Pipera (arrêt de métro Pipera) en transport en commun, à partir de différents points de la ville (Annexe 4).

Conclusion

La répartition asymétrique du réseau de métro, qui reste le mode de transport le plus rapide, ainsi que la desserte inégale des lignes de bus /tramway rendent certaines zones moins accessibles que les autres.

Les quartiers externes de la ville sont souvent éloignés du centre ou des autres zones fréquentées, notamment car elles n'ont pas toujours accès au métro, ce qui accroit la durée du

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

trajet. Ils restent quand même quelques zones mal desservies, notamment dans les extrémités des arrondissements 4 et 5. Les résultats de nos recherches ont montré que la durée des trajets en transport en commun est souvent plus longue que la durée du même trajet effectué en voiture, ce qui rend le transport public peu efficace et donc moins attirant que la voiture.

Le centre est la zone de convergence de la plupart des routes et trajets, donc il est très bien desservi par le transport. En ce qui concerne l'accès au centre d'affaires Pipera, il est basé sur le métro et la durée des trajets dépend donc, d'un côté, de la distance entre le quartier de départ et les arrêts de métro Pipera et Aurel Vlaicu, et d'un autre, des correspondances avec d'autres modes de transport (des bus ou bien des tramways, qui dépendent donc du trafic).

6.4.L'intermodalité comme solution pour un transport plus fluide

L'intermodalité est « une caractéristique d'un système de transport, en vertu de laquelle au moins deux modes différents sont utilisés de manière intégrée pour compléter une chaîne de transport de porte à porte » qui permet, grâce à une approche globale, une utilisation plus rationnelle de la capacité de transport disponible (CE, 1997). Elle est considérée donc comme la manière optimale d'amélioration de la durée et du confort des passagers. Elle se fait donc dans une logique d'intégration et de complémentarité entre les modes, ce qui permet une utilisation plus rationnelle du système de transport (ibid.). Le concept a été cadré au niveau européen par le Traité de Rome, afin de permettre l'intégration des réseaux de transports européens (Ageron, 2014). L'intermodalité se distingue de la multi modalité, qui est la possibilité d'utiliser alternativement plusieurs modes de transport sur un même trajet.

En analysant les documents réalisés dans le but de créer une aire métropolitaine de transport, nous avons remarqué que les deux concepts ne sont pas clairement délimités ni définis. Dans l'étude d'opportunité commandée par l'AMTB (INCETRANS, 2014), le terme intermodalité est choisi tout au long de l'analyse et défini comme «*le cadre matériel et procédural qui assure des conditions optimales pour se déplacer au long d'un trajet, de l'origine jusqu'à la destination, en utilisant des réseaux combinés qui impliquent au moins deux moyens de transports différents, excluant la marche* ». Cependant, les termes « voyage multimodal » ou « terminal multimodal » apparaissent dans le texte sans avoir fourni une définition à part de ce concept. Dans le plan de mobilité urbaine durable 2016 – 2030 (PMB, 2015), les deux concepts sont également utilisés de la même façon. Nous pouvons comprendre cela par la

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

volonté de mettre à la disposition des passagers un système de transport complexe, s'appuyant sur le réseau existant, mais en assurant des possibilités de choix des modes, tout en offrant des parcours interconnectés.

Afin de mettre en place un système intermodal réaliste et efficace, il est nécessaire d'assurer, premièrement, la possibilité d'interconnecter les réseaux existants afin de créer des parcours complexes capables de répondre aux besoins des utilisateurs. Dans un autre temps, il faut mettre en place une interopérabilité qui soutienne ce système, c'est-à-dire, une capacité commune des services de transport de franchir les barrières matérielles, techniques ou opérationnelles.

L'administration bucarestoise souhaite mettre en place des pôles multimodaux pour relier les différents réseaux de transport public et leurs différents niveaux. Une étude commandée par l'Autorité Métropolitaine pour le Transport Bucarest montre qu'il est possible de mettre en place des pôles multimodaux, et que le choix final des modes et combinaisons de modes de transport est lié aux couts : non seulement les couts réels de transport, mais aussi des couts externes, liés à l'environnement, à la sécurité, à l'efficacité, etc.

Mais, à part l'intermodalité proprement-dite, le management de la mobilité doit prendre en compte d'autres éléments facilitant le transport urbain, notamment la mise à jour des moyens technologiques de gestion du transport public, ainsi que l'uniformisation du système de billetterie. En ce qui concerne la technologie utilisée pour le bon fonctionnement du transport urbain, deux éléments doivent être pris en compte : la nécessité de mettre en place un système de surveillance des déplacements et de localisation en temps réel des véhicules de transport public et la mise en œuvre d'un système d'information des passagers. Actuellement, les horaires des transports publics de surface sont aléatoires, notamment du fait des retards sur les trajets. Les arrêts de bus/tramway ne sont pas dotés de panneaux informatifs électroniques et le site internet de la RATB offre des informations concernant le trafic dans la mesure où des modifications des trajets ont été prévues bien à l'avance.

Le manque d'information pour les passagers, ainsi que l'impossibilité d'établir une communication efficace concernant le trafic entre ceux-ci et les représentants de la régie se traduit par un manque de confiance dans le système de transport en commun.

L'efficacité du système serait également améliorée par la création d'une billetterie unique pour toutes les catégories de transport en commun. En ce moment, le transport de surface qui

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

désert la ville de Bucarest utilise des billets uniques, sous forme de carte rechargeable. Ces cartes peuvent également être utilisées sur quelques lignes métropolitaines, s'il y a eu des accords entre les unités administratives desservies par les lignes et la RATB (par exemple, la navette vers l'aéroport Otopeni, qui ne se trouve pas dans la zone administrative de Bucarest, et qui a un tarif supérieur à un trajet normal). En même temps, l'accès au métro se fait sur base d'une autre carte, en n'ayant donc aucune liaison entre les deux.

La mise en œuvre d'un système de billetterie unique RATB – Metrorex – Lignes ferroviaires a déjà été testée à Bucarest en 2012, mais cela n'a pas satisfait tous les opérateurs impliqués, et donc le plan d'intégration tarifaire a été arrêté. Cette tentative a représenté une des premières activités de l'Autorité Métropolitaine de Transport Bucarest, institution créée en 2011.

Dans la logique de la création d'une aire métropolitaine de transport public ou bien des pôles multimodaux, il est impératif de faciliter les déplacements et les échanges en mettant à la disposition des passagers un système unique de billetterie incluant les transport publics au-delà de la limite administrative de Bucarest, ainsi que, si possible, des billets communs ou connectés avec le réseau ferroviaire qui desservira cette aire de transport. L'un des problèmes qui empêche ce développement est le fait que les différents opérateurs sont, pour la plupart des cas, en compétition, donc ils ne souhaitent pas coopérer (INCETRANS, 2014).

La solution est donc de gérer le transport métropolitain dans son intégralité, et ceci est une des attributions de l'AMTB.

Le processus de création de points multimodaux a déjà démarré par le choix des futurs pôles, construits autour des points terminus du réseau de bus. Ce choix a été fait en prenant en compte les couts, mais aussi les besoins et les infrastructures existantes, preuve étant que tous les points terminus n'ont pas été approuvés pour devenir des pôles multimodaux par la mairie bucarestoise. En 2014, 11 points multimodaux étaient déjà approuvés et 4 autres en attente (ibid.) (Figure 106, Figure 108).

La localisation de ces points sur le territoire bucarestois est stratégique : ils sont repartis de façon concentrique dans la ville, permettant donc un accès relativement uniforme. La plupart des points se trouvent dans ou à la limite des quartiers peuplés.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

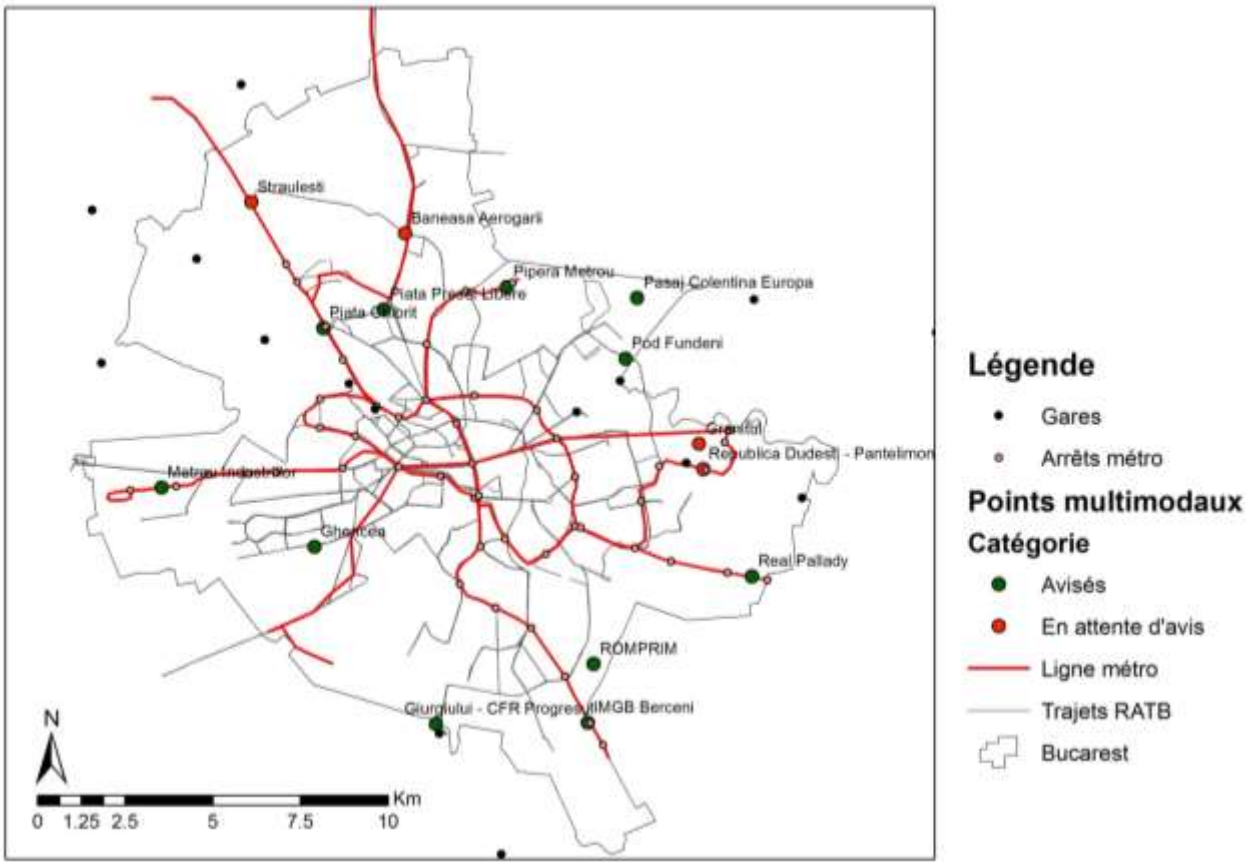


Figure 106 Les points multimodaux approuvés par la Mairie de Bucarest

Par contre, en ce qui concerne l'intermodalité proprement-dite, ces points ne sont pas adaptés et localisés de façon à permettre un transfert des passagers d'un moyen de transport à un autre, tout simplement car la plupart n'offrent pas accès à un autre type de transport en commun que les bus et tramways. Seulement 4 / 11 points intermodaux approuvés peuvent être liés facilement au réseau de métro et seulement 1 / 11 offre un accès facile à une gare.

Dans ce contexte, une solution possible serait d'exploiter plus intensément le métro et les voies ferrées, tout en offrant des connexions intermodales entre ces réseaux et le réseau de surface. Le système de métro est préféré par le public, car il fournit un accès rapide à la plupart des quartiers de la ville, sans être influencé par le trafic. En moyenne, 433 000 personnes utilisent le métro tous les jours (Metrorex, 2013) (Figure 107). La mobilité liée au travail est fortement liée au flux de passagers, fait montré en particulier par la répartition horaire des flux de passagers, qui augmente considérablement pendant les heures de pointe. Tenant compte de la distribution des stations terminales les plus exploitées, il y a plusieurs zones qui pourraient bénéficier de nœuds intermodaux, c'est-à-dire, des hubs de transports

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

publics offrant un accès facile aux transports en commun (train, systèmes de surface et souterrains, parcs à vélos, etc.) et permettant aux citoyens provenant des autres unités administratives de laisser leur voiture dans les parkings relais à proximité de ces zones. La Gare du Nord et la Gare Basarab ont déjà des éléments spécifiques à des pôles multimodaux, mais d'une façon simpliste. Elles bénéficient d'un métro et des liaisons au réseau de transports publics de surface, mais l'échange ne se fait pas de manière fluide, pour répondre aux besoins de l'intermodalité. La connexion se fait plus facilement avec le métro (elle est facilitée par des indicateurs vers les lignes), mais les arrêts de bus ou bien la gare auto Baneasa ne sont pas indiqués. Il n'y a aucun système d'information en commun concernant les choix de transport à partir de la descente du train.

Les gares Obor, Pantelimon et Titan, dont la proximité des stations de métro pourrait être d'une grande importance dans la facilitation de la mobilité, devraient prendre en compte pour la création des nouveaux nœuds multimodaux (Figure 109), malgré le fait qu'actuellement elles ne sont pas en mesure de faire face à un tel échange. La gare Obor a le bénéfice de se trouver dans une zone « naturelle » d'échange entre Bucarest et ses communes voisines, ainsi que d'être dans u n quartier peuplé, à un haut besoin de mobilité.

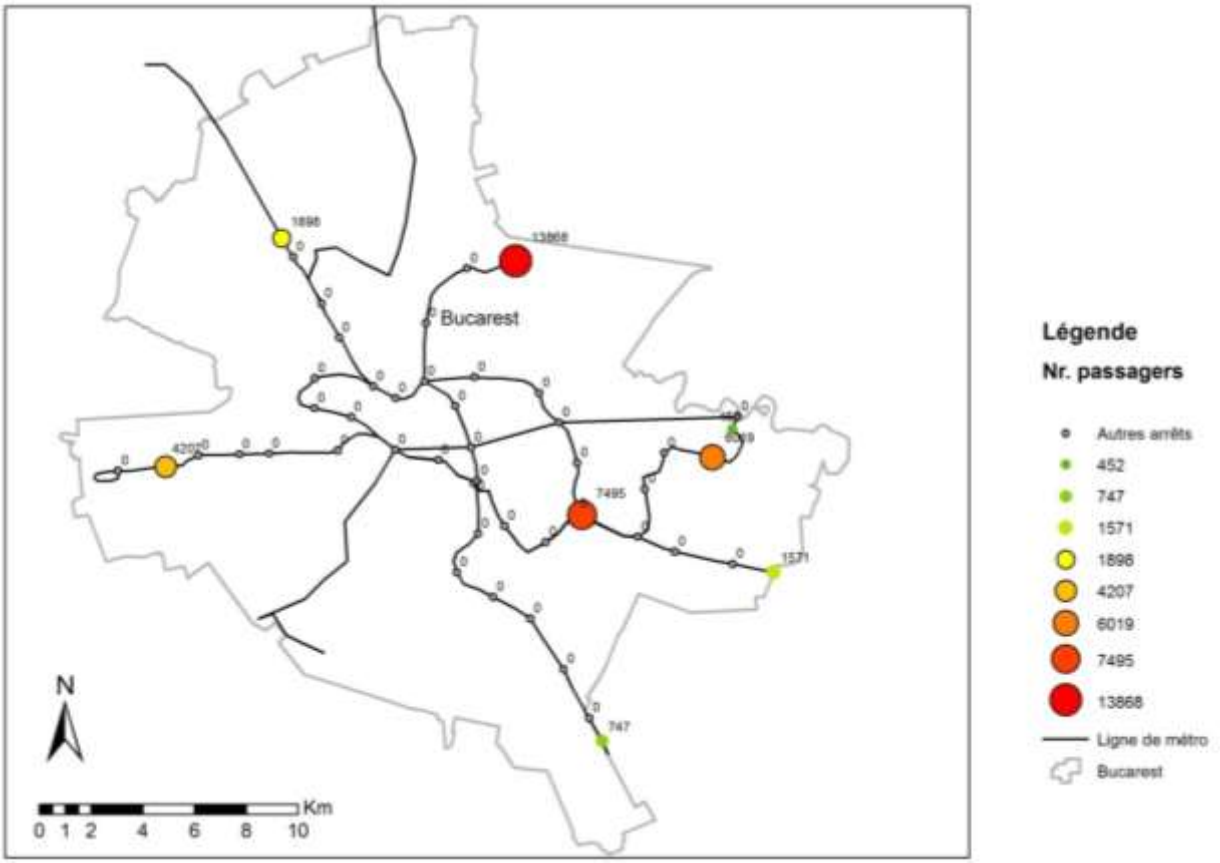


Figure 107 Le nombre moyen de passagers enregistrés dans les arrêts de métro terminus

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Cette approche permettrait de suivre la même logique que la proposition faite par le Groupe de mobilité au sein de l'administration publique de Bucarest, qui souhaite créer un réseau ferroviaire efficace pour desservir toutes les zones situées dans un rayon de 100 km de la capitale, afin de soulager la pression sur le transport routier régional et offrir une alternative durable pour les navetteurs.

Figure 108 L'entrée de l'arrêt de métro Pipera, un des points multimodaux approuvés par la Mairie de Bucarest. Source image : Google maps, 2014

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

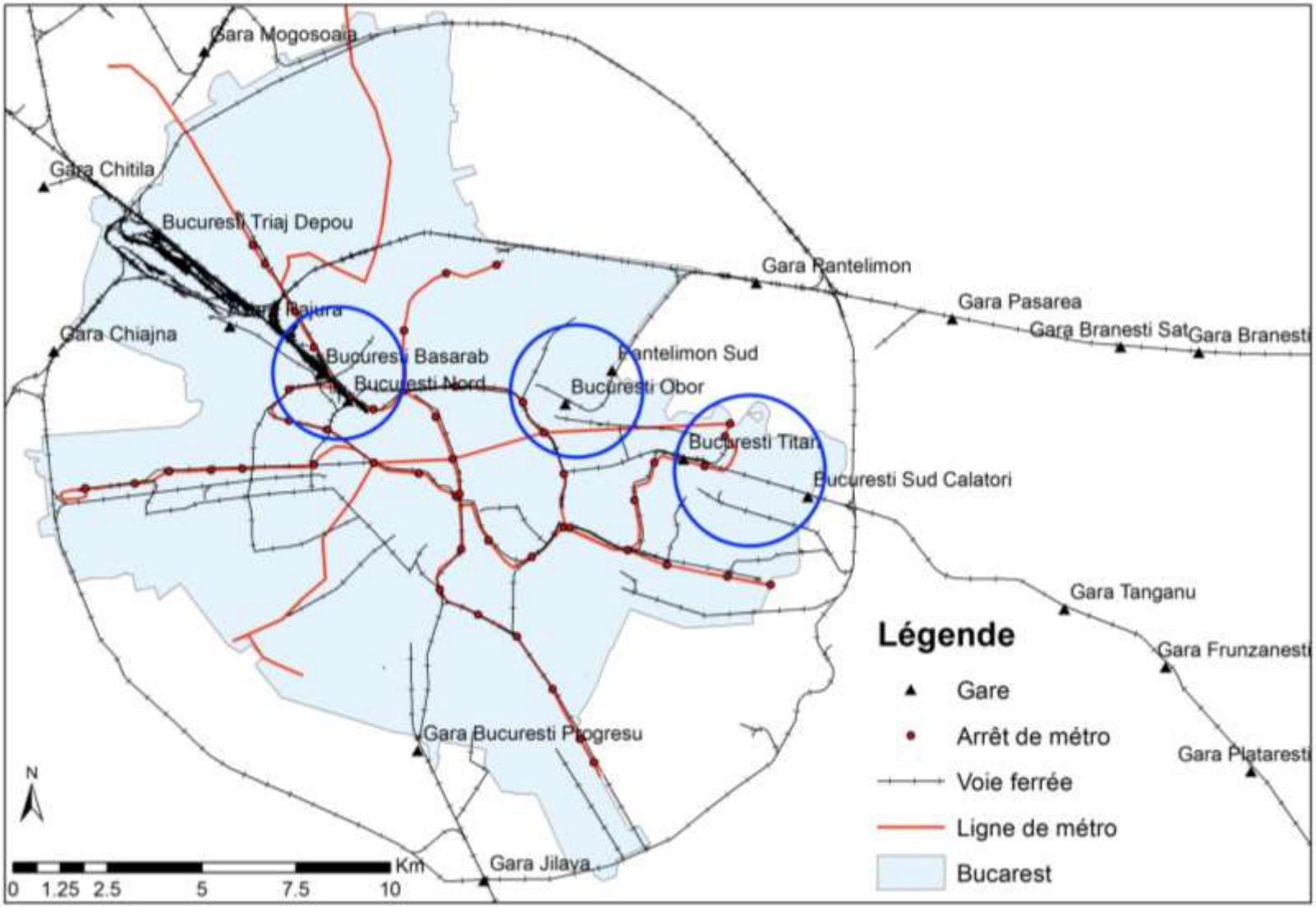


Figure 109 Les gares Obor, Pantelimon et Titan, trois potentiels points multimodaux autour des gares à développer

Conclusions du chapitre

Il est nécessaire de chercher des solutions qui peuvent résoudre, à moindre coût et rapidement, les besoins d'une ville en pleine croissance. Un accent important devrait être mis sur le transport en commun rapide et efficace, tout en limitant l'accès des voitures dans les zones centrales afin résoudre un bon nombre des problèmes liés à ce facteur.

Le cas de Bucarest n'est pas unique en Europe: plusieurs capitales postsocialistes sont actuellement confrontées à des changements de politique importants, en raison de la nécessité d'adopter une approche plus verte et plus durable sur le transport urbain. Cette nécessité est dictée et réglementée par l'UE, mais est aussi une pratique, la nécessité réaliste dans le processus de rendre les villes plus accessibles et le transport urbain plus durable et économique.

Même si la Roumanie occupe la dernière position européenne en ce qui concerne l'indice voiture / de la population, Bucarest montre une situation statistique différente. Avec ses plus de 900 000 voitures, sans tenir compte de ceux qui transitent tous les jours, la ville est confrontée à des problèmes liés à la circulation: les congestions, le manque de places de stationnement, la pollution. Les politiques européennes ont souligné la nécessité de trouver des alternatives durables pour le transport "classique" liés à l'automobile, se concentrant principalement sur les transports en commun, des vélos et des piétons. Quand il vient au système de transports en commun, afin de constituer une alternative réaliste et efficace au panier privé, il doit desservir même les zones et les quartiers les plus éloignées, y compris les nouvelles résidences; En outre, il doit fournir des connexions entre ces zones et le reste de la capitale, en particulier les principaux domaines de travail attraction. Il a été montré que le métro est le plus facile à utiliser et des moyens efficaces de transport à Bucarest, particulièrement attrayant pour sa vitesse, son réseau stratégique développé, ainsi que l'important avantage de ne pas être influencé par le trafic routier. Cependant, le système de métro ne peut pas résoudre les problèmes de la capitale et la congestion, et des mesures adjacentes plus complètes doivent être prises, telles que la création de métro intermodal - pôles de train, tout en offrant d'autres services: parkings de relations publiques, parkings de location de vélos et services, etc., de proposer des alternatives de transport plus écologiques pour les citoyens et en particulier les navetteurs.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Conclusions générales

Dans l'histoire de la Roumanie, Bucarest occupe, bien évidement, une place à part. D'abord par sa fonction de capitale, mais aussi parce qu'à l'époque communiste, sous Ceausescu, elle représentait le phare du régime, bénéficiant d'une attention particulière en matière d'investissements et de développement. Sur ce point, sa trajectoire est comparable à celle des autres capitales anciennement communistes. Les differentes périodes ont chacune marqué le territoire e Bucarest qui se retrouve, 25 ans après le plus important changement politique et administratif, dans un contexte renouvelé de développement.

La période communiste a laissé des traces dans le tissu urbain de la capitale, qu'elle a profondément modifié et façonné à sa vision. Aujourd'hui, les architectes et urbanistes essaient d'accorder les nouveaux éléments de la ville avec les éléments existants, en souhaitant retrouver une cohérence fonctionnelle et esthétique capable de répondre aux besoins des habitants.

Mais cette situation est loin d'être singulière. D'autres capitales européennes qui ont vécu le socialisme se retrouvent dans des situations similaires, en se confrontant aux besoins d'orienter leur territoire vers une nouvelle direction, plus adaptée au « nouveau » contexte européen élargi. Pour le mettre en évidence, nous avons analysé les villes de Budapest, Varsovie, Sofia et Prague, ensemble avec Bucarest, et nous avons retrouvé des éléments semblables.

En ce qui concerne l'économie, il s'agit d'un passage à l'économie de marché par une confrontation de l'offre et la demande et le libre jeu du marché. La société est caractérisée par une mixité sociale croissante, une augmentation de la classe moyenne, ainsi que des différences sociales, ce qui fait que la politique commence à inclure l'égalité sociale. Le libre mouvement de la population et le contrôle limité ou non-existant de la démographie a produit des effets différents dans les pays analysés, Bucarest étant la seule capitale qui n'a pas eu une croissance démographique. L'évolution libre des territoires, basée sur la mise en valeur du vrai patrimoine (contrairement au patrimoine idéologique pendant le communisme) et la planification qui implique des acteurs divers et qui prend en compte différents problèmes rend le processus plus équilibré et centré sur d'autres valeurs que pendant le communisme.

En analysant le parcours urbain de ces capitales, leurs problèmes et le cadre mis en place pour les résoudre, nous avons centré l'analyse sur trois domaines qui, à notre sens, influencent le

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

plus le développement et l'aménagement urbain actuel. Il s'agit des nouvelles zones résidentielles, des grands espaces commerciaux et de bureaux, du transport et de la mobilité urbaine. Ces trois directions ont été analysées dans la 2e partie, pour le contexte bucarestois.

La première conclusion que nous pouvons tirer est que, après une longue période de transition, les pratiques, la manière de faire et les approches des acteurs publics impliqués commencent à être adaptées au contexte européen actuel. Même si nous ne pouvons pas toujours parler d'un système efficace dans tous les domaines, nous constatons que les choses évoluent, soit par la professionnalisation croissante des individus et institutions impliquées, soit par les insistances européennes ou des bénéficiaires roumains et étrangers.

La corruption reste toujours présente, mais semble moins prégnante qu'auparavant. Cette diminution est due en partie aux politiques menées sous la coordination européenne, mais elle est soutenue également au niveau local, par un certain comportement des investisseurs (étrangers), de la presse et de la société civile. La bureaucratie, qui s'est assez accrue, notamment dans l'immobilier, pose également des questions. Le nouveau système législatif, qui a pris beaucoup de temps à se développer dans le domaine de l'aménagement urbain se caracterise par la multiplication de soupapes et dérogations diverses, ou bien dans certains cas d'un manque de règlements à son soutien, ce qui permet aux acteurs de prendre des voies légales, mais pas toujours au profit de la ville.

En ce qui concerne le jeu d'acteurs, nous remarquons une implication diverse, en fonction du domaine. A part les administrations et institutions publiques concernées, l'immobilier permet une implication importante des développeurs (structures privées), alors que la mobilité urbaine, par exemple, tient d'avantage compte des avis des représentants de la société civile. Le cadre légal a limité, à partir de 2014, l'implication de la société civile dans le processus de création et modification des plans d'urbanisme (voir chapitre 3).

De plus en plus de représentants de structures différentes, publiques et privées, sont impliqués dans la rédaction des stratégies et plans liés (directement ou indirectement) à l'aménagement urbain.

La manière de faire, concrètement, sur le terrain, diffère elle aussi en fonction du domaine.

La croissance résidentielle est spéculative. Les développeurs ne se basent pas habituellement sur des études de marché avant de construire, mais ils construisent plutôt sans tenir compte des besoins ou demandes du public, qui leur restent inconnues. Parfois, ils suivent l'impulsion

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

donnée par des politiques comme « Prima casa », qui a déterminé la construction de nombreux logements peu onéreux et adressés à une population au revenu moyen ou bas-moyen (voir chapitre 4). Par contre, le développement commercial est adapté à la demande (Figure 110).

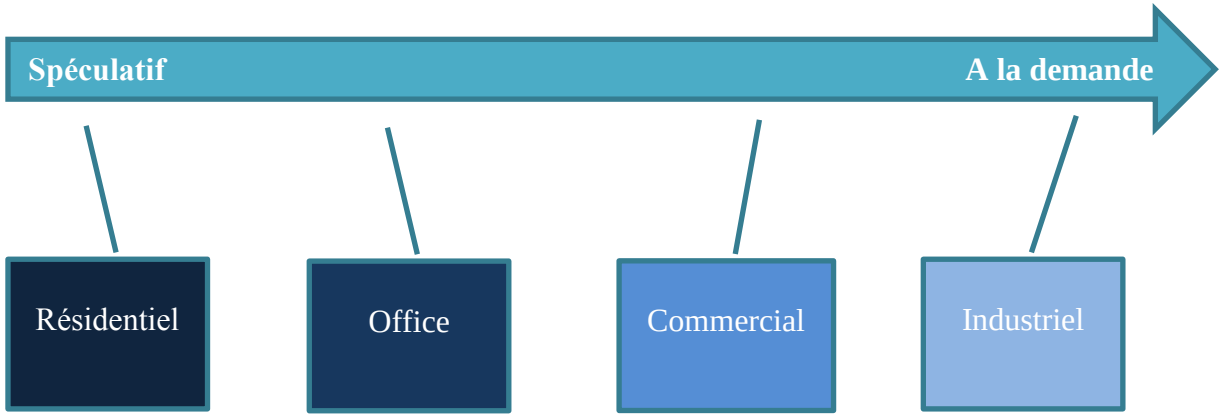


Figure 110 Les principales catégories immobilières en fonction de la manière de construire. Source des informations : JLL, entretien, 2016

Les bâtiments de bureaux sont, eux aussi, relativement facilement adaptables aux demandes des bénéficiaires, ce qui fait que les développeurs répondent aux « vagues » de demande suivant les moments de stabilisation des marchés. Cette approche fait que les bâtiments de bureaux ne sont pas toujours complètement occupés.

En ce qui concerne les nouveaux complexes commerciaux, leur développement demande souvent une planification, et donc une adaptation aux conditions de l'environnement local (social, économique, concurrentiel, etc.).

Les constructions les plus adaptées aux demandes sont celles à utilisation industrielle, car elles répondent à des exigences spécifiques des bénéficiaires finaux. Cette possibilité est facilitée par la durée réduite d'une telle construction, qui est en moyenne de 6-8 mois.

En analysant les processus reliés aux trois domaines de développement, ainsi que les changements visibles dans la ville durant les dernières années, nous remarquons une évolution évidente et positive du territoire urbain.

« *La croissance résidentielle va se faire entre les deux rocades bucarestoises. Bucarest est une ville en plein développement. Pendant les années de la crise, nous avons assisté à une tendance des habitants à déménager vers l'extérieur de la ville, vers les périphéries ou les communes adjacentes. Dans le futur, nous allons assister de nouveau à une tendance de*

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

retour en ville. Bucarest a beaucoup changé par rapport au passé récent, ces changements sont visibles. Nous avons encore à travailler sur tout ce qui concerne le kitsch – les égouts, les affichages publics, la présence des fils électriques et les couleurs qui ne sont pas toujours adaptées au contexte. Mais Bucarest est aussi devenue une ville très propre et très dynamique. Tous ces changements sont dus au fait que les taxes et frais vont directement dans les budgets locaux, pas dans le budget national » (Madalina Manoila, entretien, 2014).

Au niveau externe, nous pouvons certainement parler d'un étalement urbain au niveau de la « métropole » bucarestoise, mais aussi de la création d'une *edge city* dans la zone de nord – nord-est. Morphologiquement, cela changera la typologie de la ville, qui a toujours eu une croissance concentrique, par l'addition d'un nouveau pôle basé sur le domaine business. Ce nouveau développement sera peut être visible dans l'évolution démographique de la ville.

Stratégiquement, cette évolution devrait être soutenue par les documents de planification urbaine, notamment le nouveau PUG, qui est en analyse et rédaction au moment de l'écriture de cette thèse, mais aussi par la nécessité de créer une aire métropolitaine de droit, capable de répondre aux besoins d'un territoire extrêmement dynamique.

Concrètement, elle doit être faite autour des individus, des citoyens, en prenant en compte les 3 composantes du développement durable : le social et l'environnement, et pas que l'économique. « Un urbanisme « paysager » amical avec la nature est envisageable » (Paquot, 2006), ainsi qu'une place à la voiture qui laisse survivre aussi les piétons et les espaces publics.

Il est nécessaire de continuer et permettre d'avantage l'implication des acteurs politiques informels dans la création de la ville, pour créer le lien entre la démocratie participative et celle représentative.

Notre étude s'est limitée à analyser trois des éléments qui mènent au développement de la ville. Mais certaines conclusions dérivées de notre recherche pourraient porter un intérêt particulier pour être approfondies : les connexions entre les politiques et le cadre législatif au sujet de l'aménagement urbain, ou bien entre les stratégies et les projets qui sont en effet menés sur le territoire ; le rôle de la société civile et les ouvertures apportées par son implication dans le processus de prise de décision ; le lobby des financeurs et acteurs privés auprès des décideurs administratifs et politiques et la façon dont il affecte le processus

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

législatif et décisionnel ; la logique territoriale et fonctionnelle du bâti ; l'analyse de la « durabilité » de la ville contemporaine.

Il est nécessaire d'approfondir ces aspects pour aider à fournir une image correcte et claire du développement non seulement nécessaire, mais aussi souhaitable pour la ville de Bucarest. Les attentes – qu'il s'agisse des attentes européennes ou bien de celles des habitants – ne devraient pas constituer des barrières au développement, mais des directions à suivre. De plus, il est toujours utile de regarder en arrière pour identifier les pièges qui existent toujours dans le processus d'aménagement, même si actuellement elles prennent une forme différente.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Bibliographie

Académie Roumaine, (2013), Avis d'enregistrement nr. 3700 /24.05.2013, Bucarest.

ADRBI, (2014), Plan de Développement Régional de la région Bucarest – Ilfov (PDR), Bucarest.

Ageron, P., (2014), Notion à la une : intermodalité, dans Géo Confluences, publié le 30.09.2014.

Aguilera, T., (2015), Gouverner les illégalismes urbains : les politiques publiques face aux squats et aux bidonvilles dans les régions de Paris et de Madrid, thèse de doctorat, Institut d'études politiques, Paris.

Allen, A., (2003), Environmental planning and management of the peri-urban interface: perspectives on an emerging field, Environment & Urbanization, Vol. 15 No 1 April 2003.

Alpopi, C., Manole, C. (2013), Integrated Urban Regeneration -Solution for Cities Revitalize, Procedia Economics and Finance, Vol. 6.

Andrusz, G., Harloe, M., Szelenyi, I., (1996) Cities after socialism: urban and regional change and conflict in post-socialist societies, Blackwell Publishers, Oxford.

ASUB, (2012), Plan intégré de développement urbain (PIDU) de la zone centrale de Bucarest.

ATU, (2011) – Audit al dezvoltarii urbane in Bucuresti (Audit du développement urbain à Bucarest), Rapport 1ere étape, Asociatia pentru tranzitie urbana, Bucarest.

Batty, M., Barros, J., Alves, S., (2004), Cities: continuity, transformations and emergence, CASA working paper 72, UCL, Londres.

Baudelle, G., Jean, Y., (2009), L'Europe – aménager les territoires, Armand Colin, Paris.

Billard, G., (2010), Une géographie de la fermeture résidentielle en France. Quelle(s) méthode(s) de recensement pour quelle représentation du phénomène ?, dans Annales de Géographie, nr. 675.

Bittel et al., (2014), Casele vietilor noastre (Les maisons de nos vies), Ed. Humanitas, Bucarest.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Candea, M., Bran, F., Cimpoeru, I., (2006), Organizarea, amenajarea si dezvoltarea durabila a spatiului geografic (L'organisation, aménagement et développement durable de l'éspace géographique), Ed. Universitaire, Bucarest.

Bazavan, S., (2016), Center-west Bucharest becoming the new go to area for office developers, dans Business Review, publié le 28.03.2016, consulté le 24.05.2016.

Balteanu, D., Grigorescu, I. (2005), The Metropolitan Area of Bucharest Municipality. Present-day features related to some environmental issues within the international context, Romanian Review of Regional Studies, 1, Bucarest.

Berza, V.M., (2008), Risc si dinamica urbana (Risque et dynamique urbaine), Ed. Universitaire "Ion Mincu", Bucarest.

Bogart, W.T., (2006), Don't Call it Sprawl. Metropolitan Structures in the Twenty First Century, Cambridge University Press.

Blandy, S., Lister, D., Atkinson, R., Flint, J., (2003), Gated Communities: A Systematic Review of the Research Evidence, Université de Glasgow.

Bourdeau-Lepage, L., (2004), Courses inégales à la métropolisation, danr revue Regard sur l'Est, Dossier Capitales de l'Est, sous le feu des lumières.

Broadberry, S., Klein, A., (2008), Aggregate and per capita GDP in Europe, 1870-2000: continental, regional and national data with changing boundaries, dans Scandinavian Economic History Review 60(1).

Brossat, A., Combe, S., Potel, J-Y., Szurek, J-C., (1990), A l'est, la mémoire retrouvée, La Découverte, Paris.

Budisteanu, I., 2008, The role of housing policies in shaping future urban development, Université Spiru Haret, Bucarest.

Cahn, M., (2003), Maitriser l'étalement urbain. Bonnes pratiques de villes européennes et américaines, dans ADEME/Energie – cités, septembre 2003.

Calvez, J-Y., (2004), La nouvelle Europe, Études 9/2004, Tome 401.

Carcea, F., Seceleanu, I., (2011), The management of forests in the Vlăsia Plain, Revue des Forets, No. 5, Romsilva, Bucarest.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Calinescu, C., (1969), Biogeografia Romaniei, Ed. Stiintifica, Bucarest.

Candea, M., Bran, F., Cimpoeru, I., (2006), Organizarea, amenajarea si dezvoltarea durabila a spatiului geografic (L'organisation, aménagement et développement durable de l'éspace géographique), Ed. Universitaire, Bucarest.

Cavasdan (Catana), A., (2012), Influenţa integrării economice europene a României asupra comerţului cu amănuntul românesc (L'influence de l'intégration économique européenne de la Roumanie sur le commerce roumain en détail), thèse de doctorat, Université d'Oradea.

CBRE, (2011), Business footprints, global office locations 2011, CB Richard Ellis | Global Research & Consulting.

CBRE, (2013), Local and international investors seek prime properties across Romania, Romania Investment Market View.

CE, (1997), Intermodalité et transport intermodal de marchandises dans l'Union Européenne. Une logique de systèmes pour le transport de marchandises, stratégies et actions visant à promouvoir l'efficacité, les services et le développement durable, communication de la Commission au Parlement Européen et au Conseil, COM/97/0243.

CE, (2001), Stratégie Européenne pour le Développement Durable.

CE, (2006), Questions-réponses sur la stratégie thématique pour l'environnement urbain, Communiqué de presse MEMO/06/9 Bruxelles.

CE, (2010a), Making our cities attractive and sustainable, Office des publications de l'Union Européenne, Luxembourg.

CE, (2010b), Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive, communication de la Commission Europe 2020, Bruxelles.

CE, (2011), «Transports 2050»: la Commission présente un plan ambitieux pour accroître la mobilité et réduire les émissions, Communiqué de presse IP/11/372, Bruxelles.

CE, (2013a), Ensemble vers la mobilité urbaine compétitive et économe en ressources, Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Economique et Social Européen et au Comité des Régions, COM(2013) 913, Bruxelles.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

CE, (2015), Road safety in the European Union, Commission Européenne, DG Mobilité et Transport, Bruxelles.

Cepoiu A. L., (2005), Restructurarea urbana a municipiului Bucuresti in etapa actuala: conditii, participare, mijloace de interventie (La restructuration urbaine de Bucarest dans l'etape actuelle: conditions, participation, moyens d'intervention), Comunicari de Geografie (IX), Ed. de l'Université de Bucarest, Bucarest.

Cepoiu, A. L., (2008), Rolul activitatilor industriale în dezvoltarea asezarilor din spatiul metropolitan al Bucurestilor (Le rôle des activités industrielles dans le développement des communes dans l'espace métropolitain de Bucarest), thèse de doctorat, Université de Bucarest.

Charmes, E., (2015), La vie périurbaine face à la menace des gated communities, Paris, L'Harmattan.

Chelcea, L., (2008), Bucurestiul postindustrial. Memorie, dezindustrializare si regenerare urbana (Le Bucarest postindustriel. Mémoire, désindustrialisation et régénération urbaine), Ed. Polirom, Iasi.

Chitu, I.B., Tecau, A.S., 2014, Aspects of the Romanian food retail market, Bulletin of the Transilvania University of Braşov Series V: Economic Sciences,Vol. 7.

Ciobanu, C., (2011), Studiu de geografie mentală în Municipiul Bucureşti (Étude de cartographie mentale à Bucarest), Faculté de Géographie, Université de Bucarest. Thèse de doctorat.

Cliquet, G., (1998), Integration and Territory Coverage of the Hypermarket Industry in France: A Relative Entropy Measure, The International Review of Retail Distribution and Consumer Research Distribution and Consumer Research, Nr. 2.

Cocos, O., (1999), Sistemele hidrografice şi gestionarea apei în Municipiul Bucureşti (Les systèmes hydrographiques et la gestion de l'eau à Bucarest), Editions du Goeland, Bucarest.

Colliers, (2014), 2014 Real estate market review, Research and forecast report, Romania.

Commission des Communautés Européennes, (1990), Le livre vert sur l'environnement urbain, Bruxelles.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Conseil de la Concurence (2009) – Raport de investigatie pentru analiza pietei imobiliare si a serviciilor conexe tranzactiilor imobiliare (Rapport d'enquete du marché immobilier et des services connexes aux transactions immobilières), Le Conseil de la Concurrence, Bucarest.

Coudroy de Lille, L., (2009), Relire la ville socialiste. Histoire urbaine, Société française d'histoire urbaine (SFHU).

Cunha, Racine, (2000), Sustainable development, the quality of the urban environment and governance : issues in urban research, or how to change the process of change in Integrated urban systems and sustainability of urban life, Ed. Technique, Bucarest.

Cushman & Wakefield, (2015), European office forecast 2015 – 2017, une publication de recherche par Cushman & Wakefield.

Darian, (2015), Analiza commercial Q1 2015 (Analyse des zones commerciales, premier semestre 2015), Darian et RICS.

David, O., Séchet, R., (2005), Étalement urbain et géographie des inégalités sociales. Le cas de Rennes et de l'Ille-et-Vilaine, Université Rennes 2.

De Boe, P., Hanquet, T., Maréchal, L., (2008), La Charte de Leipzig sur la ville européenne durable, dans Les Cahiers de l'Urbanisme, N° 67, Mars 2008.

Delgado, J., Angeles, G., (2004), The Rural-urban Interface, a Territorial Approach of the Spatial Fragmentation of Urban Sprawl, Dela, 21.

Dinca, D.V., (2012), Sistemul administrativ românesc – inspiraţie franceză şi adaptare autohtonă (Le système administratif roumain - Inspiration française et adaptation locale), Ed. Economica, Bucarest.

Djellouli, Y., Emelianoff, C., Bennasr, A,, Chevalier, J., (2010), L'étalement urbain – un processus incontrôlable ? , Presses Universitaires de Rennes.

Dol, K., Haffner, M. (Editeurs), 2010, Housing Statistics in the European Union, 2010, Institut de recherche OTB pour l'environnement bâti, Université de Technologie de Delft.

Dolocan, C., (2012), Declinul padurilor din bazinul Mostistea si masuri de redresare (Le déclin des forêts du bassin Mostistea et des mesures de rédressement), No. 5, Romsilva, Bucarest.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

DTZ Echinox, (2014), Bucharest retail market, Bucarest.

Dupuy, G., (1991), L'urbanisme des réseaux. Théorie et méthodes, Ed. Armand Colin, Paris.

EEA, (2006a), Urban sprawl in Europe – the ignored challenge, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg.

EEA, (2006b), Urban sprawl - Europe's ignored environmental challenge, communiqué de presse du 14 novembre 2006.

EEA, 2015, Rapport annuel d'inventaire des gaz à effet de serre de l'UE.

ELTIS, (2013), The SUMP Concept, L'observatoire de mobilité urbaine, http://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept.

Enyedi, G., (1996), Urbanization under socialism, dans Andrusz, G., Harloe, M., Szelényi, I., Cities After Socialism: Urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies, Blackwell Oxford, Londres.

Enyedi, G., (1998), Social change and urban restructuring in eastern and central Europe, Budapest, Akadémiai Kiadó.

Erdeli, G., Nae, M., (2008), La ville de Bucarest, espace de (post)transition entre restructuration et étalement urbain, CAIRN, Méditerranée 110.

Fejtő, F., (1992) (avec la collaboration d'Ewa Kulesza-Mielkowski), La fin des démocraties populaires, les chemins post-communistes, Paris, Seuil.

Forgaci, C., (2013), Bucharest – between north and south. The city as an unfinished project, EMU, Venise.

Fourcaut, A., 2006, Qu'elle était belle la banlieue, L'Histoire, décembre 2006.

François, J. F., (2002), Ressemblances et proximités : un point de vue sur le contexte théorique de la notion de discontinuité géographique, Revue européenne de géographie, 214.

Fremond, M., (2011), Maîtriser l'étalement urbain dans l'aire urbaine de Luxembourg, Université de Franche-Comté.

Friedrichs J, Galster G, Musterd S, 2003, Neighbourhood effects on social opportunities: The European and American research and policy context, dans Housing Studies, Vol. 18, No. 6.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Gadecki, J., (2012), Gating Warsaw: Enclosed Housing Estates and the Aesthetics of Luxury, dans Chasing Warsaw, socio-material dynamics of urban change since 1990, edité par Grubbauer, M. et Kusiak, J., University of Chicago Press.

Garreau, J., (1991), Edge city. Life on the new frontier, Anchor Books, Doubleday.

Gay, J.C., (1995), Les discontinuités spatiales, Ed. Economica, Paris.

Giurescu, C., (1979), Istoria Bucurestilor (L'histoire de Bucarest), Ed. Sport-Turism, Bucarest.

Gluszak M., Marona B., (2011), Housing demand, urban sprawl and gated societies: Evidence from Poland, Conférence Enhr 2011, Toulouse.

Göler, D., Lehmeier, H., (2012), From post-socialist transition to globalisation and Europeanisation? Metropolitan developments in Belgrade, Bucharest and Sofia, Collection de documents - Faculté de Géographie de l'Université de Belgrade.

Górczyńska, M., 2002, Specificity of gated neighbourhoods in the Bielany district (Warsaw), dans Articulo, Journal of urban research, No. 8, 2002.

Grancea, M., (2008), Câte orase sunt într-un oras? (Combien de villes dans une ville ?), dans la revue Cultura, No. 201.

Grigorescu, I., Mitrica, B., Mocanu, I., Ticana, N., (2012), Urban sprawl and residential development in the Romanian metropolitan areas, la Revue Roumaine de Géographie, No. 56, Bucarest.

Großmann, K., Arndt,T., Haase, A., Rink D., Steinführer, A., (2015), The influence of housing oversupply on residential segregation: exploring the post-socialist city of Leipzig, dans Urban Geography, Vol. 36, No. 4.

Groupe de Mobilité, (2013), Catre o mobilitate urbana sustenabila (Vers une mobilité urbaine soutenable), Bucarest,

www.pmb.ro/diverse/p_pagina/dir_transporturi/arhiva/2013/prezentare_grup_de_lucru_mobilitate_pmb.pptx.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Guran-Nica, L, Sofer, M, (2012), Migration Dynamics in Romania and the Counter-Urbanisation Process: A Case Study of Bucharest's Rural-Urban Fringe, dans Translocal Ruralism, Vol. 103 de GeoJurnal Library, Springer.

Harris, C.D., Ullman, E. L., (1945), The Nature of Cities, Les annales de l'Académie américaine des sciences politiques et sociales.

Hegedűs, G., (2009a), A Review of Gated Communities in Some Hungarian Cities, dans Geographica Pannonica Vol. 13, No. 3.

Hegedűs, G., (2009b), The Social Geographical Study of Gated Communities in Most Populous Hungarian Cities outside Budapest Agglomeration, http://www.ut.ee/sites/default/files/ut_files/A1_Hegedus.doc.

Henderson, V., Mitra, A., (1996), The new urban landscape: developers and edge cities, Regional Science and Urban Economics, No. 26.

Hirt, S, (2005), Planning the Post-Communist City: Experiences from Sofia, International Planning Studies Vol. 10, No. 3 – 4.

Hirt, S., (2006), Post-socialist urban forms: notes from Sofia, dans Urban Geography, 2006, 27, 5.

Hirt, S., (2007), Suburbanizing Sofia: Characteristics of Post-Socialist Peri-Urban Change, dans Urban Geography, Vol. 28, No. 8.

Hoyt, H., (1939), The structure and growth of residential neighbourhoods in American cities. Washington, DC: Federal Housing Administration.

Hurriot, J.M., Perreur, (1994), J., L'accessibilité, en Encyclopédie d'économie spatiale, dir. Auray J.P. et al., Ed. Economica.

Ianasi, L., (2014), O decada de planificare urbana in Romania (Une décennie de planification urbaine en Roumanie), dans Arhitectura, 30.06.2014, Bucarest.

Ianos, I., Talanga, C., (1994), Orasul si sistemul urban romanesc in conditiile economiei de piata (La ville et le système urbain roumain dans les conditions de l'économie du marché), L'Institut de Géographie de l'Academie Roumaine, Bucarest.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Ianos, I., Talanga, C., (1993), Impactul imediat al prăbuşirii regimului politic comunist asupra sistemului urban românesc, An.Univ.Bucuresti, geogr., XLII, p. 75-81.

Ianos, I., Pumain, Racine, (2000), Integrated urban systems and sustainability of urban life, Ed. Technique, Bucarest.

Ianos, I., (2001), Economic Transition and Urban Industrial Employment in Post-Communist Romania, dans Post-Communist Romania: Coming to Terms with Transition, Palgrave, Houndmills and New York.

Ianos, I., (2004), Dinamica urbana. Aplicatii la orasul si sistemul urban romanesc (La dynamique urbaine. Applications sur la ville et le système urbain roumain), Ed. Tehnica, Bucuresti.

Ianos, I., Cepoiu, A. L., (2008), La fragmentation fonctionnelle du périphérique du Bucarest et le modèle d'un espace de soutien pour le développement de perspective de la capitale, Seminarul geografic « Dimitrie Cantemir », 28, Bucarest.

INCETRANS, (2014), Studiu de oportunitate privind transportul de persoane in municipiul Bucuresti si unitatile administrativ teritoriale din judetul Ilfov (Etude d'opportunité sur le transport de passagers à Bucarest et dans les unités administratives territoriales du département Ilfov), fait pour AMTB, Bucarest.

Institut National d'études démographiques, (1980), Natalité et politiques de population, Travaux et documents du Colloque de Paris, Cahier 98, Presses Universitaires de France, Paris.

Ioan, A., (2002), Arhitectura interbelică si chestiunea identităţii colective (L'architecture entre les guerres et la question de l'identité collective), Caietele Echinox, Central and Eastern European Online Library.

Ioja, C., (2008), Metode si tehnici de evaluare a calitatii mediului in aria metropolitana a municipiului Bucuresti (Méthodes et techniques d'évaluation de la qualité de l'environnement dans la région métropolitaine de Bucarest), Edition de l'Université de Bucuresti, Bucarest.

Ioja, C., Onose, D., Cucu, A., Ghervase, L., (2010), Changes in water quality in the lakes along Colentina River under the influence of the residential areas in Bucharest, Selected Topics in Energy, Environment, Sustainable Development and Landscaping.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Ioja, C., Patroescu, M., Rozylowicz, L., Mihai, N., Vanau, G., Patroescu-Klotz, I., (2012), Evaluarea integrata a starii mediului in spatii rezidentiale (L'évaluation intégrée de l'état de l'environnement dans les espaces résidentiels), Ed. de l'Académie Roumaine, Bucarest.

Ionascu, G., (2003), Dezvoltarea şi reabilitarea aşezărilor umane din România (Le développement et la réhabilitation des localités roumaines), Ed. Tempus, Bucarest.

Iordan, I., (1973), Zona periurbana a Bucurestiului (La zone périurbaine de Bucarest), Ed. Academiei RSR, Bucarest.

Iosof, S. (coord.), Jovrea, I., Pop-Razbuc, I.G., (2014), Evolutia pietei de retail (L'évolution du marché de vente en détail), Academica Science Journal, Studia Series, Nr. 7, Vol. 2.

Ivancheva, M., (2015), From Informal to Illegal: Roma Housing in (Post-)Socialist Sofia, dans ntersections. EEJSP, Vol. 1, No. 4.

Jeannesson-Mange, E., (Coord.), (2008), Accessibilité des territoires et des services. Notions et représentations, rapport d'études du Setra (Service d'études techniques des routes et autoroutes), Bagneux.

JICA, (2000), The comprehensive urban transport study of Bucharest city and its metropolitan area in the Republic of Romania, Central Consultant INC., Padeco CO. LTD.

Kaier, M., (1994), Planning and an Education in Planning in the Czech Republic, Journal of Planning Education and Research, July 1994.

Kerényi, L.S., (2013), Who Thinks of Budapest as a Cycling City?, présentation in Velo City, Vienne, http://molbubi.bkk.hu/docs/20130611_LaszloKerenyi_Budapest_CyclingCity.pdf.

Knight Frank, (2012), Romania Market Overview, Review and Outlook, Knight Frank et The Advisers, Bucarest.

Kornai, J., (2012), The Socialist System: The Political Economy of Communism, Princeton, NJ: Princeton University Press.

Kovacs, Z., Hegedűs, G., (2014), Gated communities as new forms of segregation in post-socialist Budapest, dans Cities 36, février 2014.

Krakovsky, R., (dir.), (2005), Politiques symboliques: à l'est, du nouveau, La Nouvelle Alternative, Vol. 20.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Kratke, S., (2007), Metropolisation of the European Economic Territory as a Consequence of Increasing Specialisation of Urban Agglomerations in the Knowledge Economy, European Planning Studies Vol. 15, No. 1.

Labasse, J., (1966), L'organisation de l'espace, Ed. Hermann, Paris.

Ladányi, J., (1989), Changing Patterns of Residential Segregation in Budapest, dans IJURR, Vol. 13, No. 4.

Ladányi, J., (2008), Changing Patterns of Social and Ethnic Residential Segregation in Budapest, http://katarsis.ncl.ac.uk/ws/ws5/Presentations/WP13Szegregacio_angol_0585.pdf.

Le Goix, R., (2005), Gated Communities: Sprawl and Social Segregation in Southern California. Housing Studies, Taylor & Francis (Routledge), 2005, 20 (2).

Light, D., Young, C., (2010), Reconfiguring socialist urban landscapes: the 'left-over' spaces of state-socialism in Bucharest, Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography, 4.1.

Loffler, H., (1984), Bucuresti, Ed. Sport-Turism, Bucarest.

Maes, J. et al., 2013. Mapping and Assessment of Ecosystems and their Services. An analytical framework for ecosystem assessments under 5 of the EU biodiversity strategy to 2020. Publications Office of the European Union, Luxembourg.

Madoré, F., (2012), Les résidences fermées, dans l'Economie Politique, nr. 53.

Madoré, F., (2015), Approche comparative de la ségrégation socio-spatiale dans les aires urbaines françaises, dans Annales de Géographie, nr. 706.

Manea, G., Popa, V., Tiscovschi, A., Tarla, L., Vijulie, I., Bujor, L., Mihai, M., 2007, Tendances actuelles dans la dynamique du paysage urbain bucarestois, dans les Annals de l'Université de Bucarest, Ed. de l'Université de Bucarest.

Manea, G., Matei, E., Vijulie, I., Tarla, L., Cuculici, R., Cocos, O., Tiscovschi, A., (2016), Arguments for Integrative Management of Protected Areas in the Cities – Case Study in Bucharest City, Procedia Environmental Sciences Vol. 32.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Mandrescu, N., Radulian, M., Marmureanu, G., 2007, Geological, geophysical and seismological criteria for local response evaluation in Bucharest urban area. Soil Dynamics and Earthquake Engineering, 27, 4.

Medrega, C., (2015), Cine şi de ce a investit în România? Investiţiile străine ca barometru al atractivităţii mediului de afaceri (Qui et pourquoi a investi en Roumanie? L'attractivité des investissements étrangers comme un baromètre des affaires), dans Business Magazin, publié le 06.10.2015, consulté le 12.05.2016.

Mergiani, D., (2012), L'évolution de la grande distribution en France : tendances à partir d'une enquête de terrain, thèse de doctorat, Paris 13.

MDRAP, (2015), Plan de mobilité urbaine durable 2016-2030 Bucarest – Ilfov.

Miceli, T. J., Sirmans, C. F., (2007), The Holdout Problem, Urban Sprawl and Eminent Domain, Journal of Housing Economics, 16.

Mihailescu, V., (2003), Evolutia georgafica a unui oras – Bucuresti (L'évolution géographique d'une ville – Bucarest), Ed. Paideia, Bucarest.

Ministère des Transports, (2015), Master Plan de transport de la Roumanie, Ministère des Transports, Bucarest.

Mionel, V., (2011), Segregarea urbana (La ségrégation urbaine). Etude de cas: Bucarest. Université de Bucarest. Thèse de doctorat.

Mionel V., Mionel, O., (2012), Changing the paradigm of living in Bucharest: the economic segregation of the urban privileged, Theoretical and Empirical Researches in Urban Management Vol. 7 No. 4.

Mitrica, B., Sageata, R., Grigorescu, I., (2014), The Romanian Urban System. An Overview of the Post-Communist Period, dans Forum geografic. Studii și cercetări de geografie și protecția mediului, Vol. XIII, No. 2, Bucarest.

Mitrutiu, M., (2011), Problema parcărilor publice din București (Le problème des parkings publics de Bucarest), Academia de Advocacy, Timisoara.

Moati, P., 2001, L'avenir de la grande distribution, Odile Jacob.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Musil, J., 2005, Why socialist and post-socialist cities are important for forward looking, Urban studies, Forward Look on Urban Science, Helsinki.

Nae, M., (2005), Calitatea locuirii in Municipiul Bucuresti. Particularitati si inegalitati spatiale I (La qualité des logements en Bucarest. Particularités et inégalités spatiales I), Comunicari de Geografie IX, Ed. De l'Université de Bucarest.

Nae, M., (2006), Calitatea locuirii in Municipiul Bucuresti. Particularitati si inegalitati spatiale II (La qualité des logements en Bucarest. Particularités et inégalités spatiales II), Comunicari de Geografie X, Ed. De l'Université de Bucarest.

Nae, M., (2009), Bucuresti, dezvoltare urbana si calitatea vietii (Bucarest, développement urbain et la qualité de la vie), Ed. Universitaire, Bucarest.

Nae, M.; Turnock, D. (2010), The new Bucharest: Two decades of restructuring, dans ELSEVIER Cities, doi:10.1016/j.cities.2010.04.004.

NAI Roumanie, (2012), Real Estate Market Study, Bucarest.

Nahapétian, N., (2007), Le bilan des agendas 21 en Europe, en Alternatives Economiques Poche n° 029 - mai 2007.

Nicolae, I., (2002), Suburbanismul ca fenomen geografic in Romania (Le suburbanisme comme phénomène géographique en Roumanie), Ed. Meronia, Bucarest.

Noody, A., (2005), Socio-Economic Segregation and Urban Form in Post-Socialist Budapest, http://www.fulbright.hu/book4/anthonynoody.pdf.

OECD, (2010), Reducing Transport Greenhouse Gas Emissions Trends & Data, International Transport Forum, Leipzig.

OECD, (2011), National Policies for Urban Development in Poland, dans OECD, OECD Urban Policy Reviews, Poland 2011, OECD Publishing, Paris.

OER, (2015), 2e Conférence européenne sur les plans de mobilité urbaine durable: « La mobilité durable pour tous », Bucarest, http://www.epomm.eu/endurance/index.php?id=2816.

JLL On Point, (2012), Bucharest city report Q4 2012, par Jones Lang LaSalle.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

ONU, (1992), Agenda 21, Conférence internationale sur l'environnement et le développement, Rio de Janeiro.

ONU, (2014), Our urbanizing world, Population facts Nr. 2014/3, Département des affaires économiques et sociales.

Optar, (2013), Ghidul biciclistului (Le guide du cycliste), publié par Optar.

OSCE, 2004, Vienna Declaration on Informal Settlements in South Eastern Europe, Conférence ministérielle sur les établissements informels en Europe du Sud-Est, Vienne.

OSCE, 2011, Mission in Kosovo: Assessment of municipal responses to informal settlements in Kosovo.

Panait, A., (2015), Scurt tratat de istorie office a Bucureștilor (Bref traité d'histoire office de Bucarest), dans Forbes, publié le 22.02.2015, consulté le 17.05.2016.

Panait, A., (2016a), Ascensiunea segmentului office în București (L'augmentation du segment des bureaux à Bucarest), dans Forbes, publié le 22.01.2016, consulté le 17.05.2016.

Panait, A., (2016b), Forbes Best Office Buildings 2016: Top 10 hub-uri office, dans Forbes, publié le 24.02.2016, consulté le 17.05.2016.

Panait, A., (2016c), DTZ Echinox: Nivel record de livrări office în 2016 (DTZ Echinox : Niveau record de livraisons office en 2016), dans Forbes, publié le 24.02.2016, consulté le 02.08.2016.

Paraschiv, M., Nazarie, R., (2010), Regenerarea urbană a siturilor de tip brownfield. Studiu de caz: zonele industriale din sectorul 3, Municipiul București (La régénération urbaine des friches industrielles. Etude de cas: les zones industrielles du 3e arrondissement de Bucarest) dans les Annales de l'Association professionnelle des géographes de Roumanie, Vol. 1, No. 1, Bucarest.

Pattenden, M., (1997), Global Implementation of Local Agenda 21, New Urban Agenda http://www.cardinalgroup.ca/nua/aif/aif03.htm.

Petre, D., Alexandrescu, V., (1995), Transfrontiers in Europe. The Carpathian Euroregion. Revue Roumaine de Geographie, Vol. 39, Ed. De l'Academie Roumaine, Bucarest.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Patrascu, G., (2012), Proiecte de dezvoltare durabila Bucuresti (Projets de développement durable pour Bucarest), présentation dans le cadre de l'évènement Euro-Constructii, http://www.euroconferinte.ro/prezentari/Tema02.pdf.

Patrascu, G., (2013), Bucuresti, orasul de maine (Bucarest, la ville de demain), Cities of tomorrow.

Patroescu, M., Nita, M., Ioja, C., Vanau, G., (2009), New residential areas in Bucharest Metropolitan Area – location, type and characteristics, Proceedings ot the 14th International Conference on Urban Planning, Real Corp 2009.

Peter, M. A., (1997), Cities and Regions as Self-organizing Systems. Models of Complexity, Overseas Publishers Association, Amsterdam.

Pinchemel, (1990), La face de la terre, Economie rurale, Vol. 197, No. 1.

PMB, (1935), Le plan directeur de systématisation de Bucarest, Ed. de l'Institut Urbanistique Roumain, Bucarest.

PMB, (1996), Normatif P100-92, élaboré par l'Université Technique de Constructions Bucarest, Bucarest.

PMB, (2001), Le Règlement local d'urbanisme, Bucarest.

PMB, (2004), Program de Dezvoltare a Municipiului Bucuresti 2000-2008 (Programme de développement Bucarest 2000-2008), http://www.pmb.ro/primarul/prioritati_proiecte/proiecte_2000_2008/docs/37-81.pdf.

PMB, (2011), Concept strategic Bucuresti 2035 (Concept stratégique Bucarest 2035), Bucarest.

PMB, (2013b), Mobilitate integrată pentru zona de influenţă în transport a Municipiului Bucureşti (Mobilité intégrée pour la zone d'influence des transports de Bucarest), Directions des transports, routes et systematisation du trafic, Bucarest.

PMB, (2015a), Listele imobilelor expertizate tehnic din punct de vedere al riscului seismic (Les listes des immeubles analysés du point de vue du risque sysmique), Direction Générale Développement et Investissement, Bucarest.

Paquot, T., (2006), Terre urbaine, Editions la Découverte.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Polanska, D., (2010), The emergence of gated communities in post-communist urban context: and the reasons for their increasing popularity, dans J Hous and the Built Environ, No. 25.

Polanska, D., (2014), Urban policy and the rise of gated housing in post-socialist Poland, GeoJournal, Vol. 79, No. 4.

Pop, I., 2016, Patru companii de retail domină piaţa din România (Quatre sociétés dominent le marché de détail en Roumanie), dans Capital, publié le 20.04.2016, consulté le 15.06.2016.

Pucher, J., Buehler, R., (2005), Transport Policy in Post-Communist Europe, dans Kenneth J. Button , David A. Hensher (ed.) Handbook of Transport Strategy, Policy and Institutions (Handbooks in Transport, Vol. 6).

Pumain, D., (1989), Spatial Dynamics and urban Models, Urban Dynamics and Special Choice Behaviour.

Rallet, A.; Torre, A., (2007), Quelles proximités pour innover ?, L'Harmattan, Paris, Collection « Géographies en liberté ».

RATB, (2011), Rapport d'activité de la RATB pour l'année 2010.

Raymond, R., (2009), La « société civile », ce « nouvel » acteur de l'aménagement des territoires, l'Information Géographique, 2009/2, Vol. 73.

Rebour, Th.; Guieysse, J.-A., (2008), L'étalement urbain dans les pays développés. La thèse de la désurbanisation, http://e-geopolis.eu/ecrire/upload/version_ferrier/etalement%20urbain_3_La%20these%20de%20la%20desurbanisation.pdf

Reksnis, M., (2009), La politique de transport. Le système de transport de Varsovie: stratégie de développement durable jusqu'à l'année 2015 et des années successives, y compris le plan de développement durable pour le transport en commun. Document de présentation de la Ville de Varsovie.

Rey, V., (1982), La croissance urbaine en Roumaine, Annales de Géographie, Vol. 91, No. 508.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Rosca, C., (2015), Mega Image este liderul comerţului din Bucureşti (Mega Image, le leader du commerce bucarestois), dans Ziarul Financiar, publié le 19.03.2015, consulté le 12.07.2016.

Rufat, S., (2003), Les « résidences fermées » à Bucarest : de « l'entre-soi » à la fragmentation?, dans ARCHES, Association Roumaine des Chercheurs Francophones en Sciences Humaines, Vol. 6.

Rufat, S., (2008), Transition postsocialiste et vulnérabilité urbaine à Bucarest, thèse de doctorat en cotutelle (Université de Bucarest, ENS LSH Lyon).

Ruoppila, S., (2009), Processes of Residential Differentiation in Socialist Cities Literature review on the cases of Budapest, Prague, Tallinn and Warsaw, European Journal of Spatial Development, No. 9, février 2009.

Rupprecht Consult, (2012), Sustainable urban mobility plans, The state-of-the-art of sustainable urban mobility plans in Europe, Allemagne.

Sageata, R., Bucura, C., Bud, M., Gherasim, V., Toderas, T., (2011), Development of the Tertiary Sector and its Land-Use Impact in the Built-up Area. Case-Study: Commercial Services in Romania, International Journal of Energy and Environment, No. 1, Vol. 5.

Sageata, R., (2014), Globalisation and Urban Spatial Reconversion. Case-Study: Commercial Services in Romania, Forum Geografic, Vol. 13, No. 1.

Schmitt G. et Groux A. (2014), Les marchés fonciers et immobiliers à leur gué. L'incorporation des politiques de mobilité dans les stratégies et discours des intermédiaires : les pôles d'échange dans la métropole lilloise. Colloque de l'ASRDLF, Session S15 « Les politiques foncières à l'épreuve de la régulation des territoires métropolitains », 7-9 juillet, Marne-la-Vallée.

Semmoud, B., (2001), Introduction à la géographie des grandes villes, Ed. du Temps, Paris.

Sfetcu, N., (2015), Bucharest tourist guide, publié par Nicolae Sfetcu.

Simeuncevic Radulovic, S., Mitrović, B., Ralević , M., Đurović , M., (2013), Informal growth of housing in Belgrade under the impact of transition to global economy, dans Planum, journal d'urbanisme, Vol. 1, No. 26.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Smetkowski, M., Jalowiecki, B., Gorzelak, G., (2009), Areas in Poland – diagnosis and recommendations, Regional and Local Studies special issue.

Smętkowski, M., (2014), The Metropolisation Process on Different Territorial Scales: Focus on Capital City Regions in Central and Eastern European Countries, GRINCOH Serie 6, Spaces, Territories and Regions.

Smigiel, C., (2014), The production of segregated urban landscapes: A critical analysis of gated communities in Sofia, dans Cities, Vol. 36.

SNSPA, (2011), Cartografia sociala a Bucurestiului (La cartographie sociale de Bucarest), Faculté de Sciences Politiques, Département de Sociologie, Bucarest.

Stan, L., (2013), Civil Society and Post-communist Transitional Justice in Romania, dans Transitional Justice and Civil Society in the Balkans, coordonné par Simić et Volčič.

Stanilov, K., Sikora, L., (2014), Confronting Suburbanization. Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe. Wiley Blackwell, Chichester.

Stoian, D.R., (2011), Structura și dinamica spațiilor publice deschise. Proiecția acestora în peisajul urban din București (La structure et la dynamique des espaces publics ouverts. Leur projection dans le paysage urbain à Bucarest), Faculté de Géographie, Université de Bucarest. Thèse de doctorat.

Stoyanov, P., Frantz, K., (2006), Gated communities in Bulgaria: interpreting a new trend in post-communist urban development, GeoJournal Vol. 66, No. 1/2, Gated Communities: An Emerging Global Urban Landscape.

Suditu, B., (2009), Urban sprawl and residential mobilities in the Bucharest area – reconfiguration of a new residential geography, Journal of Studies and Research in Human Geography, Vol. IV.

Suditu B., Ginavar A., Muică A., Iordăchescu C., Vârdol A., Ghinea B., (2010), Urban sprawl characteristics and typologies in Romania, Human geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography, 2010.

Suditu, B.A. (Coord.), (2013), Perspectivele politicii de migraţie în contextul demografic actual din România (Les perspectives de la politique de migration dans le contexte démographique de la Roumanie actuelle), L'Institut Européen de Roumanie, Bucarest.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Suditu, B., Valceanu, D-G., (2013), Informal settlements and squatting in Romania: socio-spatial patterns and typologies, dans Human Geographies – Journal d'études et recherches en géographie humaine, Nr. 7.2.

Swain, N., (2000), Rurality in modern societies with a particular focus on the countries in Central and Eastern Europe, dans David Brown, Anna Bandlerova (editeurs), Rural Development in Central and Eastern Europe, Nitra, Slovak Agricultural University.

Sykora, L., (1998), Commercial property development in Budapest, Prague and Warsaw, dans Enyedi, G. (éditeur), Social change and urban restructuring in Central Europe, Akadémiai Kiadó, Budapest.

Sýkora, L., Ouředníček, M., (2007), Sprawling post-communist metropolis: commercial and residential suburbanisation in Prague and Brno, the Czech Republic, dans Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas.

Sýkora, L., (2009), Post-socialist cities, dans International Encyclopedia of Human Geography, R. Kitchin et N. Thrift (editeurs), Vol. 8, Oxford: Elsevier.

Sykora, L., Brabec, T., (2009), Gated communities in Prague, dans Gated and guarder housing in Eastern Europe, editée par Smigiel, C., Leipzig.

Sykora, L., Bouzarovski, S., (2012), Multiple Transformations: Conceptualising the Post-communist Urban Transition, dans Urban Studies 49, janvier 2012.

Szelényi, I., (1996), Cities under socialism - and after, dans Andrusz, G., Harloe, M., Szelényi, I., Cities After Socialism: Urban and Regional Change and Conflict in Post-Socialist Societies, Blackwell Oxford, Londres.

Tarteret, O., Hanne, H., (2012), Le développement de la grande distribution française à l'international, DGCCRF éco, Nr. 6.

Tălângă, C., Zamfir, D., Stoica, I.V., (2010), Urban-rural interface, polycentric development and transportation systems. Case study: Bucharest metropolitan area, dans Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography, 4.2.

TEEB, (2010), The Economics of Ecosystems and Biodiversity: Ecological and economic foundation. Earthscan, Cambridge.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Temelová, J., Novák, J., Ouředníček, M., Puldová, P., (2010), Housing Estates in the Czech Republic after Socialism: Various Trajectories and Inner Differentiation, dans Urban Studies.

Ticana, N. (2013), L'extension périurbaine de Bucarest depuis 1989. Geography. Université d'Angers, French. <tel-00858619>.

Timonea, D., (2015), Planurile cincinale din România comunistă (Les plans quinquennaux de la Roumanie communiste), dans Adevarul, 11.10.2015, Alba Iulia.

Tismaneanu, V. (coord.), (2006), Rapport final de la Commission présidentielle pour l'analyse de la dictature communiste en Roumanie, Bucarest.

Treisman, D., Shleifer, A., (2014), Normal Countries: The East 25 Years After Communism, dans Foreign Affairs 93.6.

Tsenkova, S., (2009), The Legacy of Socialist Housing Systems, dans Housing policy reforms in post-socialist Europe. Lost in transition. Phsysica-Verlag Heidelberg.

Tsenkova, S., (2010), Informal settlements in post-communist cities: Diversity factors and patterns, dans Urbani izziv, Vol. 21, No. 2.

Tsenkova, S., (2012a), Planning trajectories in post-socialist cities: patterns of divergence and change, CBEES' working paper 1:2012.

Tsenkova, S., (2012b), Urban planning and informal cities in Southeast Europe, Journal of Architectural and Planning Research.

Tsenkova, S., (2013), Winds of change and the spatial transformations of post-socialist cities, dans Baltic Worlds 1:2013.

Vanau, G. (2010), Interfata spatial-functionala dintre Municipiul Bucuresti si teritoriul-suport al acestuia (l'Interface spatial-fonctionnelle entre Bucarest et son territoire de soutien), Ed. Universitaire, Bucarest.

UE, (2007), Charte de Leipzig sur la ville européenne durable, Leipzig, présidence allemande.

UE, (2008), Déclaration finale des ministres en charge du développement urbain, présidence française.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

UE, (2010), Déclaration de la réunion ministérielle informelle de Tolède portant sur le développement urbain, Tolède, présidence espagnole.

UNECE, (2006), Existing housing stock and new construction, UNECE Country Profiles on the Housing Sector - Serbia and Montenegro.

Ungureanu, R., (2016), Retailul modern românesc atinge un nou record: 60% cotă de piață (Commerce de détail moderne roumain atteint un nouveau record: 60% de parts de marché), communiqué de presse GfK Consumer Panel Services, Bucarest.

Urzica, Al., (2014), Topul sectoarelor din Bucuresti cu cele mai multe malluri (Le classement des arrondissements bucarestois avec le plus grand nombre de malls), dans Capital, publié le 23.10.2014, consulté le 25.01.2016.

Urzica, Al., (2015), 2015, anul în care piaţa imobiliară a ieşit din criză (2015, l'année quand le marché immobilier est sorti de la crise), dans Capital, publié le 22.12.2015, consulté le 12.01.2016.

Urzica, Al, (2016), Topul clădirilor de birouri în care lucrează cei mai mulţi corporatişti (Les immeubles où travaillent la plupart des employés dans des corporations), dans Capital, publié le 03.03.2016, consulté le 25.05.2016.

Ville de Sofia, (2003), La stratégie de la ville de Sofia, Tip-Top Press Ltd., Bulgarie.

Vrabie, P., (2015), Bucurestiul nu va mai fi polul investitiilor in birouri (Bucarest ne sera plus le pôle des investissements office), dans Wall Street, publié le 17.12.2015, consulté le 28.05.2016.

Vrabie, P., (2016a), Cele mai mari proiecte de birouri care vor fi livrate in 2016 in Capitala (Les plus grands projets de bureaux à être livrés en 2016 dans la capitale), dans Wall Street, publié le 25.01.2016, consulté le 24.05.2016.

Vrabie, P., (2016b), Topul celor mai mari proprietari de birouri din Romania (Entre les plus importants propriétaires de bureaux en Roumanie), dans Wall Street, publié le 13.03.2016, consulté le 28.05.2016.

Vrabete, M. (2008), Actori-cheie in procesul de reforma in planificarea locala (Des acteurs-clé dans le processus de réforme dans la planification locale), présentation dans le cadre de la Conférence Nationale des Urbanistes.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Zotova, M, (2012), Émergence des communautés fermées en Russie. Causes en conséquence d'un modèle résidentiel, L'Espace Politique, No. 17.

Sites Internet :

Bacalu, M., (2015), Birouri. Comercial. Industrial. Analiza pieţei imobiliare– Semestrul I 2015 (Bureaux. Commercial. Industriel. Analyse du marché immobilier – 1e Semestre 2015), dans Oradestiri, publié le 03.08.2015, consulté le 12.05.2016.

Banque Mondiale, (2014), Produit intérieur brut, table de classement, http://data.worldbank.org/data-catalog/GDP-ranking-table, site consulté le 10. 10. 2015.

Banque Mondiale, (2015), Commerce de marchandises (% du PIB), http://donnees.banquemondiale.org/indicateur/TG.VAL.TOTL.GD.ZS?page=6, site consulté le 12.02.2016.

CE, (2013b), Paquet pour la mobilité urbaine, http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en.htm.

CE, (2013c), Attitudes des Européens vers la mobilité urbaine, Eurobarometer 406/2013, résultats pour la Roumanie, http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_406_fact_ro_en.pdf

BKK, (2014), La stratégie de développement du transport de Budapest 2014 – 2030, http://www.eltis.org/sites/eltis/files/case-studies/documents/bmt_en.pdf.

Colceru, E., Cum au schimbat comuniştii faţa Bucureştiului (Comment ont les communistes changé le visage de Bucarest), http://www.historia.ro/exclusiv_web/general/articol/cum-au-schimbat-comunistii-fata-bucurestiului consulté le 12.02.2014.

Colliers, (2015), Colliers Romania Q3/2015 Market Report, Bucarest. http://www.colliers.com/en-gb/romania/insights/market-news/2015/colliers-q3-market-report.

EU Habitat, (2016), Déclaration de Prague - Projet de la République tchèque, http://www.europeanhabitat.com/wp-content/uploads/2016/02/Draft-of-the-Prague-declaration.pdf.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Eurostat, (2014), Distribution de la population par statut d'occupation du logement, par type de ménage et par groupe de revenu - enquête EU-SILC, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=ilc_lvho02&lang=fr, consulté le 13.03.2015.

Gandul.ro, (2010), Noua zonare fiscală. Bucureştiul pune impozite mai mari în fostele mahalale (Le nouveau zonage fiscal. Bucarest a mis des impôts plus élevés dans les anciens bidonvilles), http://www.gandul.info/stiri/noua-zonare-fiscala-bucurestiul-pune-impozite-mai-mari-in-fostele-mahalale-5962551, publié le 19.04.2010, consulté le 12.02.2014.

KPMG Roumanie, (2011), Romania as the destination for SSCs and BPO, http://www.absl.ro/sites/default/files/romania-as-the-destination-for-sscs-and-bpo-kpmg_1.pdf, consulté le 22.05.2016.

Ochiana, M., (2012), Locuinţă în Popeşti-Leordeni: o investiţie făcută în prezent pentru beneficii posibile în viitor (Vivre à Popeşti-Leordeni: un investissement fait maintenant pour des bénéfices futures), dans imopedia.ro, http://media.imopedia.ro/stiri-imobiliare/locuinta-in-popesti-leordeni-o-investitie-facuta-in-prezent-pentru-beneficii-posibile-in-viitor-19756.html, publié le 19.07.2012, consulté le 30.02.2015.

PMB, (2015b), Situatia autorizatiilor de taxi (La situation des autorisations de taxi). http://www.pmb.ro/adrese_utile/transport_urban/autorizatii_taxi/autorizatii_TAXI.php

RATB, (2013), Date sintetice privind transportul în comun (Des données synthétiques concernant le transport en commun). http://www.ratb.ro/docpdf/statistic_2013.pdf

Optar, (2015), Situația infrastructurii pentru biciclete – București, martie 2015 (Bilan de l'infrastructure cyclable à Bucarest – mars 2015), https://issuu.com/marianivan/docs/raport_-_infrastructura_biciclete_d, apparu le 30.04.2015, consulté le 12.01.2016.

Praha.eu, 2010, Cycling in Prague, http://www.praha.eu/jnp/en/transport/cycling_in_prague.html, consulté en septembre 2015.

RATB, 2013, Données statistiques concernant le transport en commun, http://www.ratb.ro/docpdf/statistic_2013.pdf, consulté en juillet 2015.

Rochovska, A., Miláčková, M., (2012), Gated Communities: A New Form of Residential Areas in a Post-Socialist City,

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

https://www.researchgate.net/publication/266896547_Gated_Communities_A_New_Form_of_Residential_Areas_in_a_Post-Socialist_City, consulté le 25.03.2015.

Sustainable cities, (2010), Participants of The European Sustainable Cities & Towns Campaign Signatory local authorities of the Aalborg Charter (autorités locales signataires de la charte d'Aalborg), http://www.sustainablecities.eu/fileadmin/content/aalborgcharter.pdf.

Tolbaru, A-M., (2012), 'Green' EU budget to pump more money into brownfields, dans Industrial revival, Euractiv, http://www.euractiv.com/section/regional-policy/news/green-eu-budget-to-pump-more-money-into-brownfields/

Wall Street, (2015), Programul Prima Casa a atins un maxim istoric al solicitarilor de garantare (Le programme « prima casa » a atteint un sommet historique de demandes de garantie) http://www.wall-street.ro/articol/Real-Estate/182751/programul-prima-casa-a-atins-un-maxim-istoric-al-solicitarilor-de-garantare.html, apparu le 21 avril 2015, consulté le 08.11.2015.

Zamfirescu, I., (2014), Bucharest, the city of cars, Active Watch, http://www.activecitizenship.net/files/consumers-right/protecting-citizens-rights-passengers/perspectives_on_urban_mobility_case_study_bucharest.pdf, consulté le 16.10.2015.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Entretiens :

Entretien, Mme Madalina Manoila, courtier immobilier Remax Properties, 2014, Bucarest.

Entretien, Claudiu Runceanu, UAIUM, 2014, Bucarest.

Entretien, nouveau propriétaire, 2014, Popesti-Leordeni.

Entretien, représentant agent immobilier zone Sud, 2014, Bucarest.

Entretien, représentant RATB, 2014, Bucarest.

Entretien, Rodica Gheorghe, Expert dans le cadre de la Direction Urbanisme, mairie de Bucarest, 2014, Bucarest.

Entretien, Vera Marin, architecte, membre de « Association for urban transition », 2014, Bucarest.

Entretien Arh. Gabriel Pascariu, UAIUM, 2016, Bucarest.

Entretien Maria Florea et Alesandra Bratan, Jones Lang LaSalle, 2016, Bucarest.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Annexes

Liste des annexes:

Annexe 1: La carte de la peur, Ciobanu, C., 2011.

Annexe 2: Les trajets en transport en commun entre différents points de Bucarest.

Annexe 3: Les trajets en transport en commun entre le point 0 de Bucarest, la place de l'Université, et de différents points de la ville.

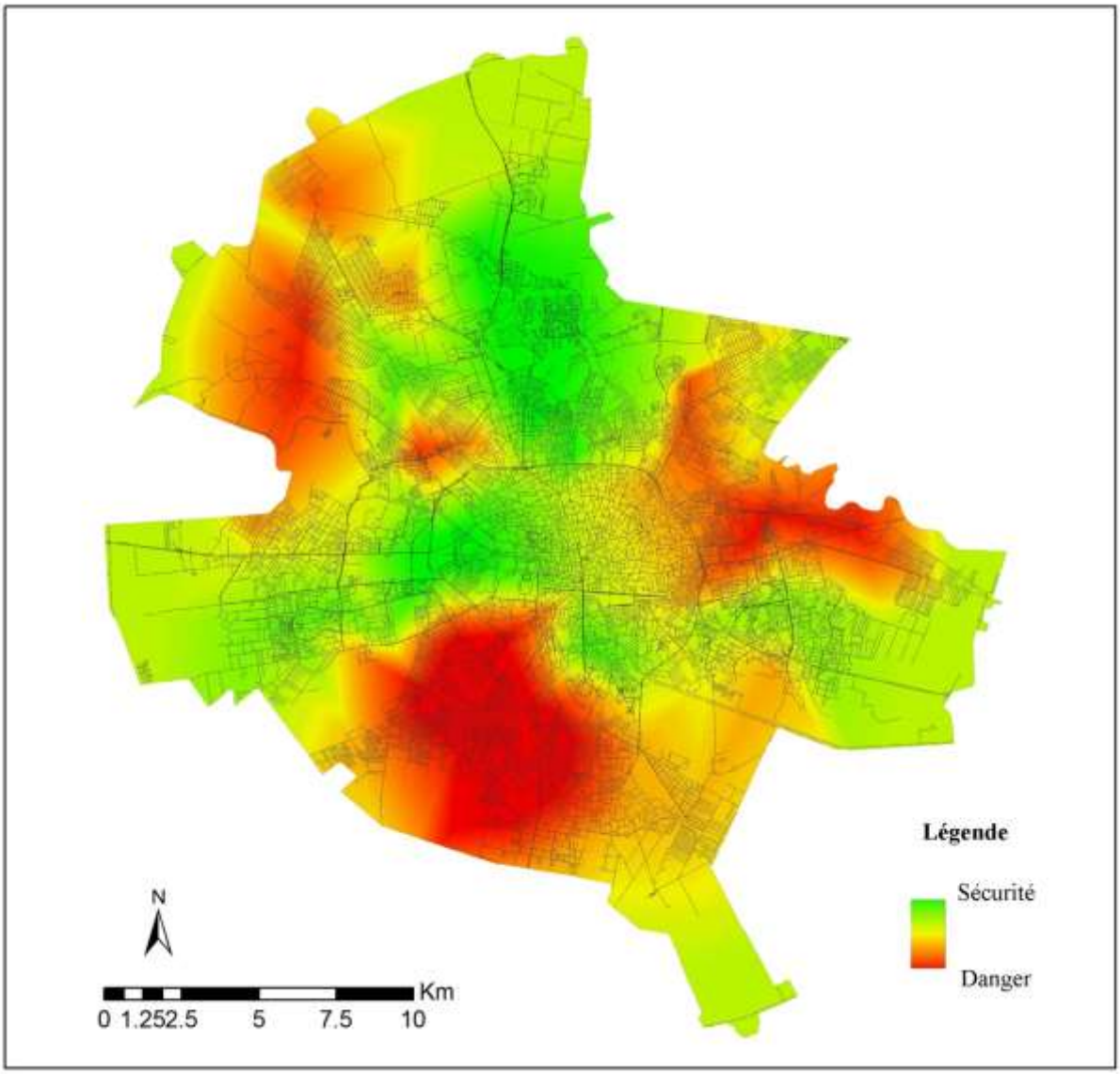
Annexe 4: Les trajets en transport en commun entre la zone office Pipera et de différents points de la ville.

Annexe 5: Exemples d'entretiens avec des acteurs impliqués dans le processus de développement urbain de Bucarest.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

ANNEXE 1: La carte de la peur, Ciobanu, C., 2011.



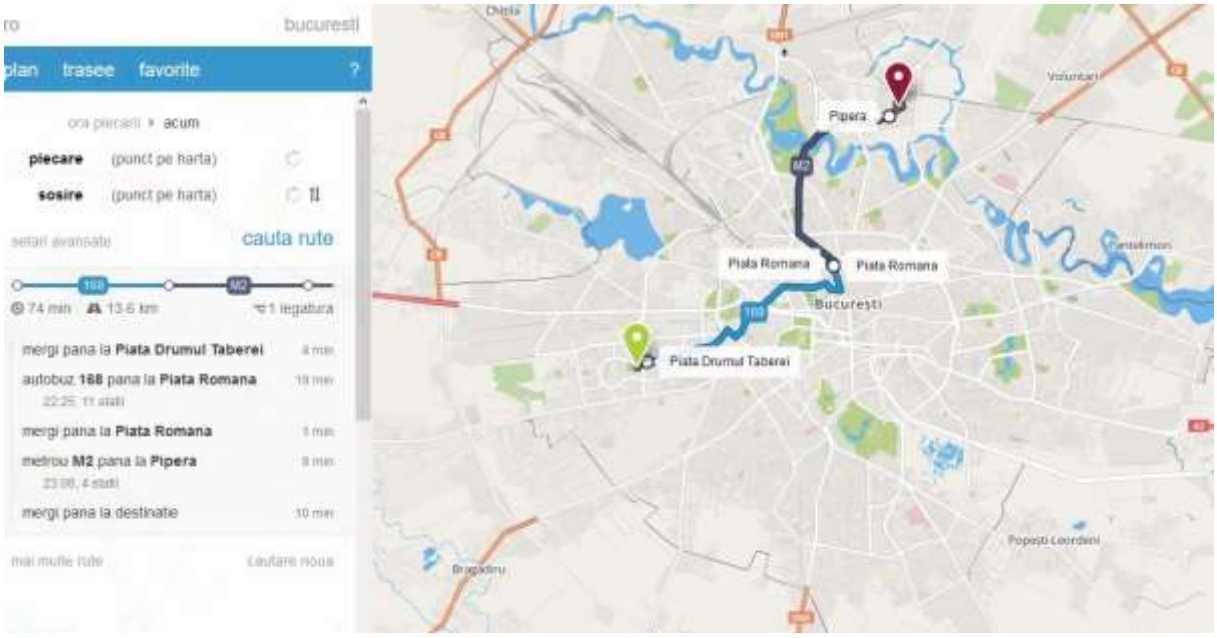
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

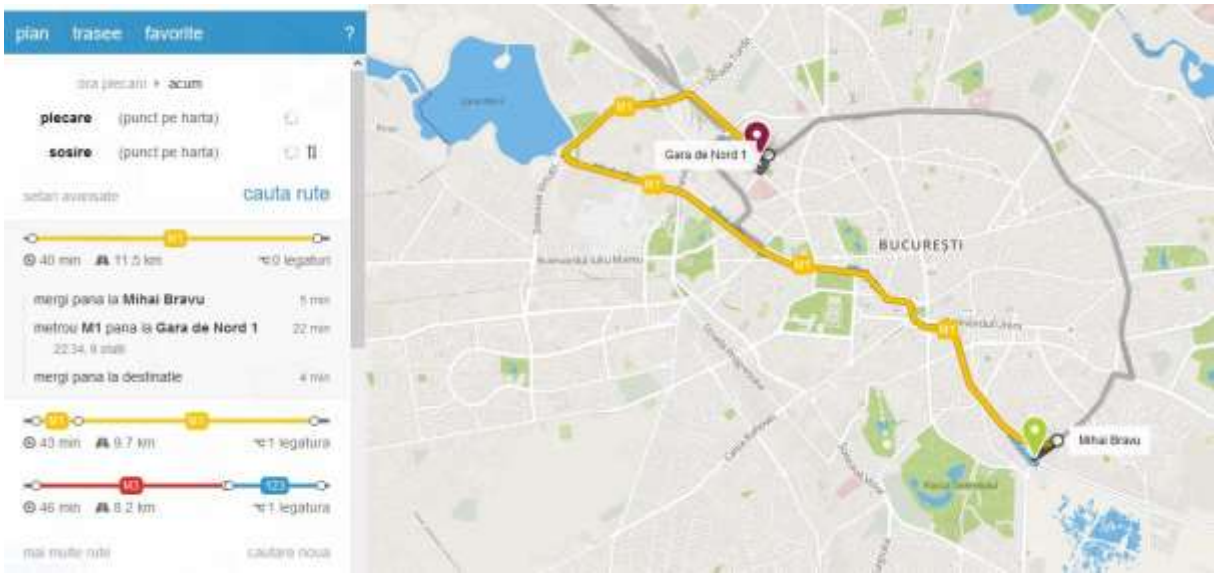
ANNEXE 2: Les trajets en transport en commun entre différents points de Bucarest. Les images correspondent au tableau nr. 26, page nr. 299, Chapitre 6.

Les images ont été prises en utilisant le site du système de transport urbain de Bucarest, transporturban.ro, 2016.

1. Place Drumul Taberei (parc Moghioros) – Pipera, centre d'affaires Iride Business park



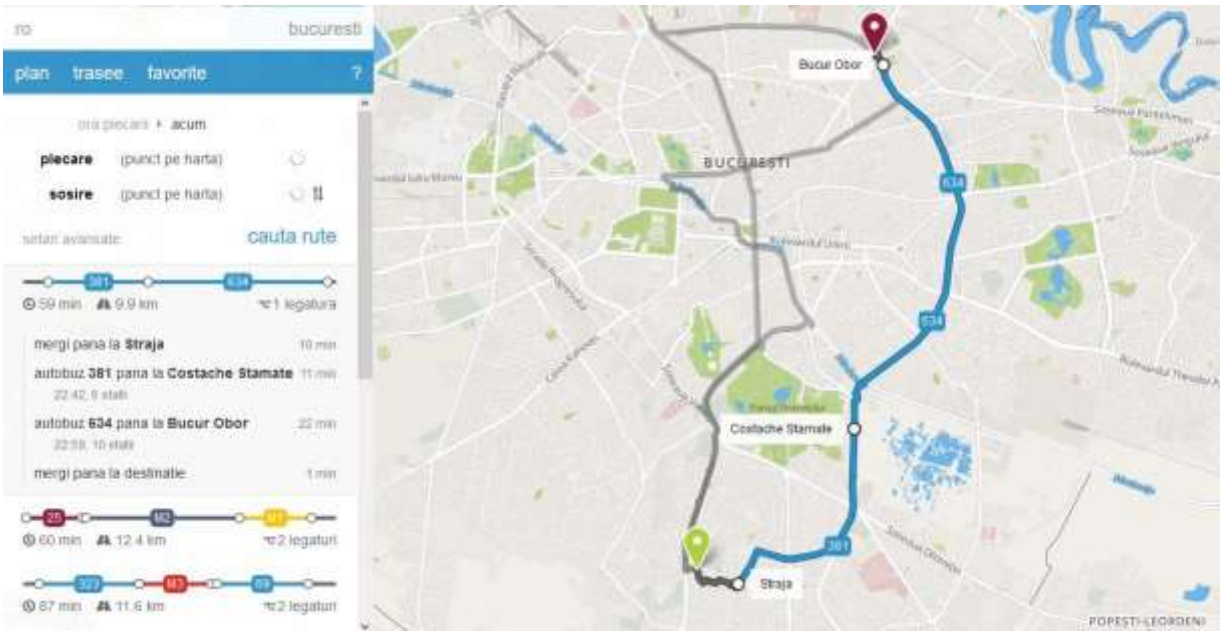
2. Carrefour de la Chaussée Mihai Bravu et Splaiul Unirii – Gare du Nord



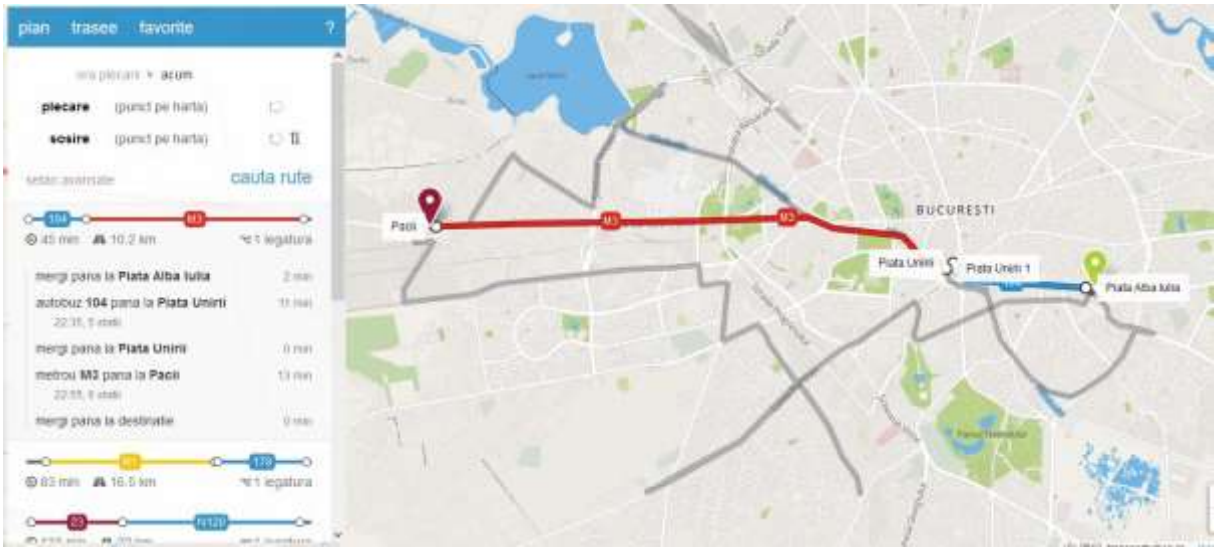
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

3. Route Gazarului – Place Obor



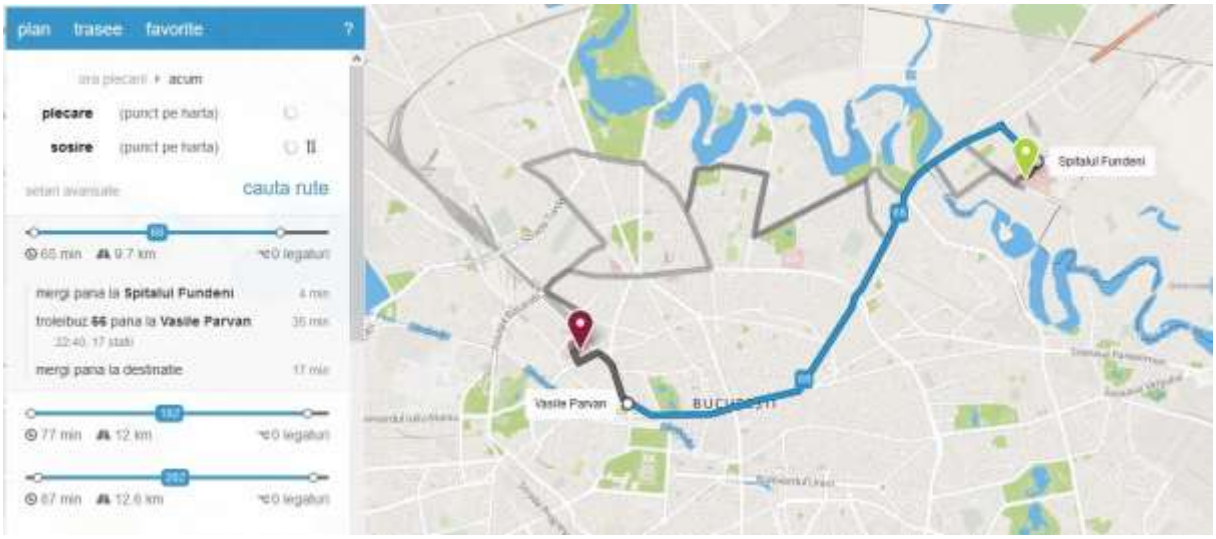
4. Place Alba Iulia – Gare auto Pacii



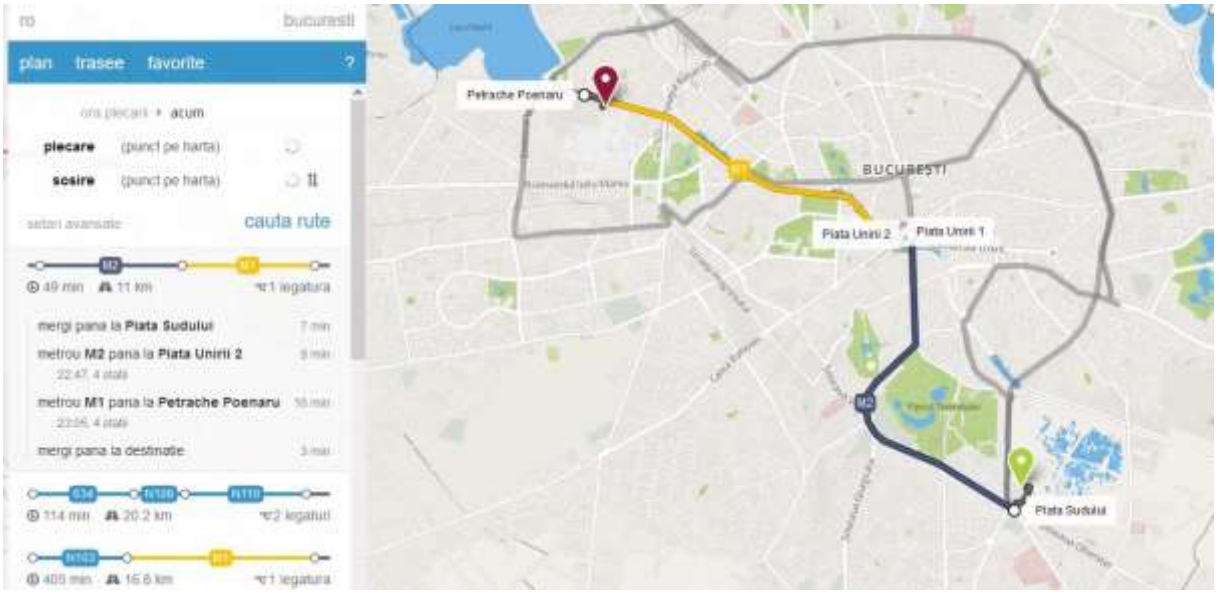
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

5. Hôpital Fundeni – Hôpital Militaire Central



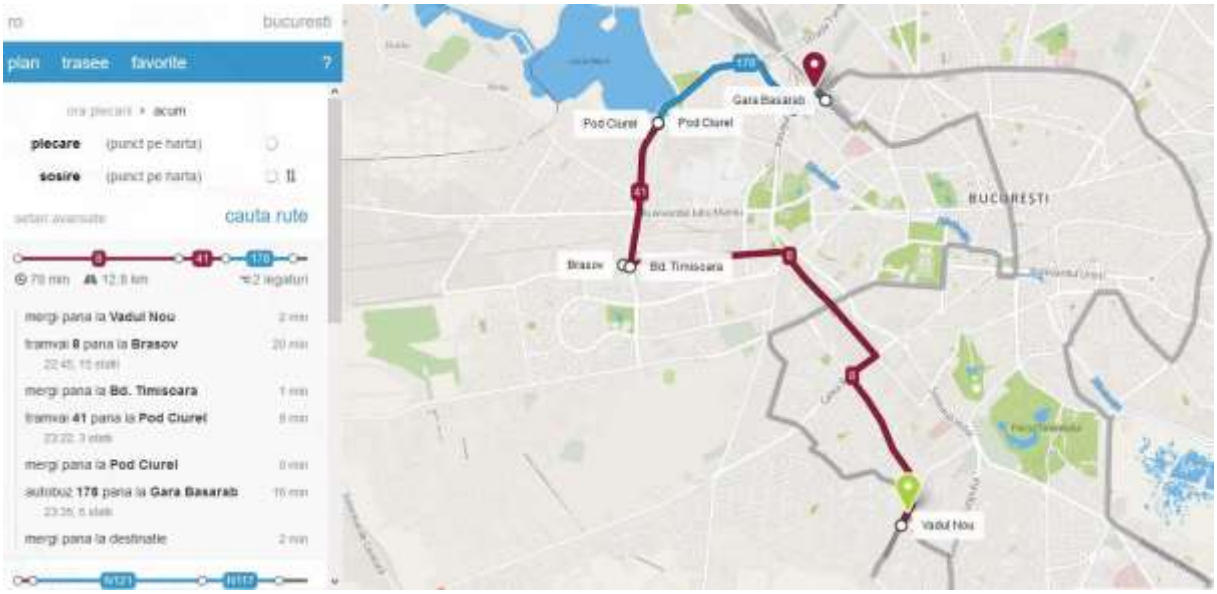
6. Sun Plaza – Université Politehnica



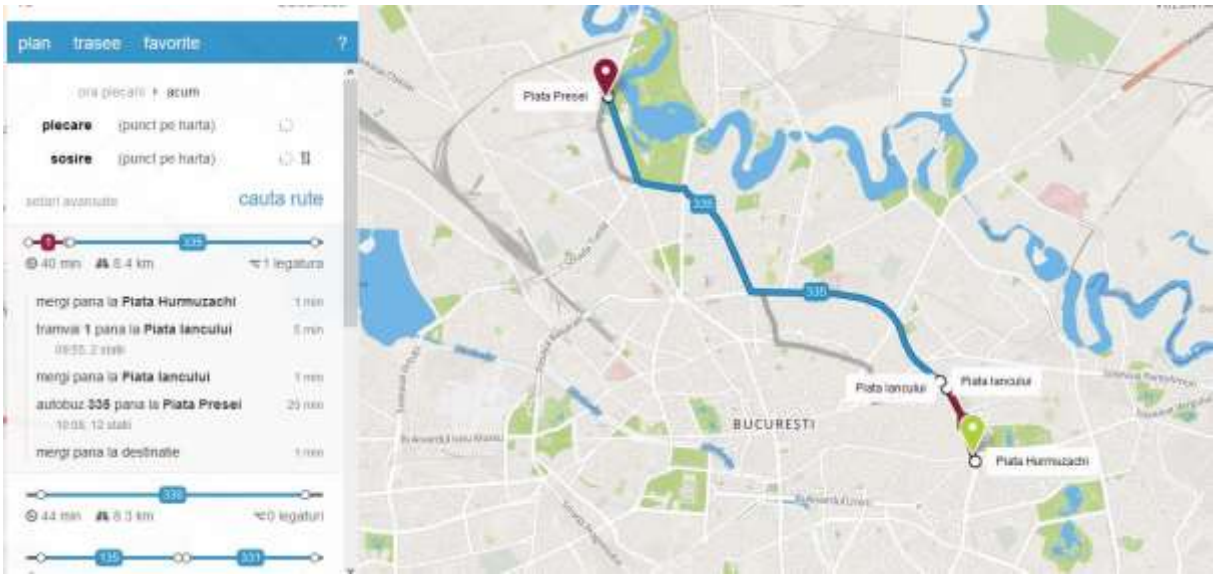
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

7. Carrefour de la Rue Toporasi et Prelungirea Ferentari – Gare auto Basarab



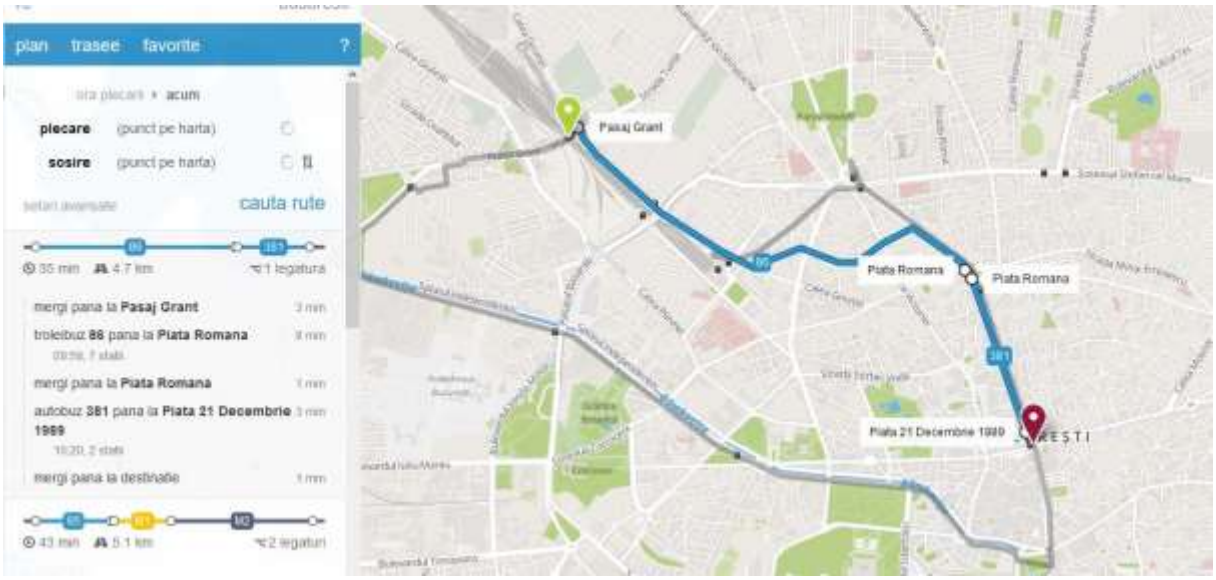
8. Place Hurmuzachi – Place Presei Libere



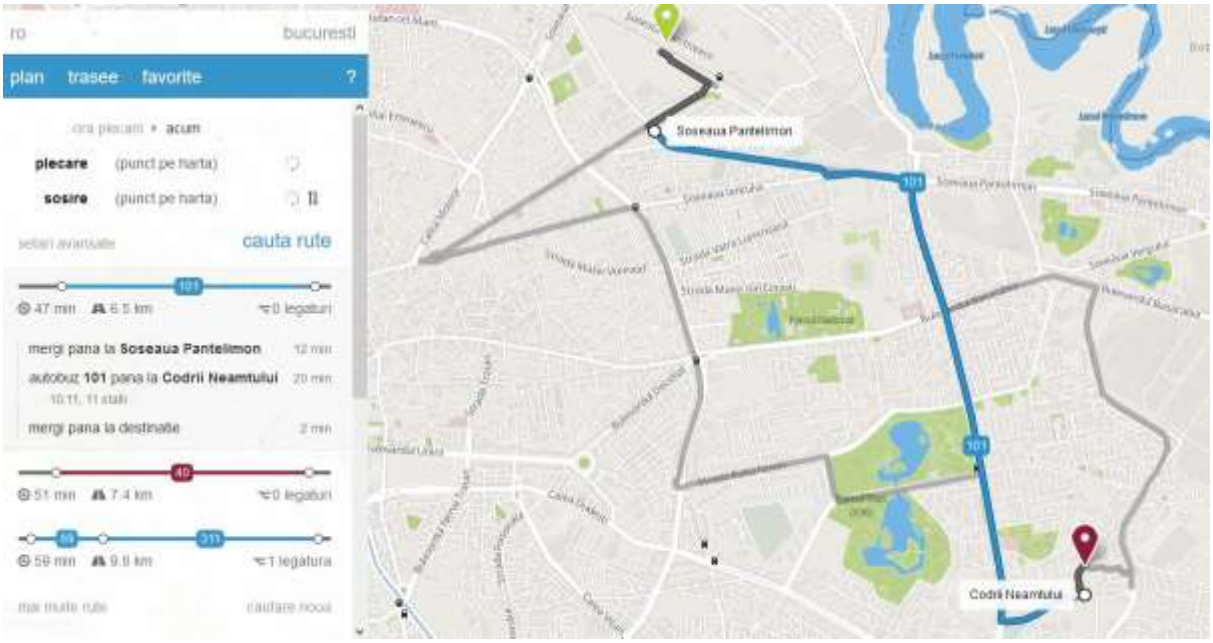
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

9. Le Pont Grant – Université



10. Complexe résidentiel Edenia Titan - Gare Obor



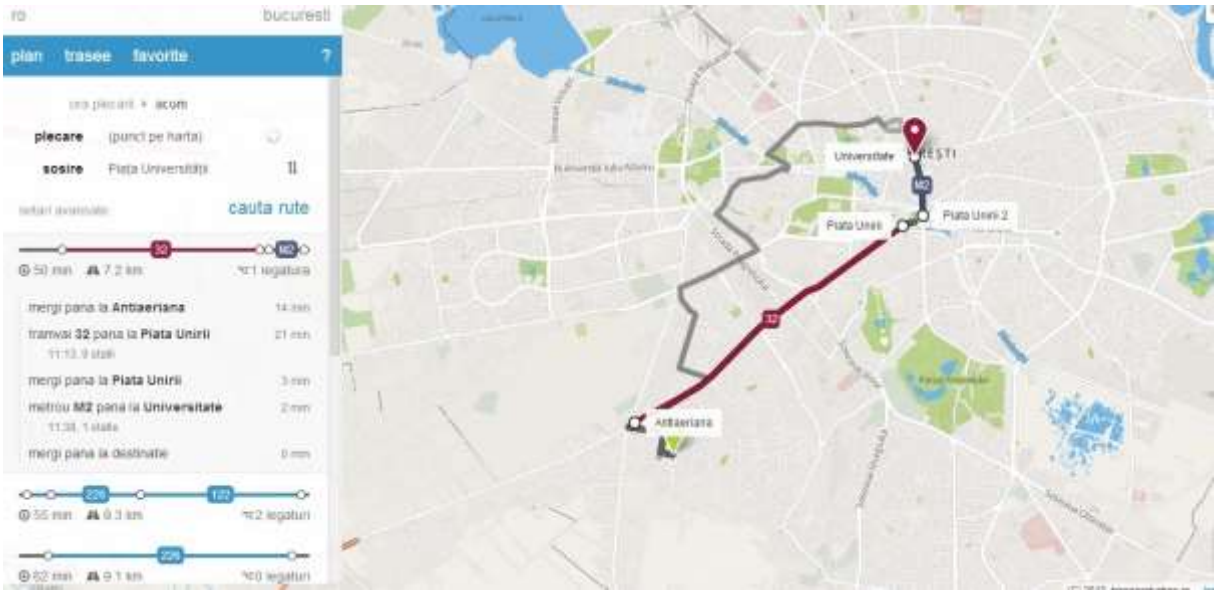
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

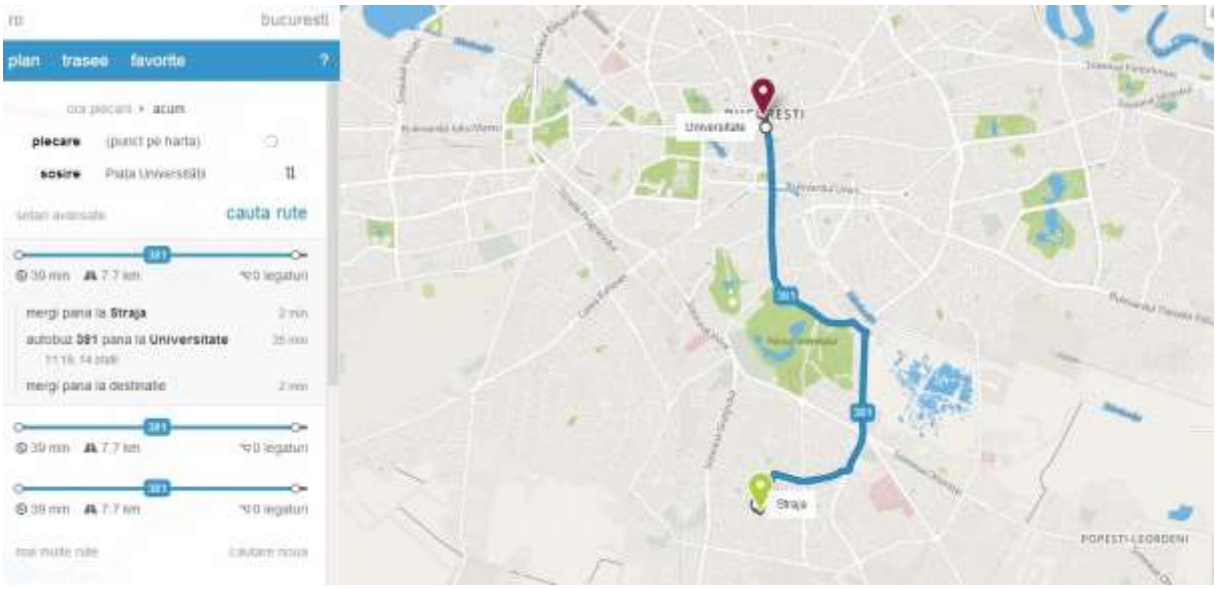
ANNEXE 3: Les trajets en transport en commun entre le point 0 de Bucarest, la place de l'Université, et de différents points de la ville. Les images correspondent au tableau nr. 27, page 303, Chapitre 6.

Les images ont été prises en utilisant le site du système de transport urbain de Bucarest, transporturban.ro, 2016.

1. Quartier Rahova, rue Miercurea Ciuc



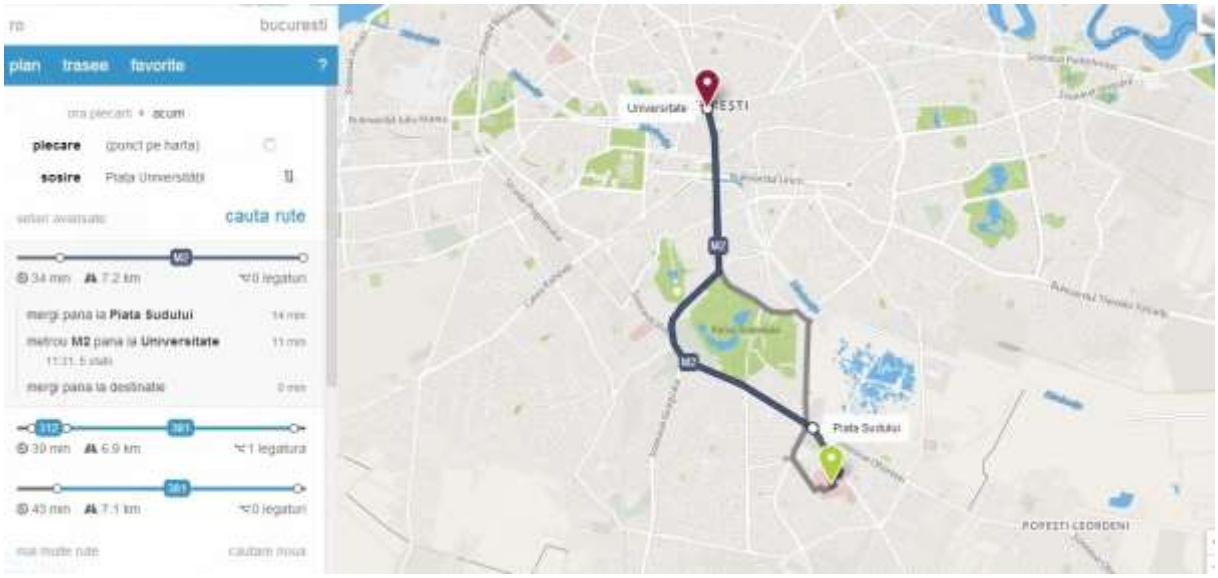
2. Quartier Giurgiului, Allée Huedin



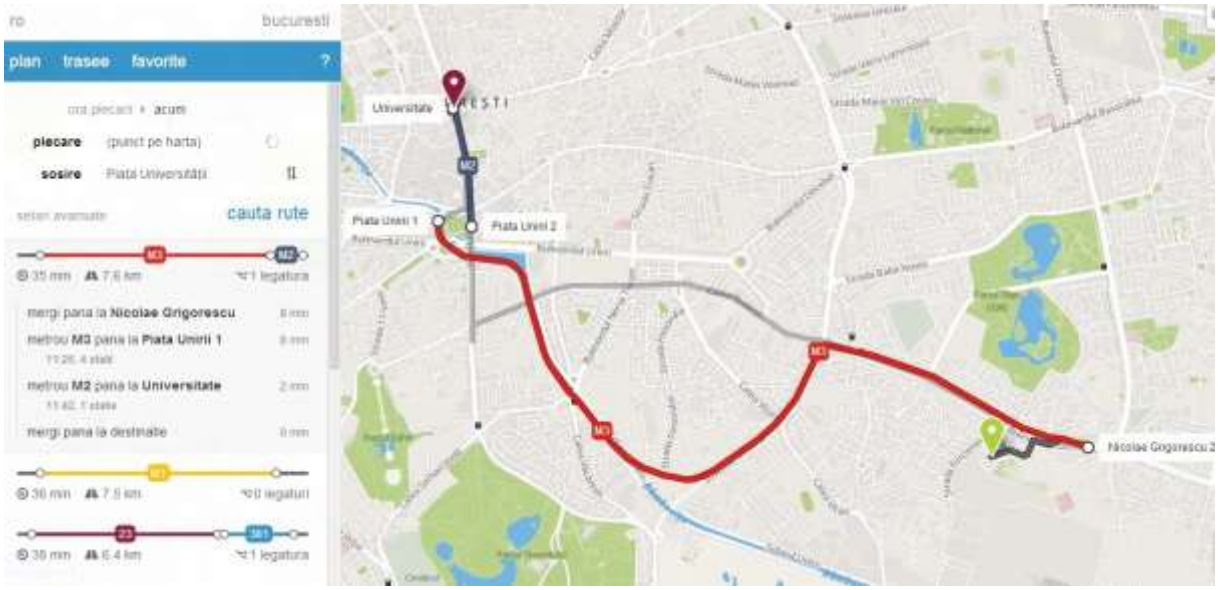
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

3. Quartier Piata Sudului, Hôpital Al. Obregia



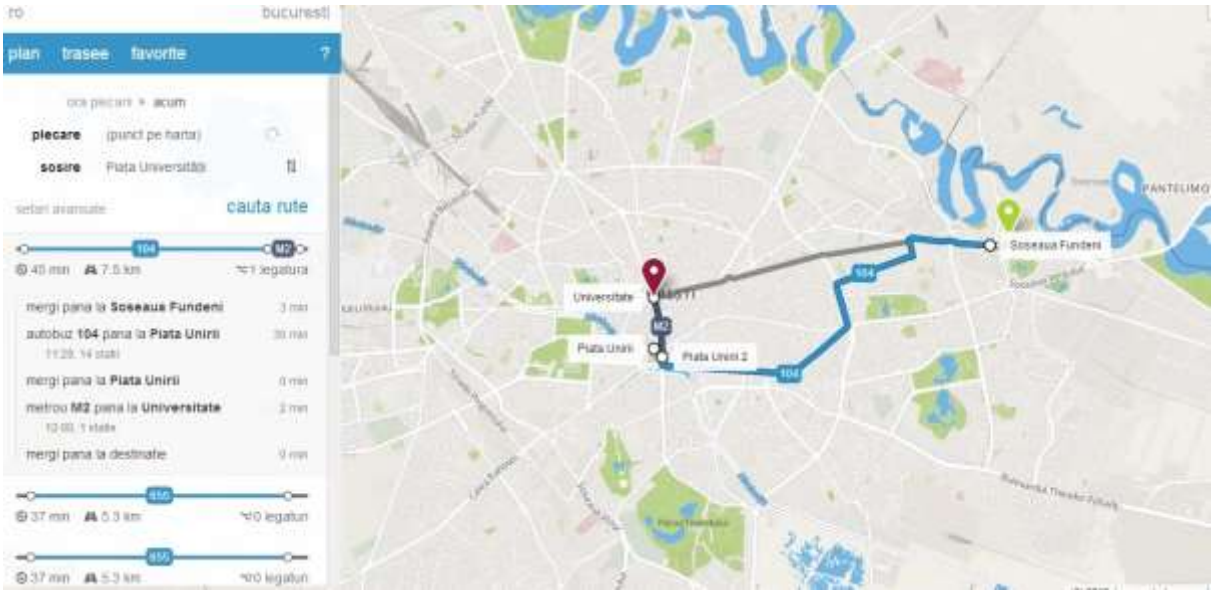
4. Quartier Dristor, Allée Fizicienilor



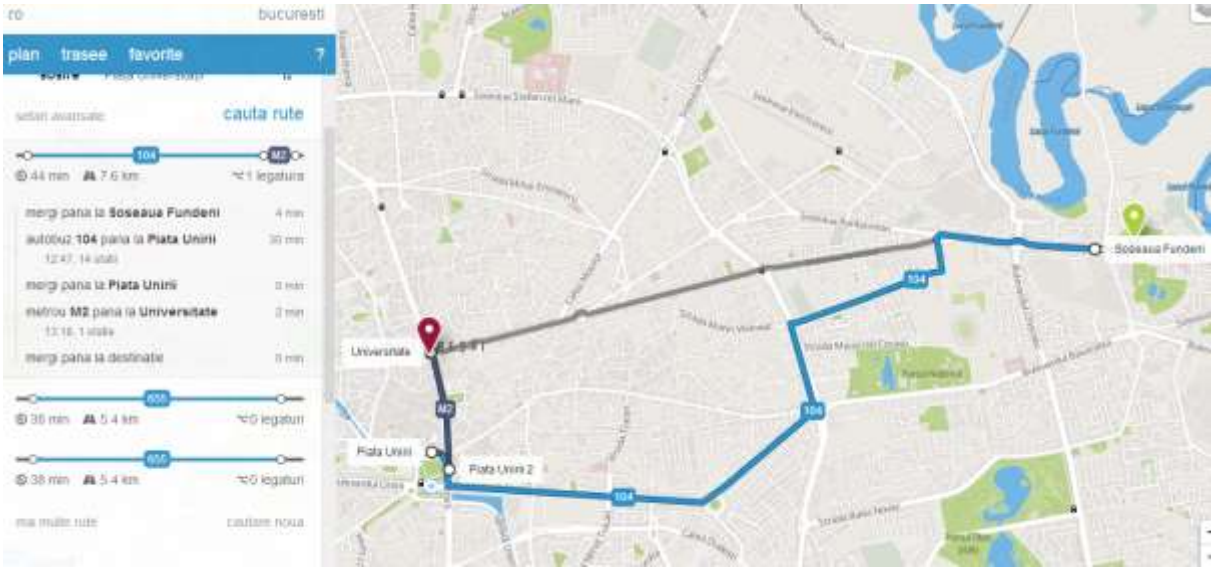
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

5. Quartier Titan, parc Titanii



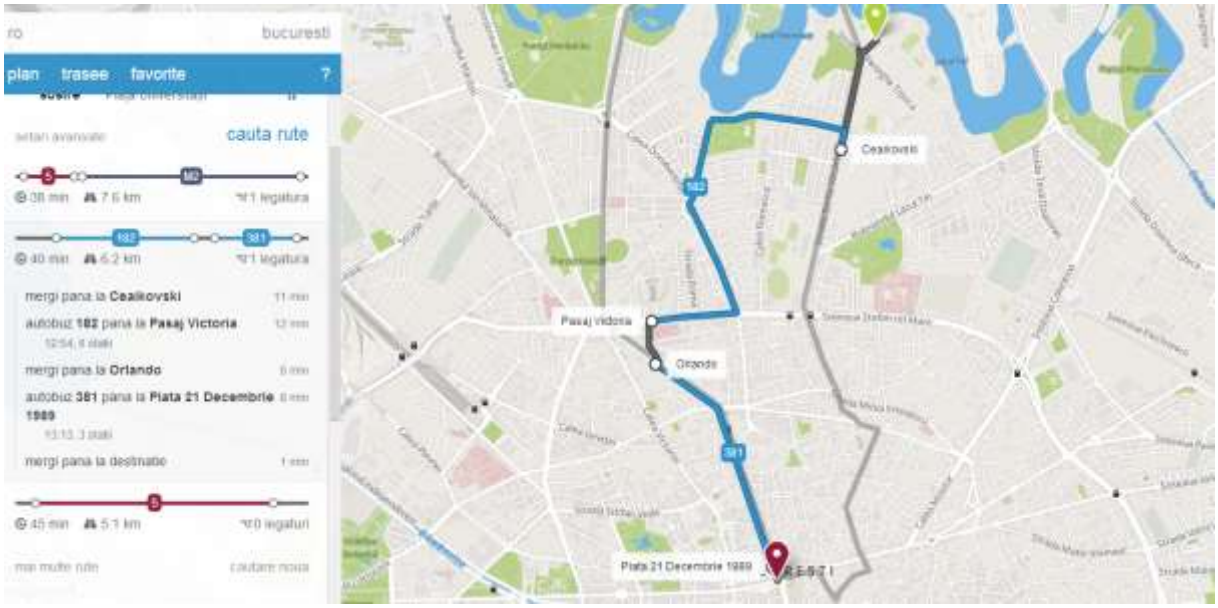
6. Quartier Pantelimon, parc Florilor



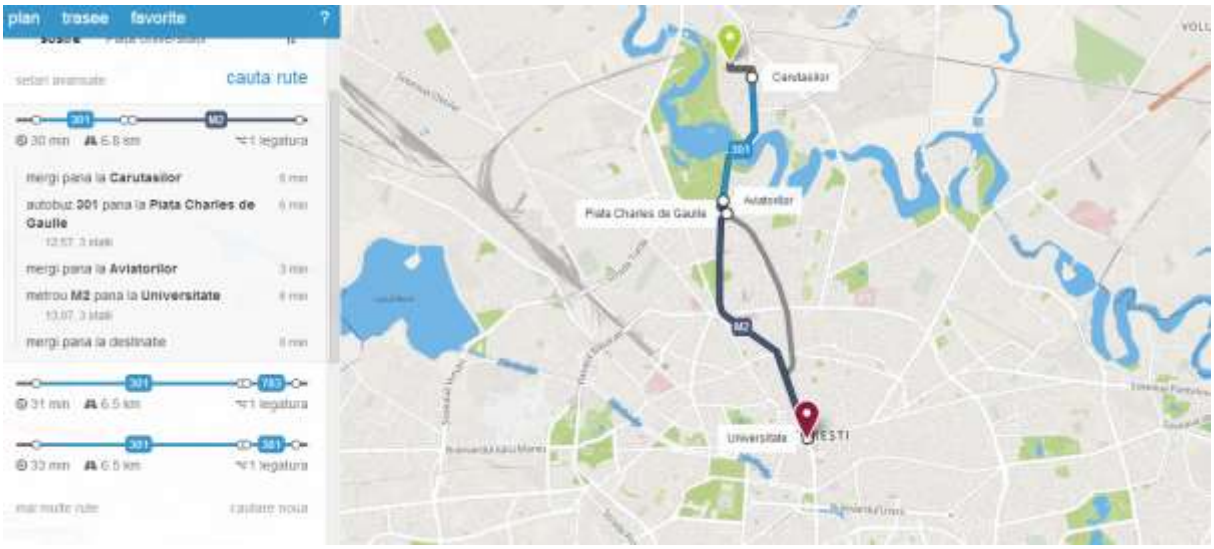
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

7. Quartier Tei, rue Glodeni



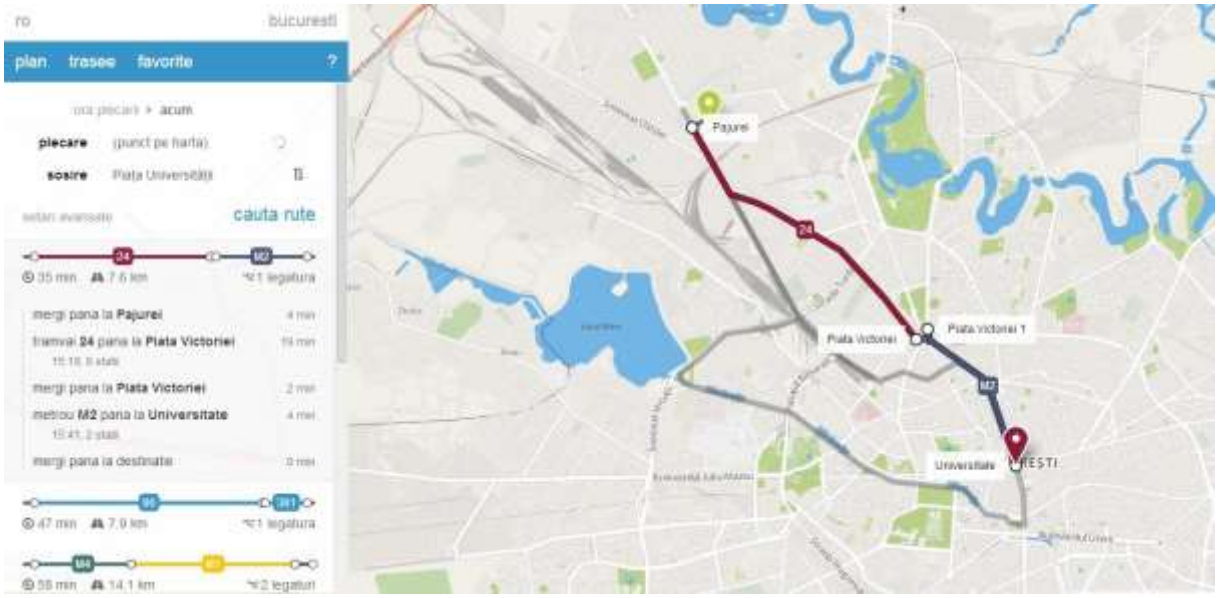
8. Le Quartier Français, rue Aron Cotrus



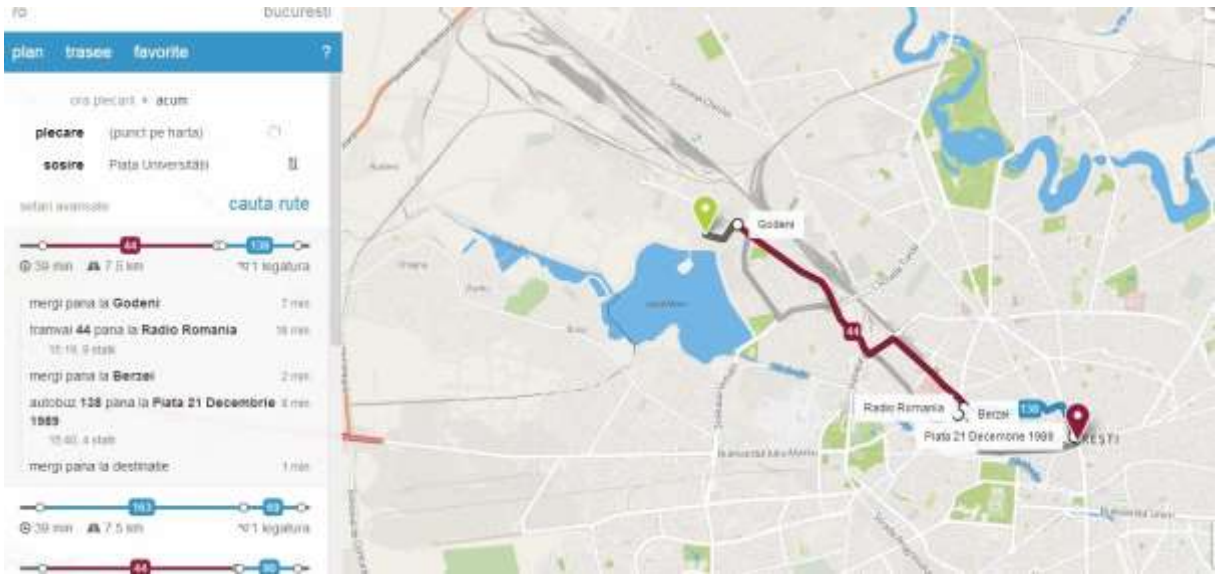
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

9. Quartier Bucurestii noi, rue Hrisovului



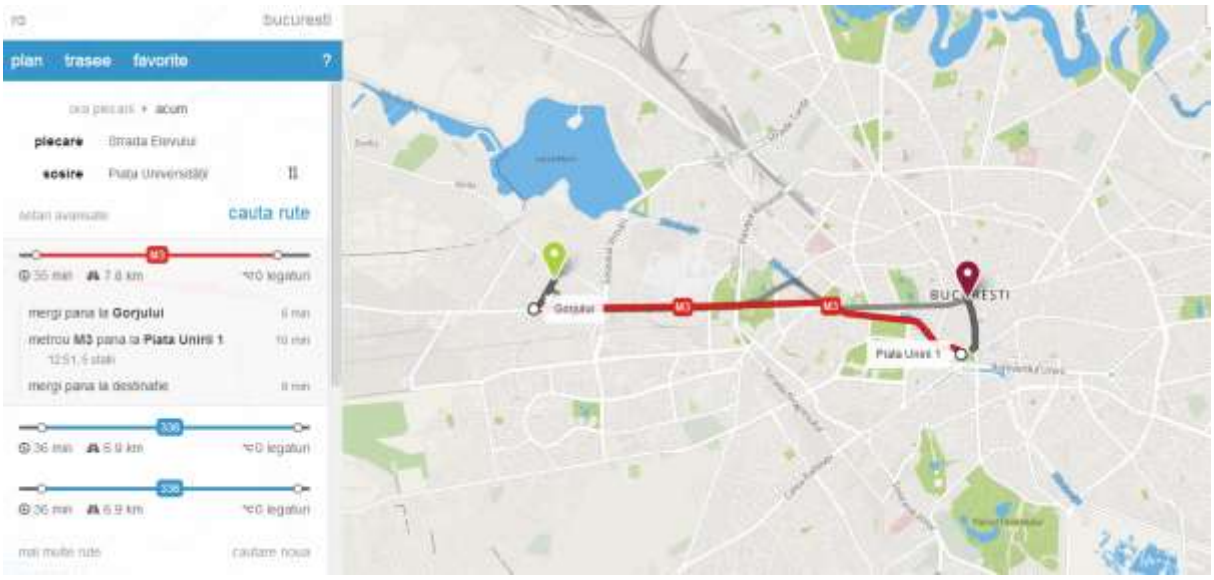
10. Quartier Giulesti-Sarbi, rue Murelor



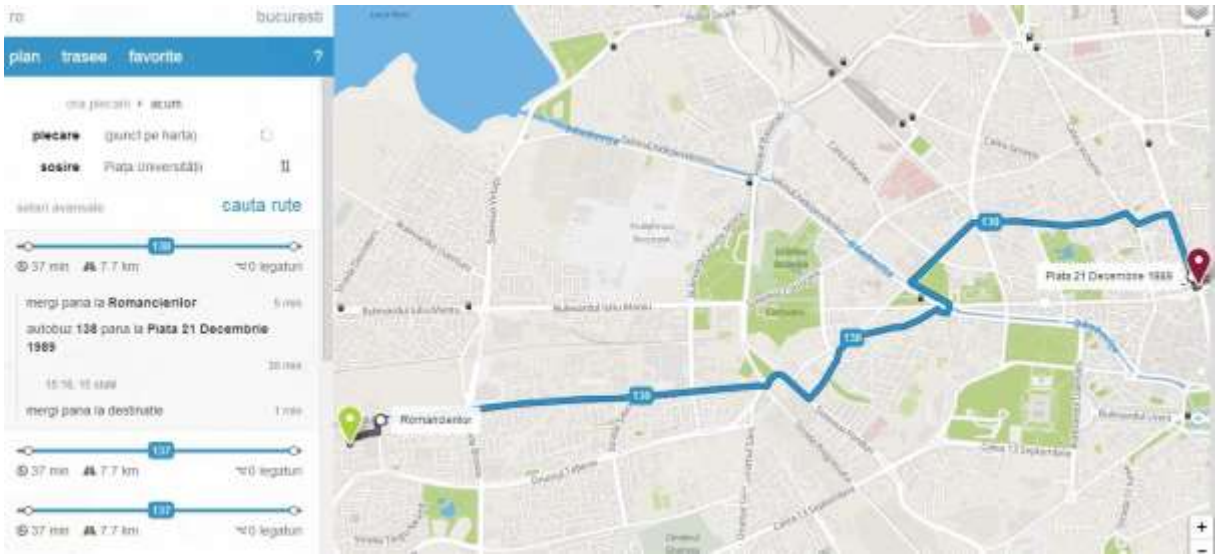
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

11. Quartier Militari, Rue Elevului



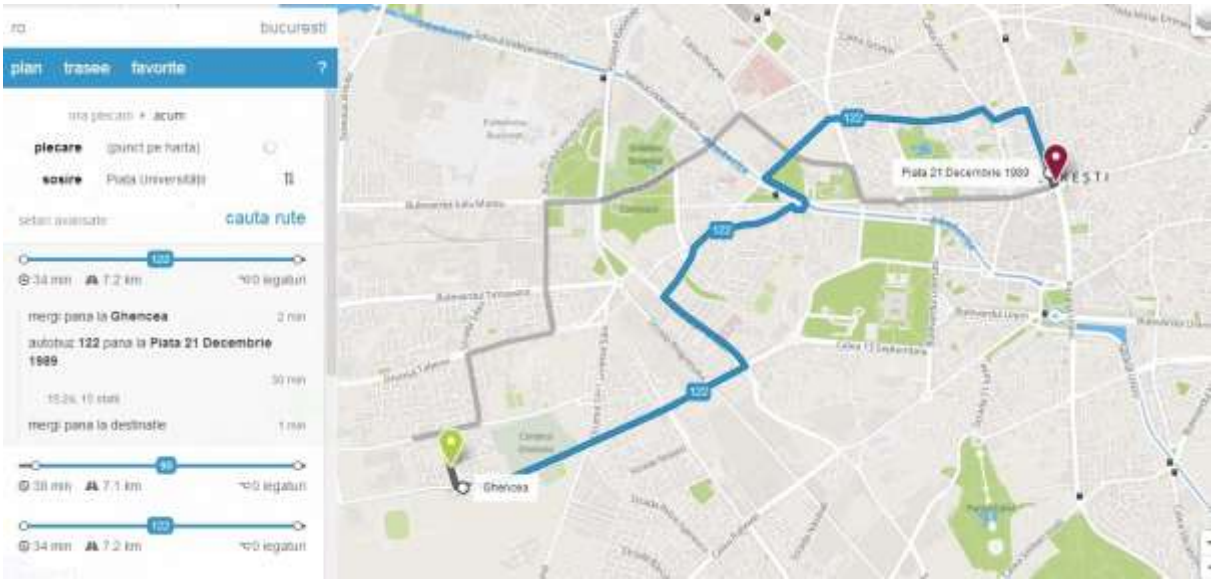
12. Quartier Drumul Taberei, allée Valea Boteni



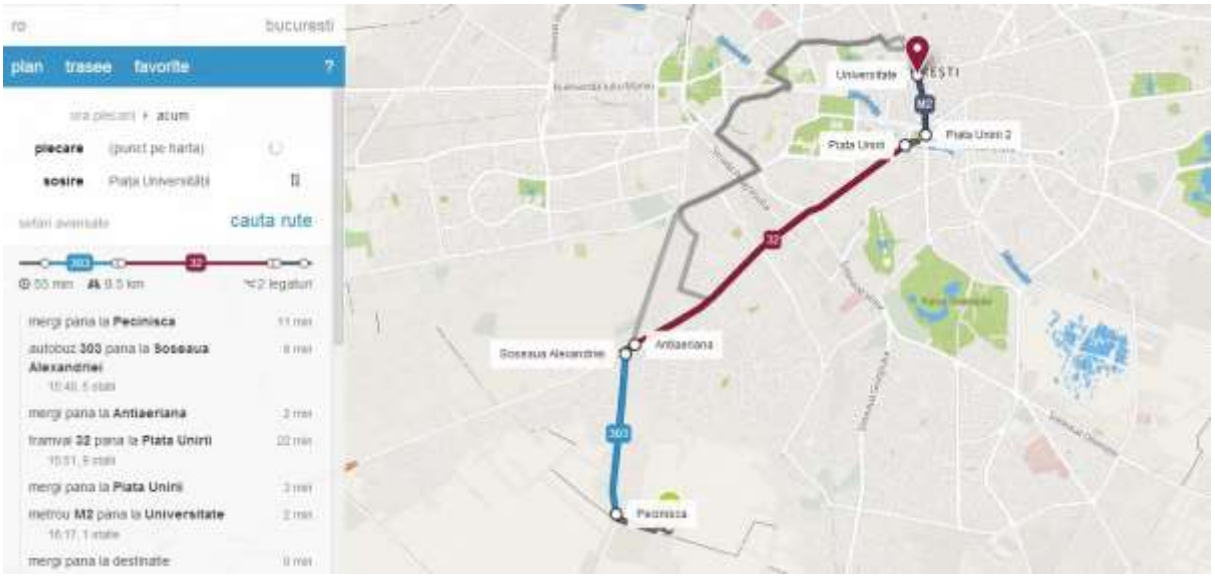
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

13. Quartier Ghencea, rue Vladeasa



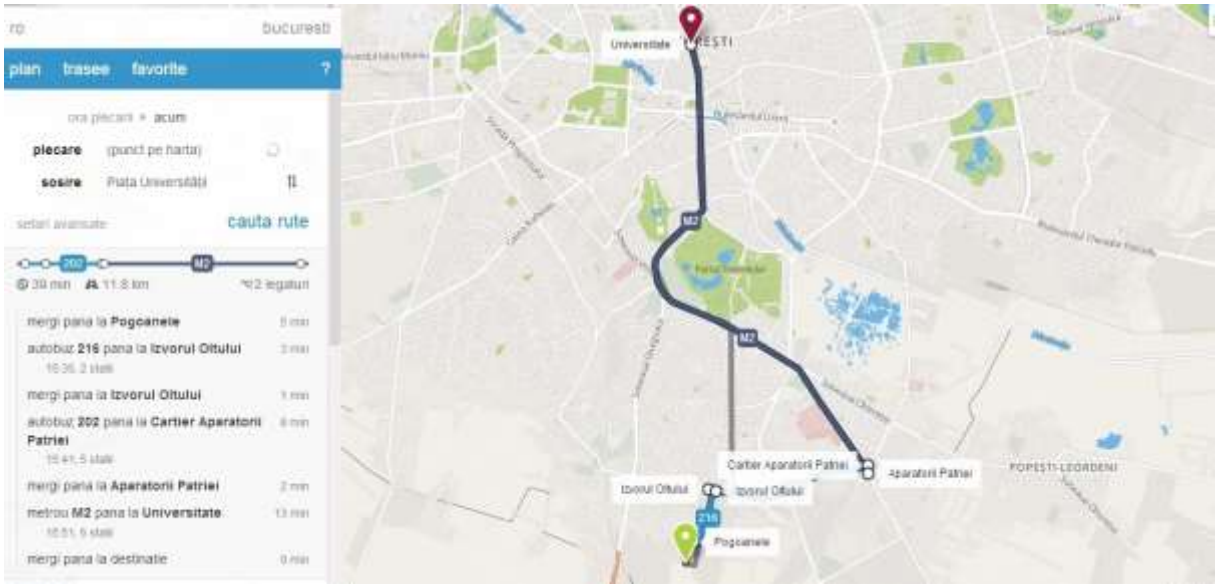
14. Quartier Rahova, rue Zorelelor



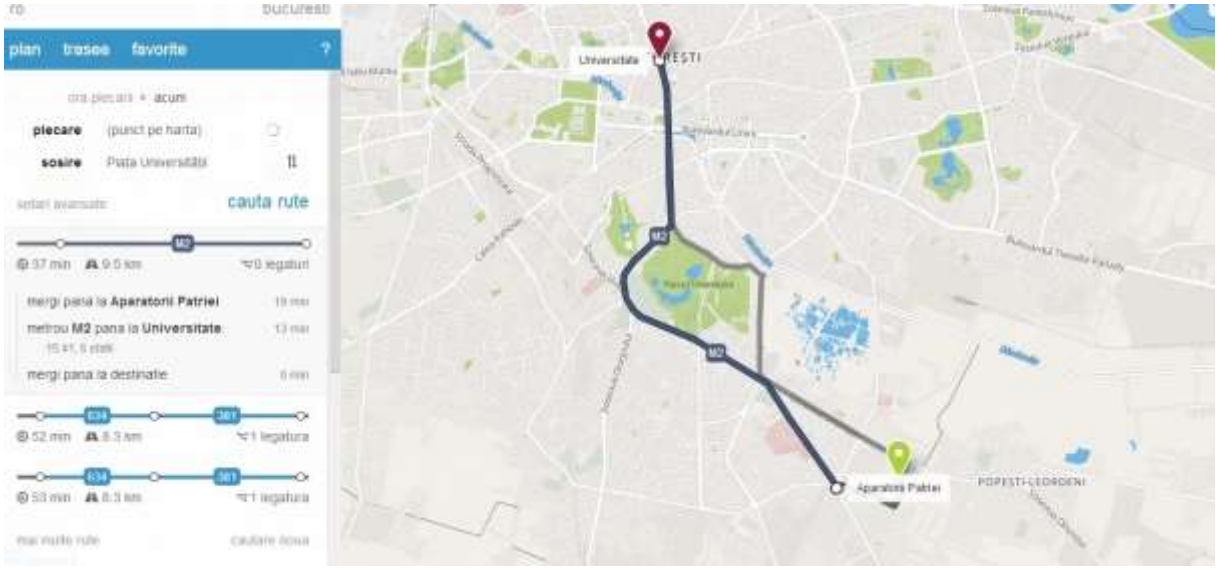
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

15. Quartier Berceni, Route Bercenarului



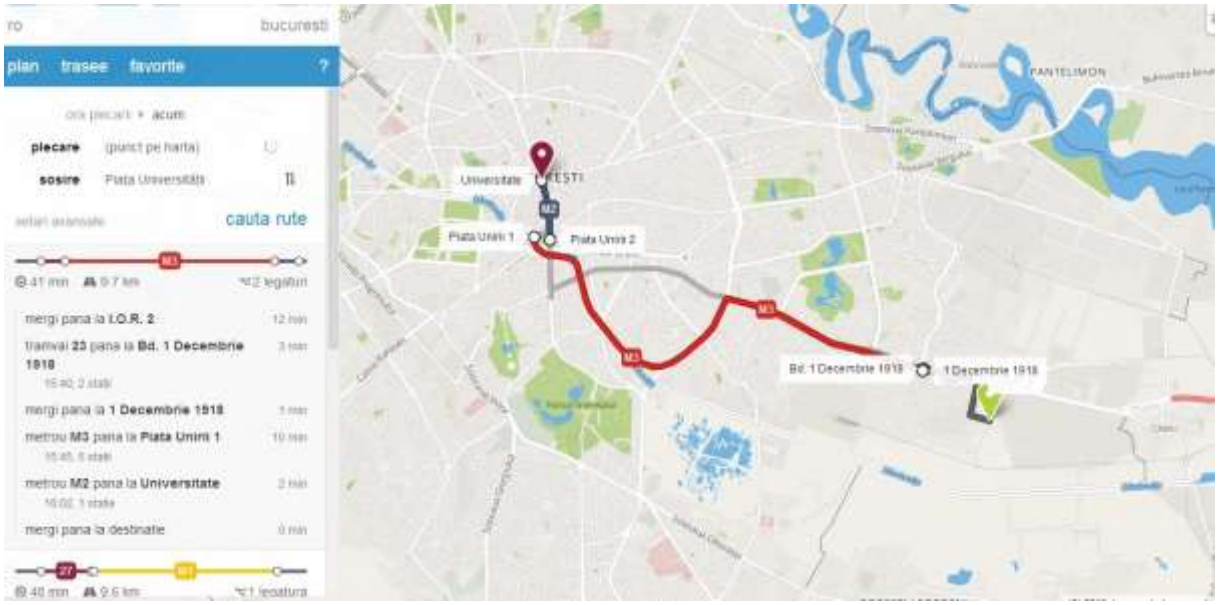
16. Quartier Aparatorii Patriei, rue Teascului



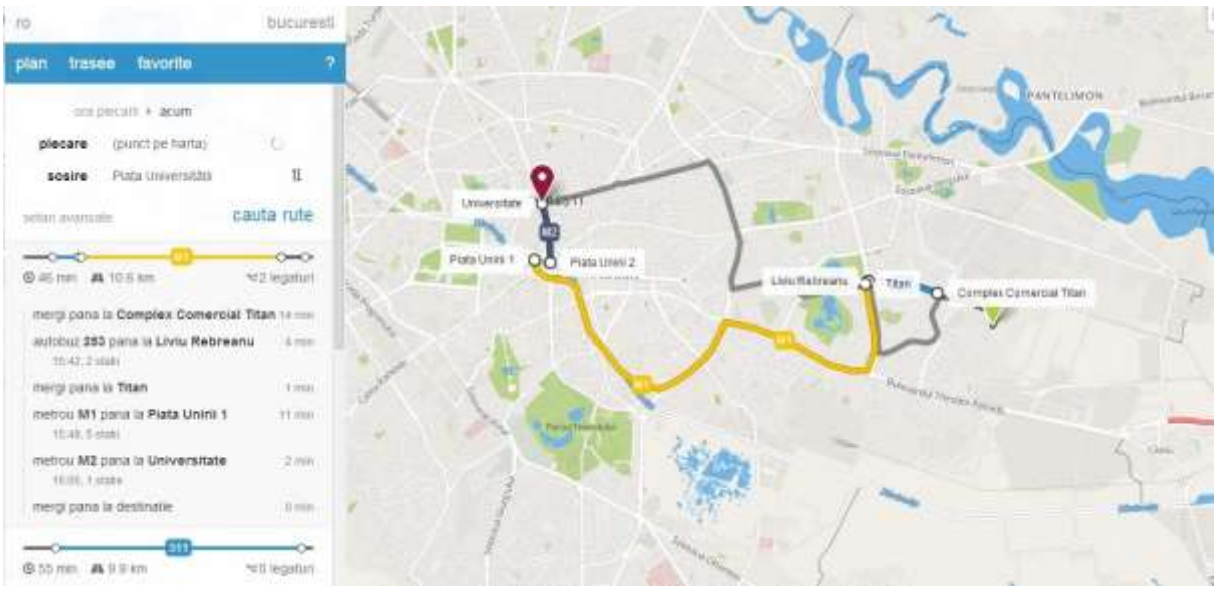
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

17. Quartier Salajan, rue Lunca Ozunului



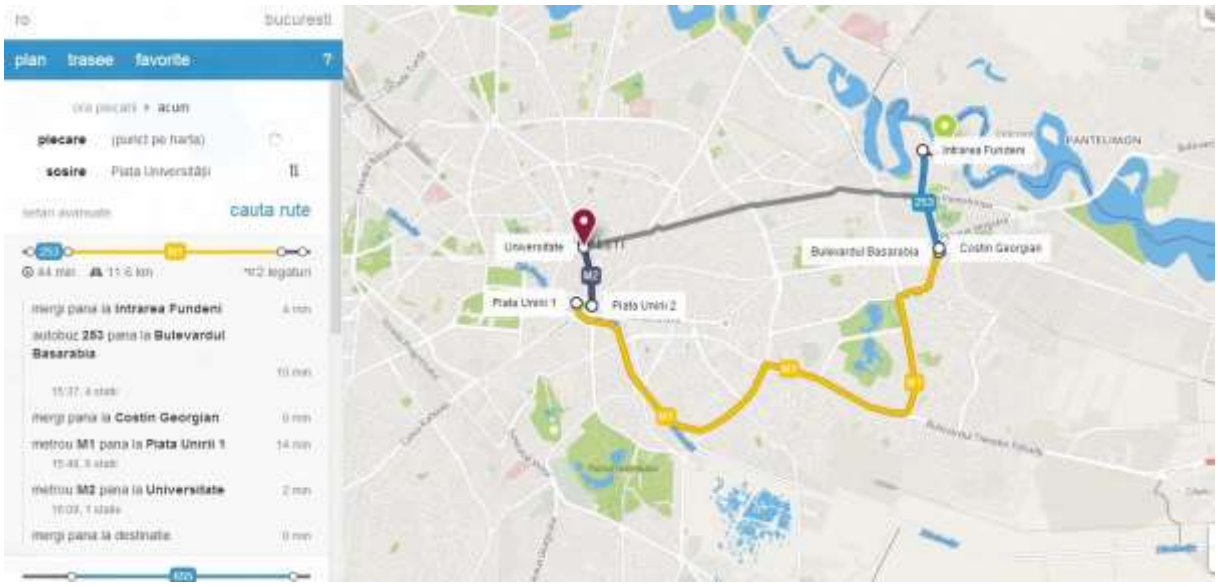
18. Quartier Titan, rue Varasti



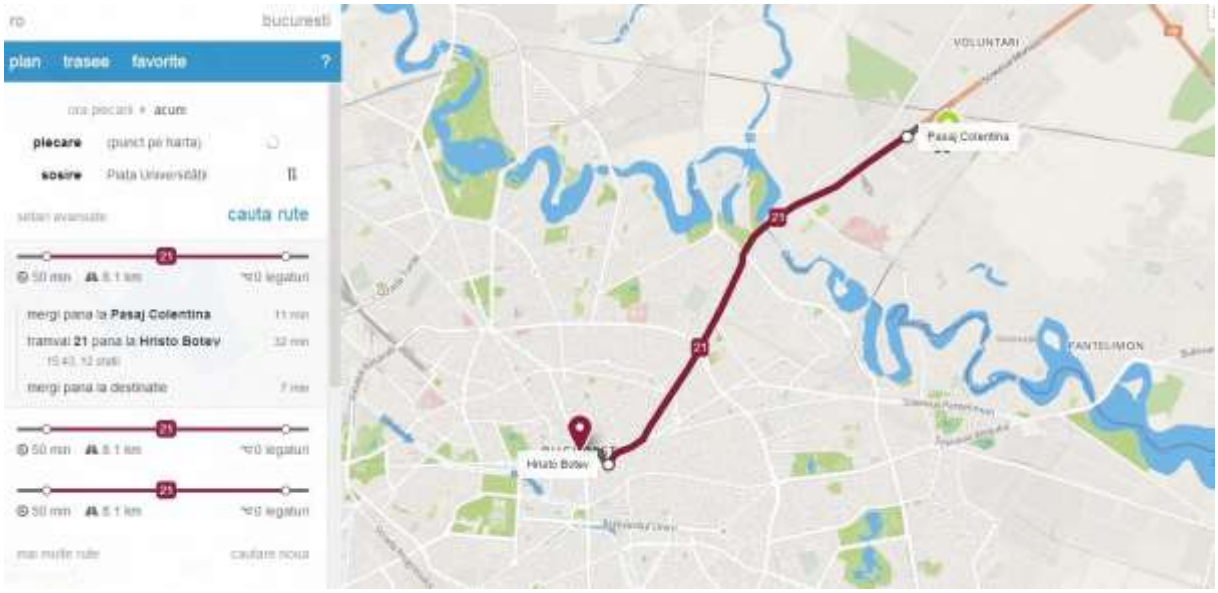
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

19. Quartier Pantelimon, rue Somnului



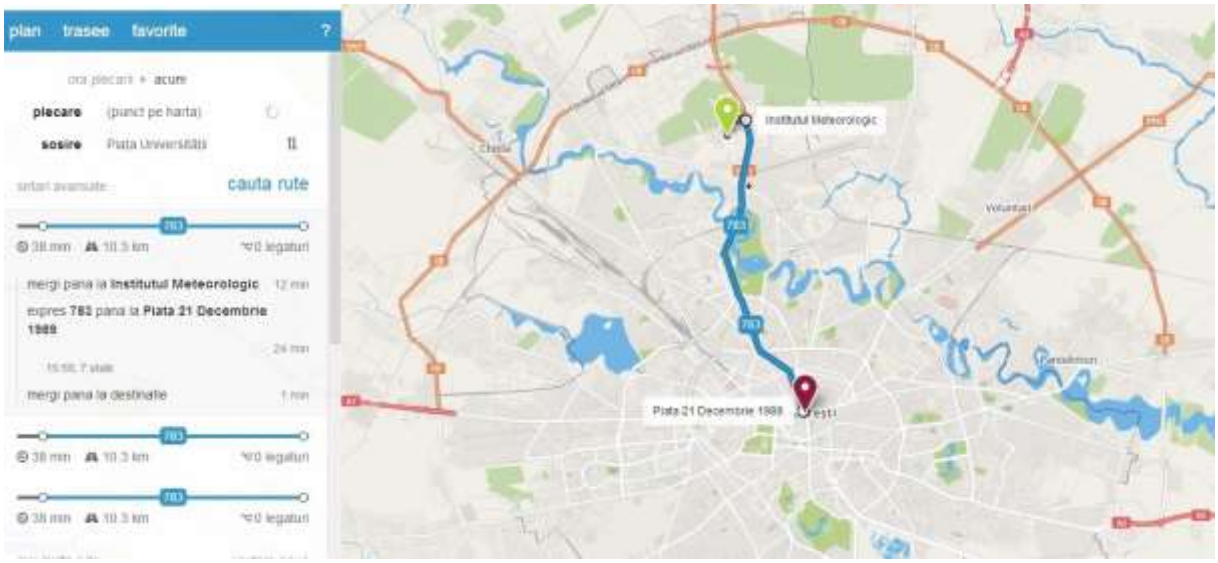
20. Quartier Andronache, rue Lavitei



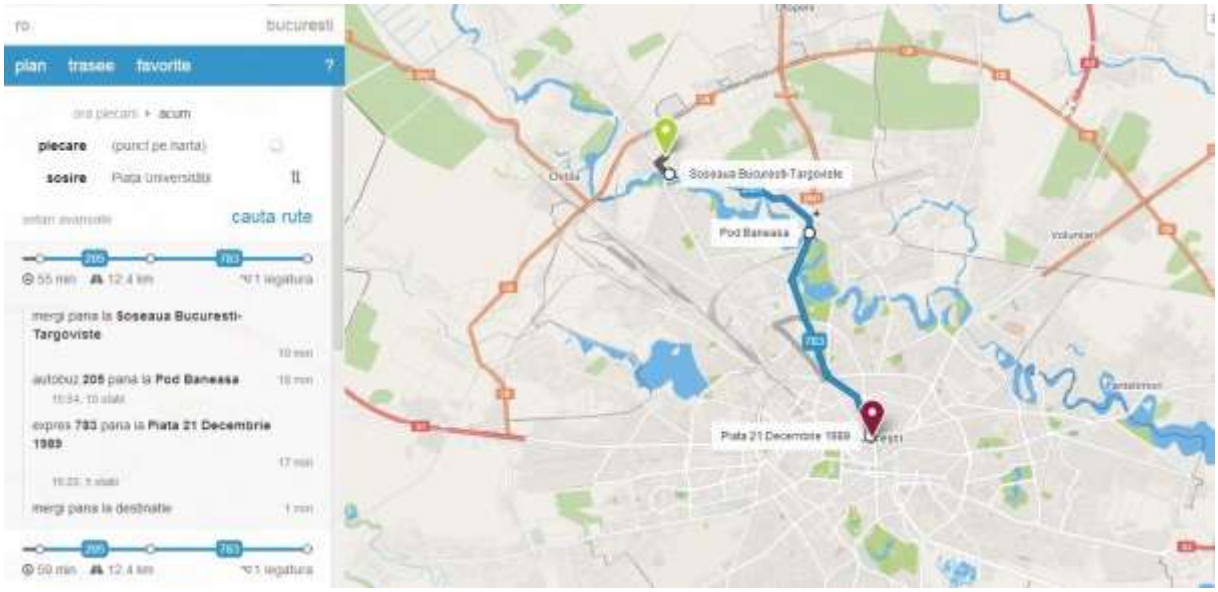
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

21. Quartier Baneasa, rue Meteorologiei



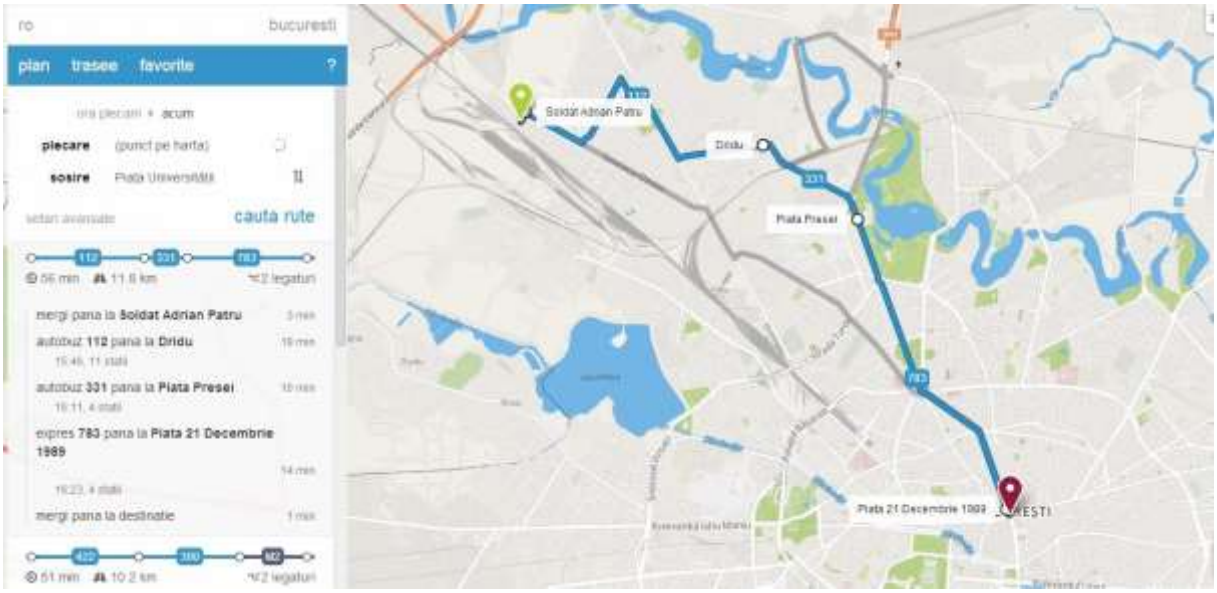
22. Quartier Straulesti, rue Lemnarilor



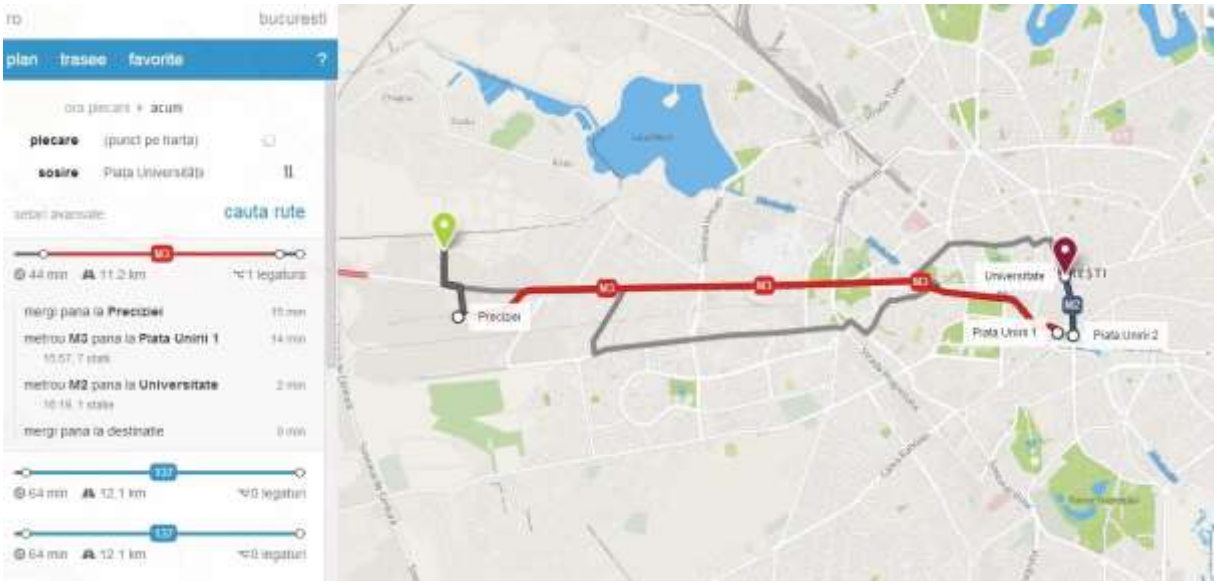
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

23. Quartier Bucurestii noi, rue Fratii Golescu



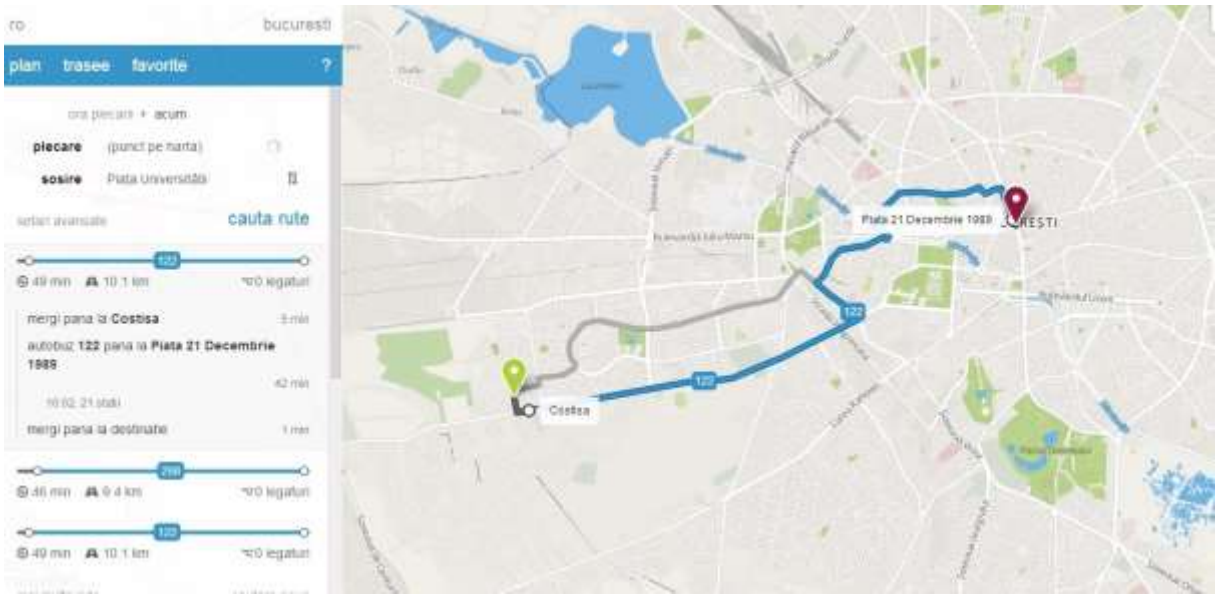
24. Quartier Militari, rue Osiei



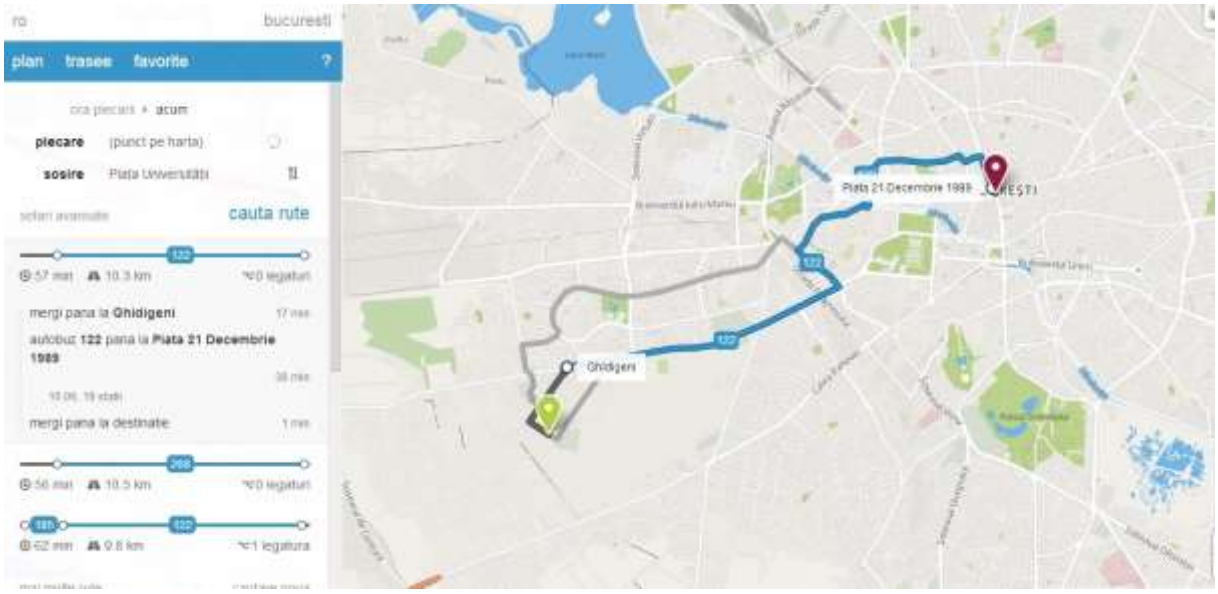
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

25. Quartier Drumul Taberei, rue Paduretu



26. Quartier Ghencea, rue Lavei



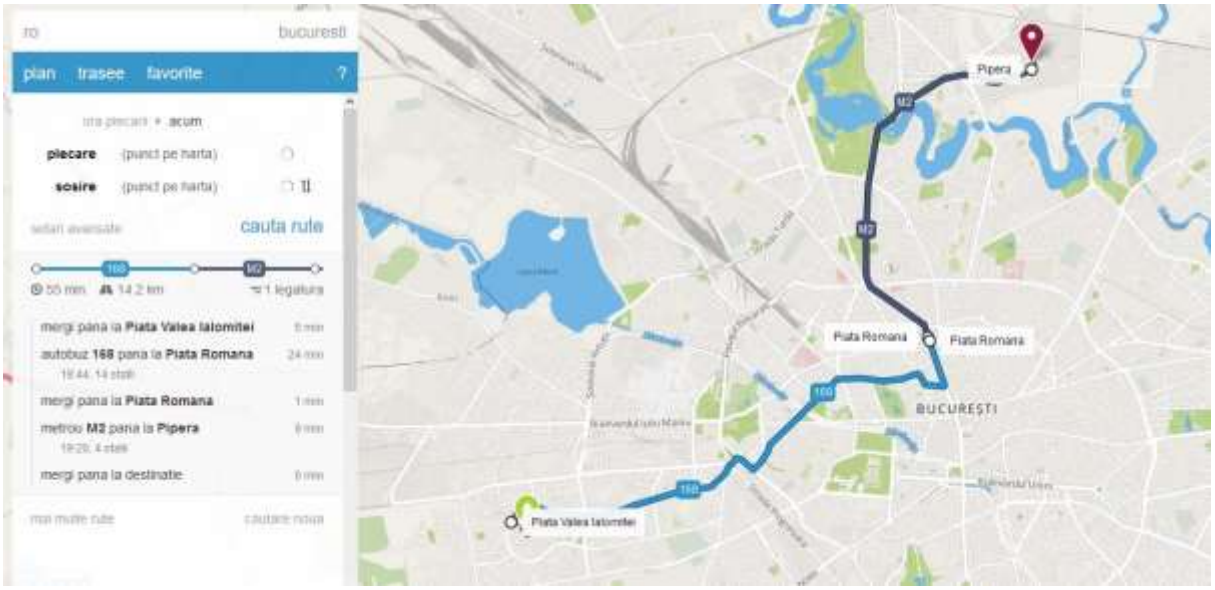
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

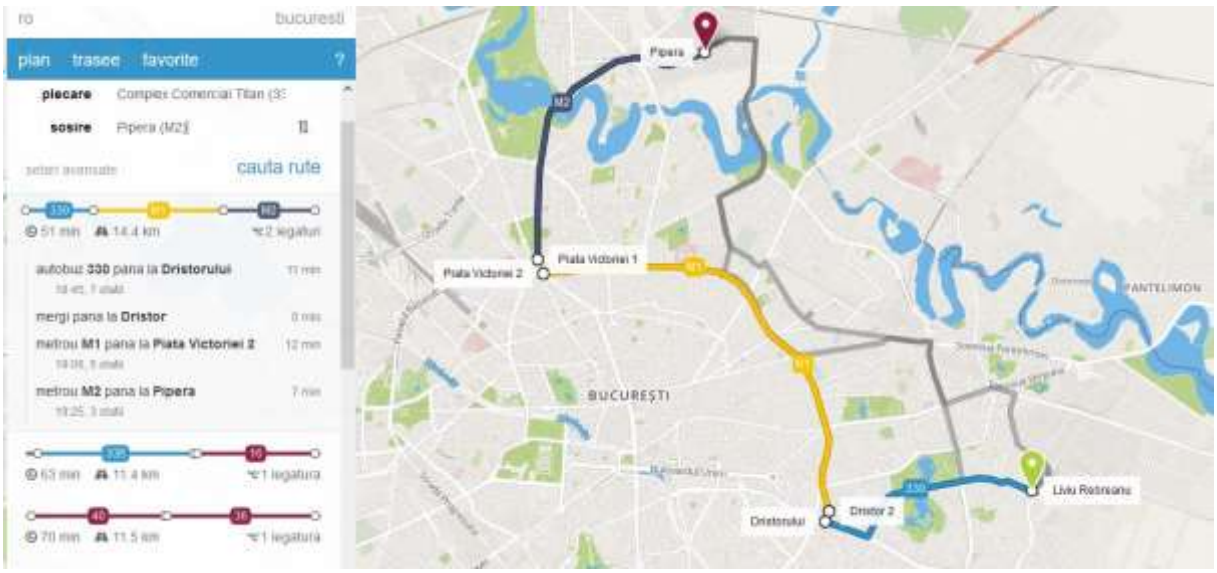
ANNEXE 4: Les trajets en transport en commun entre la zone office Pipera et de différents points de la ville. Les images correspondent au tableau nr. 28, page 306, Chapitre 6.

Les images ont été prises en utilisant le site du système de transport urbain de Bucarest, transporturban.ro, 2016.

1. Quartier Drumul Taberei, rue Pascani



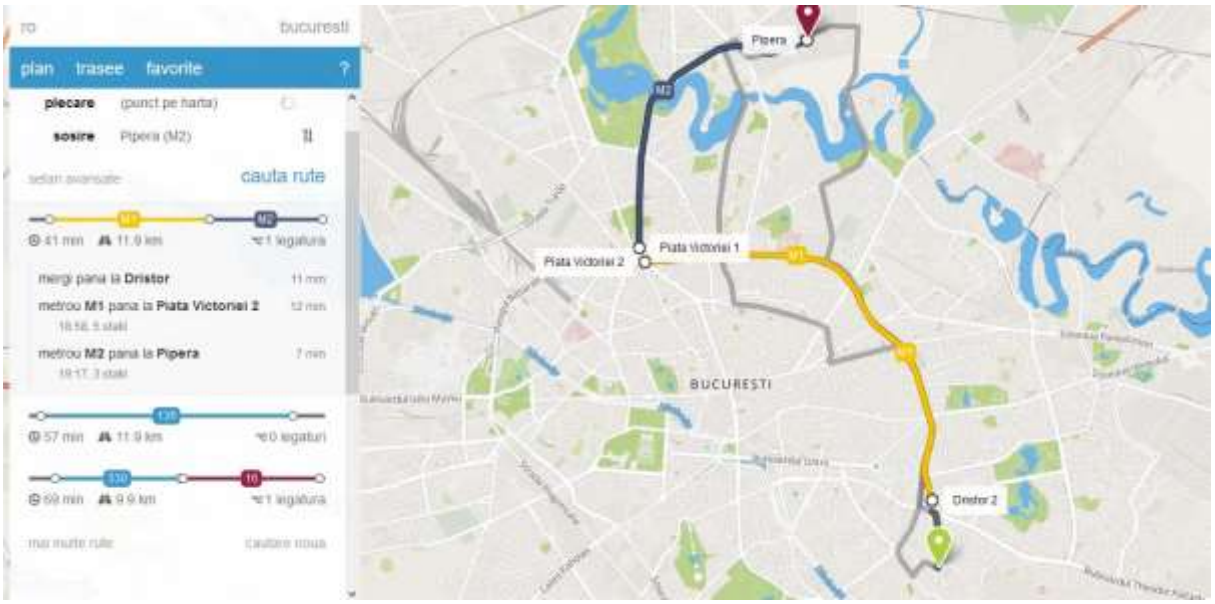
2. Quartier Titan, rue Liviu Rebreanu



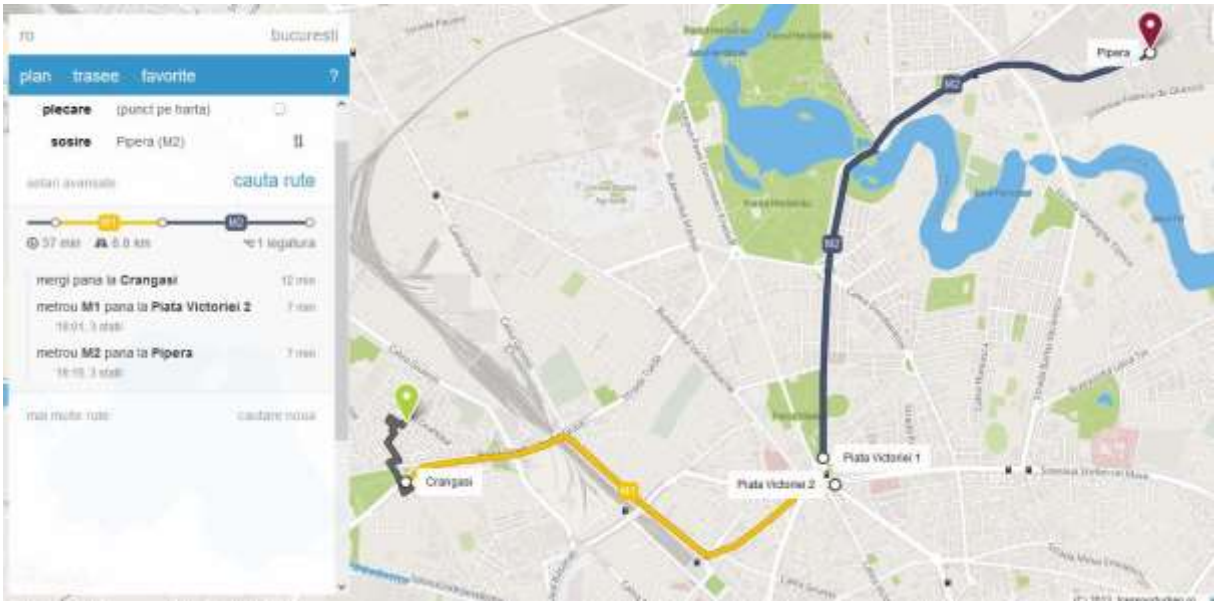
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

3. Quartier Vitan



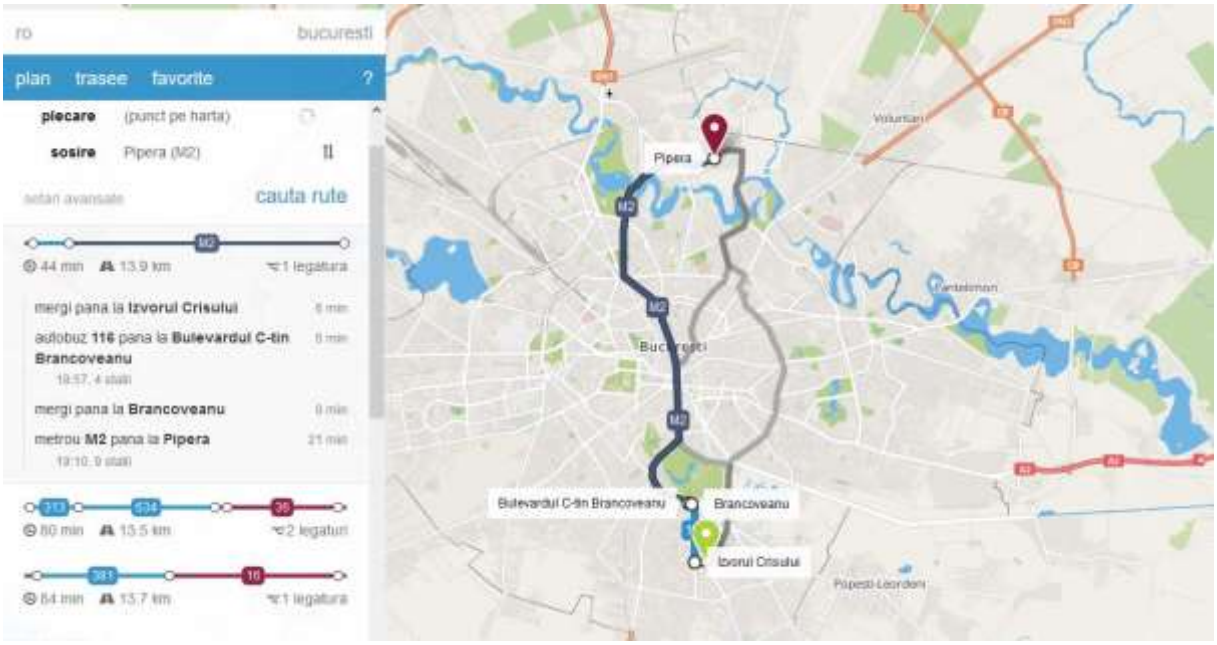
4. Quartier Crangasi, rue Ceahlaul



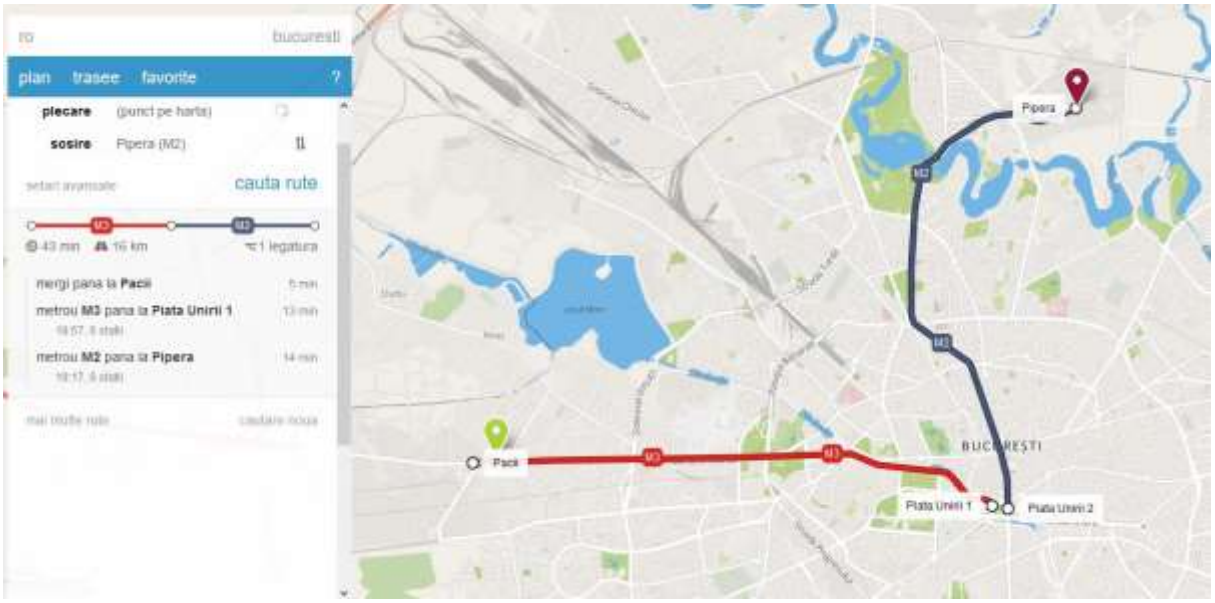
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

5. Quartier Berceni, rue Vatra Dornei



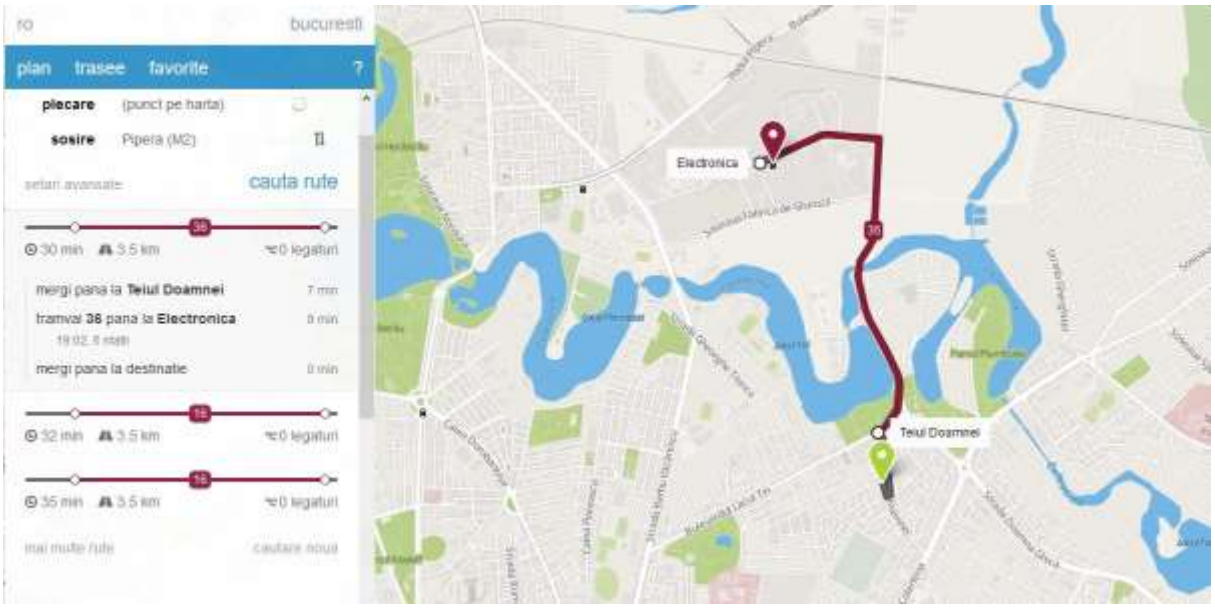
6. Quartier Militari, métro Pacii



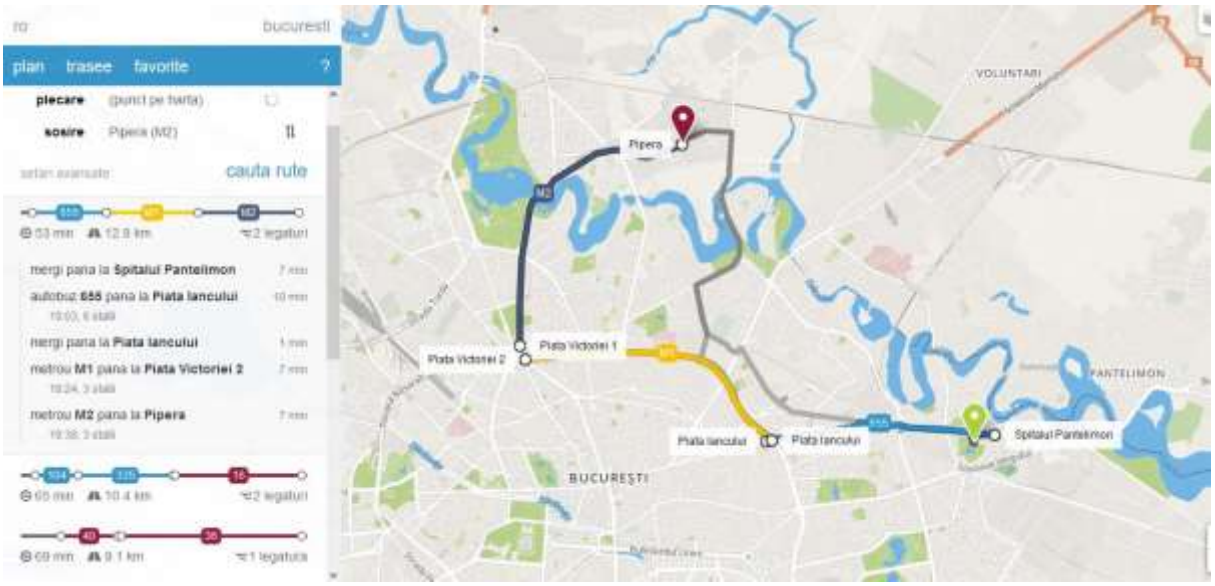
© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

7. Quartier Tei, rue Teiul Doamnei



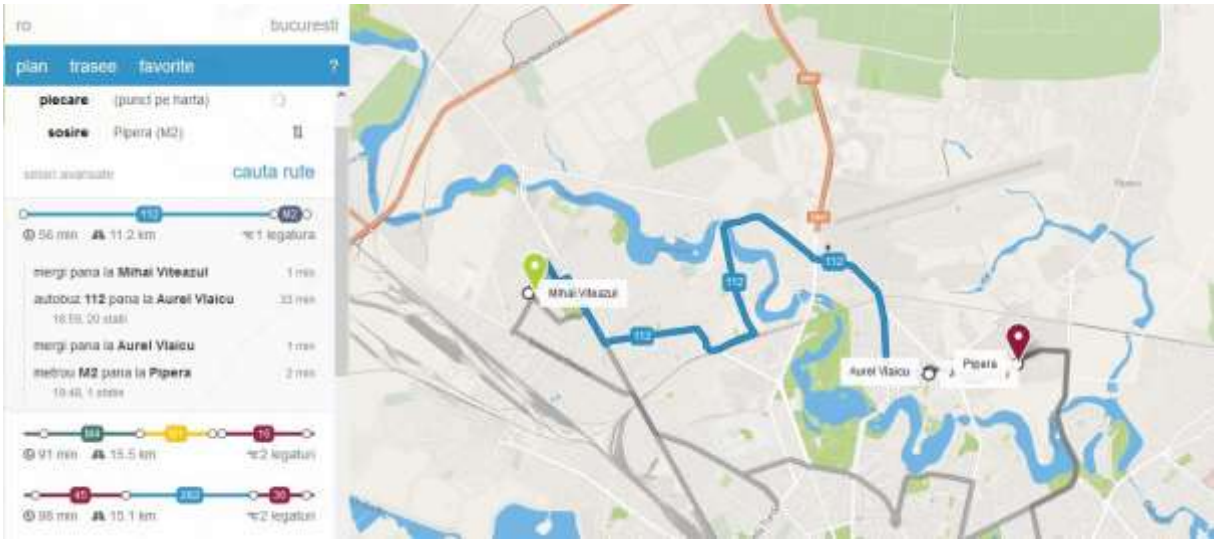
8. Quartier Pantelimon, hôpital Pantelimon



© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

9. Quartier Chitila, rue Mihai Viteazu



© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

ANNEXE 5: Exemples d'entretiens avec des acteurs impliqués dans le processus de développement urbain de Bucarest.

Entretien 1: Madalina Manoila

31 septembre 2014 – Bucarest

1. **Qui achète sur le marché immobilier roumain et quand?**

Nous pouvons parler de trois périodes différentes après la chute du régime communiste : avant le boom immobilier, le boom (les années 2006 – 2007) et la crise, qui continue aujourd'hui. Pendant les années 2006 – 2007, le marché immobilier était explosif. Les propriétaires vendaient, achetaient et revendaient – c'était leur source de gagne facile. Il y avait également une bonne partie du marché couvert par des bénéficiaires étrangers. Les investisseurs étaient, à l'époque, surtout des turques, grecques, cypriotes, ensuite des citoyens italiens, espagnols, allemands, autrichiens, anglais et français, arabes ou des Etats Unis. La Roumanie changeait tous les jours.

La Roumanie a été très peu attente par la crise économique, et plus tard que les autres pays, ce qui fait que les investisseurs étrangers choisissaient notre pays pour éviter la récession de les leurs.

2. **Comment peut-on bâtir des immeubles sur les terrains qui étaient agricoles à la base ?**

En Roumanie existent deux types de terrains : en ville et hors-ville. Les terrains hors-ville sont les terres agricoles. Celles en-ville peuvent être soit agricoles, soit bons pour y construire. Le changement de régime se fait par la mairie. La principale différence, outre la possibilité de construire sur les terrains en-ville, est le niveau d'imposition, qui est beaucoup plus élevé dans le cas des terrains en-ville. Dans la période de boom immobilier, les propriétaires demandaient eux-mêmes le changement de régime, car ils allaient vendre rapidement le terrain. Dans les premiers ans après la crise, ils se sont rendus compte du fait que la valeur élevée des impôts et la possibilité réduite de vendre les terrains leur ont créées des problèmes financières, donc cette pratique se fait moins maintenant. – *insérer dans le chapitre sur l'étalement*

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Pour bâtir un immeuble, le propriétaire a besoin que le terrain ait un PUZ – plan urbanistique zonal.

3. **L'accès aux infrastructures ?**

La Roumanie est un pays atypique de ce point de vue. En Grèce, il est possible de construire seulement si le terrain a accès à toutes les infrastructures nécessaires, et l'Etat est très impliqué dans ces démarches. En Roumanie, il est possible de construire sans avoir accès aux infrastructures, car une priorité pour l'administration est de recevoir des impôts sur les bâtiments.

4. **La possibilité de construire un R+5 dans une zone de R+2 ?**

Conformément à la loi, un bâtiment peut être construit s'il respecte les indicateurs urbanistiques. Mais les autorités ne peuvent pas prendre des mesures auprès des développeurs ou propriétaires qui ne respectent pas la hauteur maximale, par exemple. La plupart du temps, les appartements sont achetés avant que le bâtiment soit complétement construit, donc le bâtiment ne peut plus être démoli. Imaginons un bâtiment qui a 2 étages de plus que la hauteur demandée dans la zone – comment démolir ces deux derniers étages alors qu'il y a des résidents en dessous ?

- Apres 5 ans de la construction d'un immeuble, même les parties qui ne correspondent pas à la loi sont inscrites dans le registre foncier[43]. Egalement, si une personne achète un immeuble qui ne correspond pas aux règlements, elle ne peut pas être faite coupable et le bâtiment est accepté tel quel.

5. **Quelle différence entre ne nord et le sud ?**

La zone nord a été toujours plus attractive que le sud, pour la simple raison d'être plus belle. Les communes Buftea – Crevedia – Corbeanca, dans le nord, sont historiquement préférées par la population la plus riche ou la plus selecte, qui y avaient des grandes villas. (**Conacele de la Crevedia**)

6. Pourquoi le marché immobilier fonctionne toujours tellement bien en Roumanie ? Quelles sont les éléments spécifiques du marché immobilier roumain ?

[43] Intabulate

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

La Roumanie est le pays des propriétaires. Mais, dans le même temps, les roumains achètent des critères, ils n'ont pas une éducation financière et ils prennent des risques quand ils se lancent sur le marché immobilier. Ils ne travaillent pas avec les spécialistes et ils préfèrent coordonner eux-mêmes leurs affaires immobilières, même si cela implique des risques.

Aujourd'hui, on achète des résidences pour nos familles. Il n'est plus intéressant d'acheter des immeubles ou appartements pour les louer, car le niveau du loyer se trouve actuellement au niveau minimal.

7. **A part les bâtiments résidentiels, est-ce qu'on voit d'autres investissements au niveau de Bucarest ?**

Investir dans les affaires est actuellement une bonne stratégie, car elle vise un terme moyen ou long. Louer des grandes surfaces a des prestataires ou des grands magasins, ou bien louer des bâtiments d'affaires – office buildings.

8. **Le programme Le premier logement – pourquoi est-ce qu'on dit qu'il a sauvé le marché immobilier de la crise ?**

Cette affirmation est fausse. Ce n'est pas ce programme qui a « sauvé » le marché immobilier, mais les grands investissements des personnes ayant accès aux ressources.

Le programme Le premier logement a été un véritable problème en ce qui concerne les résidences roumaines. Pour avoir accès à ce programme, les propriétaires devraient viser des appartements spécifiques : une superficie de moins de 120 m2, d'une valeur de moins de 90000 euros. Egalement, le programme donnait accès à un TVA réduit, de seulement 5%, car ces logements étaient considérés comme « basics », mais seulement si le bénéficiaire n'avait pas de logement a son nom au moment du dépôt du dossier. En connaissant ces règles du programme, les développeurs ont construit des bâtiments qui assurent ces conditions – des espaces modestes, une qualité pauvre des bâtiments et un manque d'attention aux détails. Les principaux propriétaires étaient des jeunes ou des jeunes familles qui souhaitaient seulement avoir leur propre « chez soi », sans trop demander, donc les développeurs n'ont pas prêté trop d'attention a tout ce qui est lié à la qualité de la vie ou au accès aux services. Dans le sud de la Capitale, il est impossible de construire maintenant des immeubles pour des services – il n'y a simplement plus de place !

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Ce sont les grandes propriétés qui ont « sauvé » le marché immobilier bucarestois (et roumain). Les maisons de patrimoine, les immeubles de qualité, les grandes surfaces bâtis avec une attention particulière aux détails se sont vendues pour des sommes très importantes. L'année 2012 s'est terminée avec un bénéfice de 3 milliards (**eur ?)** au niveau du marché immobilier.

- Les notaires n'acceptaient plus de clients dans la période de boom, tellement ils étaient occupés avec les démarches immobiliers.

9. Que pensez-vous des immeubles à loyer réduit (ANL) de Bucarest ?

Le quartier ANL Brancusi (Drumul Taberei) est très bien construit, un vrai modelé pour les développeurs actuels, car il assure l'accès a tous intérêts : marché, espaces publics, espaces de services, parcs et espaces pour les enfants. La même chose ne peut pas être dite pour les nouveaux quartiers de la zone Sud, par exemple. Par contre, les autres quartiers ANL ne devraient pas trop attirer leurs résidents, car la qualité des bâtiments est assez faible et les conditions qu'ils offrent ne sont pas intéressants.

10. La zone Pipera est-elle la nouvelle zone d'affaires de Bucarest ?

La zone Pipera s'est développée dans le sens d'une zone CBD, et elle continue dans cette direction. Pipera devient de plus en plus intéressante surtout grâce à la présence des écoles internationales : française, anglaise et américaine. L'ambassade des Etats Unis a également déménagé dans ce quartier, et il y a plusieurs projets d'aménagement des ambassades en dehors du centre, donc surement dans le Nord de la capitale. Mais le quartier Aviatiei devient de plus en plus actif sur ce secteur-là. En fait, c'est le quartier Aviatiei ou cette zone va se développer de plus en plus dans le futur proche et moyen.

11. Peut-on utiliser l'argent européen pour développer des projets immobiliers ?

Il n'est pas possible d'investir de l'argent des fonds européens pour développer des projets immobiliers, car cet argent est mis à la disposition des administrations, alors que les développeurs sont des personnes privées ou juridiques. Par contre, il est possible d'investir de l'argent européen dans tout ce qui est infrastructure : routes, espaces verts etc.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

12. Quelles sont les tendances bucarestoises en termes de croissance urbaine ?

La croissance résidentielle va se faire entre les deux rocades bucarestoises. Bucarest est une ville en plein développement. Pendant les années de la crise, nous avons assisté à une tendance des habitants de déménager vers l'extérieur de la ville, vers les périphéries ou les communes adjacentes. Dans le futur, nous allons assister de nouveau à une tendance de revenir en ville. Bucarest a beaucoup changé par rapport au passé proche, ces changements sont visibles. Nous avons encore à travailler sur tout ce qui concerne le kitsch – les gouts, les affichages publics, la présence des fils et les couleurs qui ne sont pas toujours adaptées au contexte. Mais Bucarest est aussi devenue une ville très propre et très dynamique. Tous ces changements sont dus au fait que les taxes et frais vont directement dans les budgets locaux, pas dans le budget national. La situation est pareille pour la ville d'Otopeni, et elle a eu le niveau du PIB le plus accru du pays.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Entretien 2: Dan Milea – Association "Salvati Cartierele Bucurestii Noi si Damaroaia" – 30 septembre 2014

Bucarest

1. **Comment est-ce qu'un développeur résidentiel peut obtenir des autorisations de construction quand il souhaite bâtir un immeuble R+5, par exemple, dans une zone limitée à R+2 ?**

Premièrement, les règlements de construction sont différents s'il s'agit d'un grand immeuble avec des appartements ou bien des maisons privées. Dans le cas des grands immeubles, il est nécessaire de respecter plusieurs règles et obligations afin d'obtenir l'autorisation de construction : un certain nombre de places de parking (1,2 places pour chaque appartement), une certaine superficie couverte d'espaces verts, des distances et hauteurs limites à respecter.

- Art 10 PUG – mansardes – T1 – T2 – T3 : la hauteur des bâtiments în planul faţadei ne depassera pas la distance entre les alignements, ni la hauteur maximale acceptée dans les unités adjacentes de reference, a l'exception des installations techniques.
- Le quartier Bucurestii Noi – le programme le premier logement a été vu différemment du point de vue social et urbanistique.

2. **Les étrangers, peuvent-ils acheter des terrains et commencer des projets résidentiels en Roumanie ?**

Oui. Les citoyens étrangers ne pouvaient pas acheter des terrains sur le territoire roumain à leur propre nom. Ils avaient, pourtant la possibilité d'acheter des terrains soit au nom d'une personne juridique (une entreprise), soit avec le soutien d'une personne roumaine, qui achetait le terrain à son nom. Maintenant, les citoyens étrangers peuvent acheter eux-mêmes des terrains. (Loi 17/2014)

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

3. **Quelles sont les problèmes que vous essayez de résoudre dans les quartiers Bucurestii Noi et Damaroaia ?**

Le fait de pouvoir acheter des terrains très librement a déterminé une croissance très rapide du marché immobilier. Les terrains étaient vite transformés (extravilan – intravilan), ce qui a déterminé parfois l'apparition des situations absurdes ; les propriétaires avaient des terrains sur lesquels on pouvait bâtir (donc appartenant à l'intravilain) complètement entourés par des terres agricoles, sans accès aux infrastructures. (Popesti-Leordeni)

Les immeubles étaient, donc, commencés sans avoir l'autorisation de construction. Egalement, les adresses des propriétaires étaient parfois fausses, ce qui rendait difficile leur implication au cas où les résidents de l'immeuble rencontraient des problèmes.

La réalité de Bucarest en termes de constructions peut être définie en deux mots : chaos et corruption.

4. **Y'a-t-il d'autres associations pareilles au niveau de la Capitale ?**

Oui, il y en a, dans les quartiers Militari et Floreasca. Dans ce dernier, l'association a été créée par les résidents des anciens blocks communistes pour protester contre la tendance de bâtir d'autres grands immeubles dans la zone, entre les immeubles qui y existaient déjà.

L'implication publique est un problème, car les citoyens ne connaissent pas leurs droits.

5. Vous travaillez également comme évaluateur de biens immobiliers. Quelles sont vos conclusions sur la zone Sud de la capitale ?

Un des problèmes les plus importants concerne la commune de Popesti-Leordeni, ou les nouvelles constructions ne respectent pas une logique de l'espace.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Entretien 3 : Vera Marin – architecte, Association pour la Transition Urbaine

31 septembre 2014, Bucarest

1. **Pourquoi on peut remarquer des problèmes d'architecture ou d'aménagement urbain dans une ville où il y a des lois pour protéger contre les aberrations de ce domaine ?**

Dans les mairies, il y a un côté participatif et un côté décisionnel. Malheureusement, ces deux parties n'arrivent pas toujours à un consensus. Il y a également parfois une rupture entre l'élu (et son administration) et l'architecte de la ville. Il est important que les deux aient une vision ; il est également essentiel que le maire sache gérer sa ville. Les architectes acceptent des exceptions, même s'ils ont le droit de ne pas le faire, car ils n'osent pas ou n'ont pas l'intérêt de se mettre contre certains projets qui ont un soutien politique.

2. **La zone métropolitaine Bucarest – a-t-elle une expression sur le terrain ?**

La création d'une zone métropolitaine bucarestoise a besoin avant tout d'un accord politique entre les acteurs locaux.

3. **Quels sont les acteurs impliqués dans la planification urbaine ou la création de la ville d'aujourd'hui ?**

Il faut comprendre qu'il y a un écart entre l'économie de la ville et son urbanisme. Il est nécessaire de faire un setup institutionnel avant que l'équilibre soit atteint. Le coté économique est représenté par des acteurs qui ne s'y connaissent pas à l'urbanisme ou au développement de la ville – et cela n'est pas leur intérêt, et les acteurs impliqués dans l'aménagement de la ville n'ont pas accès au point de vue des économistes. Ils ont tous les deux une formation différente et des intérêts différents et, même s'ils arrivent parfois à travailler ensemble, il n'y a pas de personnes qui ont la possibilité de voir des deux façons au même temps. Les économistes ne sont pas sensibilisés aux problèmes de la ville.

Il n'y a pas assez de commande publique pour la planification urbaine. Les acteurs administratifs demandent la planification de la ville seulement quand ils ont des ressources à dépenser ou bien quand ils le sont obligés (quand les plans s'aménagement urbain expirent et doivent être refaits).

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

La planification urbaine est très politisée, les décisions sont politiques.

Ensuite, les développeurs sont des acteurs importants dans le développement de la ville. Dans les années 2000, ils étaient plutôt des requins immobiliers. Maintenant, moins. La corruption ou bien les négociations sont présentes. Ce n'est pas l'intérêt du développeur (immobilier ou pas) d'assurer le respect de la loi ou des règlementations. Cela est le but de l'administration et des différents services et directions publiques. Leur intérêt est d'avoir la possibilité de construire et donc, de gagner. S'ils savent qu'il y a une manière plus simple (que la loi) pour y arriver, ils n'ont pas l'intérêt de faire autrement.

C'est ou devrait intervenir la société civile, qui devrait avoir une voix assez puissante pour être entendue.

4. **Est-ce que les planificateurs de la ville prennent en compte des idées ou des stratégies inspirées d'autres villes ?**

Oui, tout le temps. Le maire actuel a voulu faire une comparaison entre Bucarest et Paris, en se basant sur la métaphore du « Petit Paris ». Il serait plus nécessaire de comparer Bucarest avec des villes qui ont eu un parcours historique similaire (Sofia, ex-ville communiste, mais qui semble être plus avancée que Bucarest du point de vue de l'aménagement urbain).

5. **Est-ce que l'environnement est pris en compte dans la planification urbaine bucarestoise ?**

Maintenant, une des demandes principales de l'agence pour l'environnement envers les développeurs est d'aménager des espaces verts sur 30% du terrain. Cette superficie a été proposée dans une **décision** du conseil général Bucarestois, avec d'autres indicateurs environnementaux. Seulement cet indicateur-là a été pris en compte et **promu** par l'administration.

Les indicateurs sont négociés : ils peuvent demander seulement 20% si le développeur remplit d'autres demandes ou s'il s'engage à prendre des mesures pour l'environnement ailleurs ou autrement.

Les places de parking sont également imposées, mais les flux ne sont pas mesurés avant donner l'accord de construction. Il est difficile pour l'administration de trouver des contre-

© 2016 Tous droits réservés.
lilliad.univ-lille.fr

arguments aux développeurs concernant cela, car il n'y a pas de cadre légal pour limiter les flux.

6. Comment est-ce qu'on a planifié la ville pendant – après la période communiste ?

La rupture entre la période communiste et celle de transition (dans laquelle on se retrouve toujours) a marqué une différence importante entre deux régimes complétement différents. La ville d'avant était complétement planifiée. Les années qui ont suivi le changement politique ont été caractérisées par une inertie générale des acteurs impliqués dans la planification ou bien dans le secteur du bâtiment. Les lois de l'ancien régime avaient encore fonctionné pour quelques ans. Le plan actuel d'urbanisme a été réalisé en 2001 !

Les acteurs qui avaient participé à la création des lois et documents de planification étaient des spécialistes et ils étaient toujours calés sur la manière de faire d'avant. La loi de l'urbanisme est une bonne loi, mais elle contient des petites « soupapes », surement laissées pour que les urbanistes puissent bouger, mais qui ont laissé une possibilité pour des décisions moins bonnes pour la ville. L350/2001

Les élus font, actuellement, la politique de l'urbanisme dérogatoire en se basant sur ces « soupapes ». Les acteurs doivent toujours évoluer du point de vue éthique, professionnel, commercial etc.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Liste de figures

Figure 1 Les niveaux administratifs roumains : le cas de Bucarest 20
Figure 2 Bucarest dans sa région 21
Figure 3 Les caractéristiques géologiques de Bucarest 24
Figure 4 La position de Bucarest par rapport au centre sismique de Vrancioaia 24
Figure 5 Panneau rouge désignant les immeubles qui appartiennent à la Classe de risque sismique 1. Source photo : adevarul.ro 25
Figure 6 Vue aérienne sur la forêt Baneasa-Tunari 27
Figure 7 Les aires protégées situées à moins de 30 km de Bucarest 30
Figure 8 Les forêts existantes autour de Bucarest 30
Figure 9 La zone naturalisée Vacaresti 32
Figure 10 Les quartiers les plus (en haut) et les moins appréciés (en bas) de Bucarest. Source des données : SNSPA, 2011 38
Figure 11 Les quartiers Nord (en haut) et Rahova (en bas). Source des données : www.verticalnews.ro, Ana Baidan, 2012 38
Figure 12 Les quatre zones fiscales de Bucarest (2004). Source des données : PMB 41
Figure 13 L'évolution de la population de Bucarest. Source des données : INSSE, 2014 45
Figure 14 Evolution de la population totale de la Roumanie. Source des données : INSSE, 2014 45
Figure 15 Evolution de la surface construite de Bucarest. Source des données : INSSE, 2014 45
Figure 16 L'évolution démographique et de la surface construite de Bucarest. Source des données : INSSE, 2014 45
Figure 17 Evolution des limites de Bucarest. D'après Forgaci, 2013. 47
Figure 18 Contrastes à Bucarest, les années 1930. La rue Victoriei (haut) et une « mahala ». Source des données : art-historia.blogspot.com 52
Figure 19 Bucarest selon les cartes autrichiennes, 1910. Source des données : Vasile Craciunescu, http://www.geo-spatial.org/ 54
Figure 20 Bucarest selon les cartes soviétiques (1989). Source des données : www.geospatial.ro 56
Figure 21 Bucarest dans les années 1960. Source de l'image : photoshooting.ro 57
Figure 22 La zone « en cours de systématisation » - le futur emplacement du Palais du Peuple sur une carte de 1984. Source des données : Loffler, 1984. 58
Figure 23 Les pays et capitales rentrant dans l'analyse 75
Figure 24 Evolution démographique des capitales. Source des données : Eurostat, 2015 76
Figure 25 Catégories d'utilisation des terrains dans les 5 capitales. De gauche à droite : Bucarest, Budapest, Varsovie, Sofia, Prague. Source données : Corine Land Cover 2006 98
Figure 26 Architecture communiste à Varsovie (Aleksandra Gajkowicza), Budapest (Mohai Way), Sofia (Boulevard Madrid), Bucarest (quartier Piata Muncii) et Prague (Brdickova), de gauche à droite. Source des images : Google street view 106
Figure 27 Les routes à roole de rocades des capitales postsocialistes. De gauche à droite: Bucarest, Budapest, Prague, Sofia, Varsovie. Source des données: Open street map. 120

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 28 Durée du retard aux heures de pointe, sur un trajet qui dure 1h normalement. Source des données : Index Tomtom, 2014 121
Figure 29 Solutions des européens pour améliorer la mobilité urbaine, selon l'eurobaromètre 406 (CE, 2013b) 123
Figure 30 Exemples de transport en commun (tramways) à Budapest, Prague, Sofia et Bucarest. Surce des images: budapestinc.com, mariott.com, all4sofia.com, bucurestifm.ro. 125
Figure 31 L'évolution du PIB (milliards euros) dans les anciens pays socialistes. Source des données : La Banque Mondiale 132
Figure 32 Nombre d'entreprises existantes dans les 5 capitales postsocialistes en 2011. Source des données : Eurostat 134
Figure 33 Les institutions territoriales roumaines 140
Figure 34 Une partie du PUG Bucarest, incluant la zone centre-est. Source : http://www4.pmb.ro/wwwt/pug/PUG1.htm 148
Figure 35 Exemple de PUZ, la zone Nord du 1er arrondissement. Source : http://www.lora.ro/PUZ-Nord-2014/puz.html 149
Figure 36 Exemple de PUD d'un bâtiment de bureaux (rouge) et de logements (jaune). Source : http://imobiliaresector6.ro/ 150
Figure 37 Résidences morphologiquement différentes dans le quartier Titan. Source photo : Ana Baidan, 2016 157
Figure 38 Les grandes anciennes plateformes industrielles de Bucarest et un exemple de cartier construit autour d'une d'entre elles : Titan, qui desservait l'usine Faur. Sources photo : www.turismistoric.ro, Ana Baidan, 2016 176
Figure 39 Nombre de logements construits en Roumanie dans la période communiste 177
Figure 40 Les logements terminés annuellement à Bucarest entre 1990 et 2013. Source de données: INSSE Bucarest, novembre 2014 181
Figure 41 Les logements terminés annuellement à Bucarest par type de propriété. Source de données: INSSE Bucarest, novembre 2014 182
Figure 42 Les logements du quartier ANL Brancusi. Photo : Baidan Ana Magdalena, 2014 183
Figure 43 Les nouveaux ensembles résidentiels de Bucarest (2014). 186
Figure 44 Les nouvelles résidences bucarestoises, 2014 188
Figure 45 Types de nouveaux ensembles résidentiels : des blocks de grande hauteur (Asmita Gardens), des immeubles collectifs de taille plus petite (le complexe Stejarii) et des maisons individuelles. 189
Figure 46 Les prix moyens des studios (1) et appartements à 2-3-4 pièces dans des différents quartiers de Bucarest(2015). Source des données : www.imobiliare.net 192
Figure 47 Le prix moyen des studios et appartement de 2-3-4 pièces vendus à Bucarest en mai 2016, par arrondissement. Source des données : imobiliare.net, 2016 193
Figure 48 Les prix moyens des logements bucarestois en fonction du confort (2016). Source des données : www.imobiliare.net 194
Figure 49 Les prix moyens des logements bucarestois en fonction de l'année de construction (2016). Source des données : www.imobiliare.net 194
Figure 50 Les nouvelles résidences bucarestoises par catégorie de prix. Les prix font référence à des appartements 2 pièces ou bien à des maisons, pour le cas des ensembles résidentiels offrant ce type de bien 195

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 51 Nouvelles résidences desservies par un arrêt de métro 196
Figure 52 Nouvelles résidences desservies par un arrêt de bus/tramway 197
Figure 53 Fragmentation des terres agricoles aux périphéries de la capitale. Source photo : Ana Baidan, 2012 200
Figure 54 Le nombre de logements terminés annuellement à Bucarest et dans la première couronne de communes. Source des données : INSSE Bucarest, septembre 2014 203
Figure 55 Logements construits dans la première couronne d'unités administratives entre 1996 et 2011. Source des données : INSSE, 2012 204
Figure 56 L'évolution annuelle des logements terminés à Voluntari et Popesti-Leordeni. Source des données : INSSE, 2012 205
Figure 57 Logements terminés annuellement dans la première couronne d'unités administratives. Source des données : INSSE, 2012 206
Figure 58 Classement des pays par rapport à l'octroi de permis de construire. Source des données : Doing Business, 2013 214
Figure 59 Les centrs commerciaux Carrefour Orhideea, Auchan Titan et Cora Lujerului et leur environnement proche. Source des images:panoramio.com, stirileprotv.ro, skyscrapecity.com. 223
Figure 60 Les commerçants qui se partagent le marché roumain de vente en détail en 2016. Source des données : Pop, 2016 224
Figure 61 Les trajets de transport gratuit proposés par les magasins Auchan par rapport au réseau de transport public 226
Figure 62 L'emplacement des principaux hypermarchés à Bucarest 226
Figure 63 Minibus utilisés par Auchan pour le transport de ses clients. Source de l'image : economica.net 227
Figure 64 A quelle fréquence vous rendez-vous dans un mall? Source des données : SNSPA, 2011 231
Figure 65 L'emplacement des centres commerciaux type mall à Bucarest 232
Figure 66 Bucuresti Mall, dans le bâtiment d'un ancien complexe agro-alimentaire. Source de l'image : http://burrowslittle.com/ 233
Figure 67 Centres commerciaux à Bucarest: Afi Palace, Sun Plaza, Promenada et Mega Mall. Sources images:afi-europe.eu, ziuanews.ro, nepinvest.com, chapmantaylor.com 234
Figure 68 Baneasa shopping city. Source image: bogart. 236
Figure 69 Bâtiments office de la zone centrale d'affaires de Bucarest (Victoriei – Piata Presei). Baidan Ana Magdalena, 2016 239
Figure 70 Le développement rapide de la zone d'affaires Pipera. Source de l'image : retailers.ro 240
Figure 71 Les principaux bâtiments de bureaux ayant une surface supérieure à 10 000 m² .. 242
Figure 72 Les bâtiments de bureaux de Bucarest. Source de l'image : b365.ro 244
Figure 73 L'emplacement des parcs d'affaires et des grands bâtiments de bureaux tient souvent compte de l'accessibilité de la zone en transport en commun. Exemples du centre d'affaires et l'arrêt de métro Piata Victoriei (gauche) et du développement Nord, autour des arrêts Pipera et Aurel Vlaicu (droite). 245
Figure 74 L'infrastructure routière qui relie la sortie du métro Pipera aux parcs office n'a pas beaucoup changé depuis le communisme. Baidan Ana Magdalena, 2014 247

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 75 L'aspect des bâtiments de la zone Nord-Pipera contraste l'infrastructure routière. Baidan Ana Magdalena, 2014 247
Figure 76 West Gate. Source de l'image: West Gate Studios 250
Figure 77 Sema Parc, un exemple de reconversion complexe et intégrale d'une friche industrielle. Source image : www.panoramio.com 254
Figure 78 Congestion routière à la Place de l'Université. Source photo : Octav Dragan, 2016 260
Figure 79 Le budget de la Ville de Bucarest par domaines d'intervention, 2016 262
Figure 80 Nombre d'accidents routiers sur le territoire administratif de Bucarest. Source des données: INSSE (2015) 265
Figure 81 Les principaux problèmes des citoyens de Bucarest (%) selon l'étude La cartographie sociale de Bucarest (SNSPA, 2011) 265
Figure 82 Evolution du nombre de voitures personnelles à Bucarest. Source des données: INSSE (2015) 270
Figure 83 (gauche): Temps passe en trafic les matins, comparé avec une situation d'un trafic normal. Source des données: Index Tom Tom, 2016 271
Figure 84 (droite): Temps passe en trafic les soirs, comparé avec une situation d'un trafic normal. Source des données: Index Tom Tom, 2016 271
Figure 85 La relation entre le nombre de voitures et la population active dans les pays européens. Source des données : EUROSTAT, 2015 271
Figure 86 Les rocades existantes à Bucarest et les projets d'amélioration de la 2e rocade (selon le Plan de mobilité durable de Bucarest, 2016). 274
Figure 87 La rocade de Bucarest : une voie par sens, carrefour pour sortir sur la rocade à Otopeni, le pont Otopeni et des bouchons après la partie ayant 2 voies pas sens. Source photos : Google maps, 2012, Baidan Ana Magdalena, 2016 275
Figure 88 La partie de la rocade ayant 2 voies par sens. Source photo : Google maps, 2012 276
Figure 89 Les trajets des corridors pan-européens IV et IX en Roumanie 277
Figure 90 Trafic routier sur quelques grandes axes: Bd. Magheru, Bd. Expozitiei, Place Victoriei et Rue Victoriei. Baidan Ana Magdalena, 2016 278
Figure 91 Nouveaux investissements dans l'infrastructure routière :les passages Mihai Bravu (supra terrain), Obor (souterrain) et Basarab (supra terrain). 280
Figure 92 Le nombre de places de parking par arrondissement, 2011. Source des données : Mitrutiu, M. (2011). 281
Figure 93 Parking illégal sur une piste cyclable, boulevard Marasti. Photo par Ana Baidan, 2016 282
Figure 94 Réseau cyclable par rapport à la longueur des routes (%) – source données : EUROSTAT, 2015 283
Figure 95 Piste et passage vélo, rue Victoriei. Baidan Ana Magdalena, 2016 285
Figure 96 Des pistes cyclables improvisées à Bucarest : leur utilisation est rendue impossible par des obstacles. Source des images : optar.ro, hotnews.ro, unibuc.ro 286
Figure 97 Nombre de passagers utilisant les différentes modes de transport en commun bucarestois. Source des données : INSSE Bucarest, 2015 287
Figure 98 Combien de modes de transport utilisez-vous pour vous déplacer au travail / à l'école ? Source des données : SNSPA, 2011 288

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Figure 99 Les réseaux de métro et de la RATB (bus, tramway, trolley bus) 289
Figure 100 Le réseau de métro de Bucarest : magistrales existantes (1-4) et proposées. Image créée à la base du plan du réseau, Metrorex, 2013 291
Figure 101 Proportion entre le tarif de 10 billets pour le transport public et le salaire moyen net (%) dans différentes capitales européennes postsocialistes 295
Figure 102 La fréquence à laquelle les bucarestois se rendent dans le centre-ville (%). Source des données, SNSPA (2011) 298
Figure 103 Trafic ralenti à la place Unirii. Image par Ana Baidan, 2016 299
Figure 104 La durée (en minutes) nécessaire pour arriver à la place de l'Université des points donnés sur les deux lignes circulaires 302
Figure 105 Exemple de planification d'un trajet en transport en commun, position 4 dans le Tableau 28. Les autres images se retrouvent dans l'Annexe 3. 302
Figure 106 Les points multimodaux approuvés par la Mairie de Bucarest 308
Figure 107 Le nombre moyen de passagers enregistrés dans les arrêts de métro terminus ... 309
Figure 108 L'entrée de l'arrêt de métro Pipera, un des points multimodaux approuvés par la Mairie de Bucarest. Source image : Google maps, 2014 310
Figure 109 Les gares Obor, Pantelimon et Titan, trois potentiels points multimodaux autour des gares à développer 311
Figure 110 Les principales catégories immobilières en fonction de la manière de construire. Source des informations : JLL, entretien, 2016 315

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Liste de tableaux

Tableau 1 Bâtiments encadrés dans les différentes catégories de classes sismiques à Bucarest 25
Tableau 2 Aires protégées dans le département Ilfov et à Bucarest 29
Tableau 3 Catégories de facteurs naturels qui influencent le développement urbain de la ville 33
Tableau 4 Choix des capitales : démographie et sous-unités 75
Tableau 5 Les principales caractéristiques des capitales postsocialistes 77
Tableau 6 Les priorités européennes. Source des données : http://www.developpement-durable.gouv.fr/Qu-est-ce-qu-un-Agenda-21-local.html 79
Tableau 7 Les principales stratégies et documents de planification des capitales du groupe d'étude 87
Tableau 8 Villes socialistes en changement. D'après Tsenkova, 2013 94
Tableau 9 Pourcentage des propriétaires dans les pays de l'Union Européenne. Source des données, Eurostat, 2015 102
Tableau 10 Les autorités responsables de la création et la mise en œuvre des politiques relatives au logement 103
Tableau 11 Le niveau de congestion du trafic dans les capitales postsocialistes de l'Europe119
Tableau 12 Qui devrait être le principal responsable pour réduire le trafic urbain (%) selon l'eurobaromètre 406? (CE, 2013b) 122
Tableau 13 Evolution du PIB dans les pays de référence (millions de dollars). Source des données : Broadberry, S., Klein, A. (2008) ; Banque mondiale (2014). 131
Tableau 14 Montant du PIB provenant du commerce des marchandises. Source des données : la Banque Mondiale 132
Tableau 15 Les principaux outils stratégiques et de planification de l'aménagement territorial 151
Tableau 16 Exemples d'acteurs impliqués dans l'élaboration des documents stratégiques et de planification de Bucarest 156
Tableau 17 Nombre et types de résidences à Bucarest. Source des données : Le Master Plan de Bucarest, première phase, 1998 184
Tableau 18 Le nombre de logements terminés annuellement dans plusieurs communes de la première couronne 201
Tableau 19 Les étapes du démarrage d'une procédure de construction. Source des données : Doing Business, 2013 215
Tableau 20 Le nombre et la surface des centres commerciaux, galeries commerciales et parcs commerciaux de Bucarest, par arrondissement. Source des données : DTZ Echinox, 2014 . 229
Tableau 21 Services proposées par Afi Palace et Sun Plaza Bucarest. Sources des données : www.aficotroceni.ro et http://www.sun-plaza.ro/ 236
Tableau 22 Principaux propriétaires de bâtiments de bureaux à Bucarest. Source des informations : wall street 249
Tableau 23 Les grands bâtiments de bureaux de Bucarest 251

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Tableau 24 Nombre de passagers utilisant le métro bucarestois. Source des données : Metrorex, 2014. A = nombre moyen de passagers ; B = nombre moyen de passagers dans la semaine ; C = nombre moyen de passagers dans les jours fériés et les fêtes 290
Tableau 25 Les lignes de métro existantes (M1 – M4) et proposées. Source des données : Metrorex 292
Tableau 26 La durée du déplacement sur 10 trajets en différents modes de transport (Annexe 2)..... 297
Tableau 27L'accessibilité du centre (Place Universitatii) à partir de différents points de la ville (Annexe 3)..... 301
Tableau 28 L'accessibilité de la zone de services Pipera (arrêt de métro Pipera) en transport en commun, à partir de différents points de la ville (Annexe 4). 304

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Table de matières

Avant-propos 1
Remerciements 3
Glossaire 5
Sommaire 8
Introduction générale 11
PREMIER CHAPITRE 17
Le contexte du développement actuel de Bucarest 17
Cadre général 17
1.1. Le maillage administratif roumain 18
1.2. Les facteurs du développement territorial de Bucarest : facteurs naturels 22
1.2.1. La sismicité et ses effets sur la ville 22
1.2.2. Les facteurs hydro-morphologiques : un rôle secondaire dans le développement urbain actuel 26
1.2.3. Les espaces naturels de la ville 27
1.3. Les facteurs du développement territorial de Bucarest : facteurs socio-économiques 34
1.1.2 34
1.3.1. La disponibilité des terrains 34
1.3.2. Les réglementations et stratégies de développement 35
1.3.3. La perception publique (attractivité ou répulsion des espaces) 36
1.3.4. L'accessibilité 39
1.3.5. Le prix foncier et les zones fiscales 40
1.3.6. La population urbaine : dynamique démographique 42
1.4. L'évolution urbaine historique de Bucarest 46
1.4.1. La naissance d'une ville 46
1.4.1.1. L'évolution de la ville et de sa zone périurbaine 49
1.4.1.2. L'évolution de la ville entre la fin de la Première Guerre Mondiale et 1948 51
1.4.2. La période communiste 54
1.4.2.1. La fin du régime 57
1.4.2.2. L'évolution vers le Bucarest contemporain 59

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

1.5. Enjeux actuels du développement bucarestois 62
1.5.1. Quel étalement urbain à Bucarest? 62
1.5.2. Problèmes liés à la planification 67
DEUXIEME CHAPITRE 73
Bucarest au sein de la nouvelle Europe : quels enjeux urbains 73
2.1. Définir la Nouvelle Europe 74
2.2. Le contexte européen 79
2.2.1. Les priorités européennes 80
2.2.2. Le programme Agenda 21 Local 84
2.3. Quelle croissance pour les capitales postsocialistes ? 87
2.3.1. Histoire similaire – villes similaires ? 88
2.3.2. La ville postsocialiste contemporaine 91
2.3.2.1. Le logement au centre de la croissance urbaine 97
2.3.2.2. L'accessibilité et le transport 116
2.3.2.3. Les commerces et les zones d'activité 128
TROISIEME CHAPITRE 139
Outils et acteurs de la planification urbaine 139
3.1. Cadre institutionnel dans la planification territoriale et urbaine et répartition des compétences « aménagement du territoire » 139
3.2. Outils 144
3.2.1. Le nouveau cadre législatif 145
3.2.2. Le cadre opérationnel : les documents urbanistiques roumains 146
3.3. Jeu d'acteurs impliqués dans le processus d'aménagement urbain 152
3.3.1. Acteurs et système règlementaire dans le domaine du logement 156
3.3.2. Les acteurs et les règlementations spécifiques au domaine mobilité - transport 160
3.3.3. Les acteurs et le système réglementaire lié au développement des zones commerciales et d'activités 163
QUATRIEME CHAPITRE 171
Le résidentiel bucarestois : entre la gouvernance publique et les investissements privés 171
4.1. Changements de paradigme et leurs effets sur le résidentiel de Bucarest 171
4.1.1. Quelle approche du logement avant 1990 171
4.1.2. Le résidentiel bucarestois aujourd'hui 177
4.2. Les nouvelles zones résidentielles : où, qui et comment ? 185

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

4.2.1. Le nouveau résidentiel dans le tissu urbain de la ville 185
4.2.2. La croissance en dehors des limites de la capitale 198
4.3. Le marché résidentiel : quelles stratégies et quelles réalités ? 207
4.3.1. Acteurs politiques, acteurs administratifs et leurs rôles 208
4.3.2. Un cadre légal souple et des procédures trop compliquées 211
CINQUIEME CHAPITRE 221
La croissance urbaine par le biais des zones commerciales et de services 221
5.1. Le nouveau tissu commercial et son impact sur la ville 222
5.1.1. Les commerces de grande surface 222
5.1.2. Les espaces commerciaux complexes 228
5.2. Les centres d'affaires 237
5.2.1. Evolution de la zone d'espaces de bureaux 238
5.2.2. L'emplacement des zones et parcs d'affaires 241
5.2.3. Quels investisseurs sur le marché commercial et de bureaux de Bucarest ? 249
5.3. Un pas vers une nouvelle ville ? 252
SIXIEME CHAPITRE 259
Le transport et la mobilité: quelles priorités pour la ville de demain? 259
6.1. Le système de transport : planification et directions actuelles 261
6.1.1. Les priorités actuelles 261
6.1.2. Les acteurs qui créent le réseau de transport 266
6.2. La mobilité urbaine durable 268
6.2.1. Quelle place à la voiture ? 269
6.2.2. Le transport cyclable 283
6.2.3. Le transport en commun 287
6.3. Accessibilité et mobilité 293
6.4. L'intermodalité comme solution pour un transport plus fluide 305
Conclusions générales 313
Bibliographie 319
Annexes 345
Liste de figures 381
Liste de tableaux 386
Table de matières 388

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr

Résumé

La ville de Bucarest est, depuis 25 ans, mitigée entre deux réalités urbaines qui se superposent : les résultats de la planification communiste – toujours fort visibles dans le tissu urbain – et l'approche contemporaine, qui essaie de s'adapter et de transformer l'ancien bâti (Vanau, G., 2010, Ticana, N., 2013, Ianos, I., 2004, Ioja, C., 2011, Erdeli, G., Nae, M., 2008, etc.). Cette nouvelle vision de la ville et façon de la créer mène à un questionnement : comment est-ce que cette ville évolue-t-elle actuellement ? Qui maitrise son développement et qui s'implique dans sa construction ? Est-ce que les éléments qui composent le cadre règlementaire, légal, opérationnel de ce développement sont capables de répondre aux besoins des habitants et aux attentes européennes ?

Afin de répondre à ce questionnement, notre recherche vise à comprendre la dynamique de développement urbain à Bucarest, en s'axant sur trois domaines qui, à notre avis, ont une influence accrue sur la construction de la ville d'après 1989 : la croissance des zones résidentielles, les nouveaux grands espaces commerciaux et de bureaux et enfin le réseau de transport et mobilité urbaine. L'échelle d'analyse part du cadre européen, par l'étude de plusieurs capitales postsocialistes, pour se concentrer sur notamment la ville de Bucarest, dans son territoire de soutien.

La démarche prend en compte les politiques, les outils et les acteurs qui s'impliquent dans les domaines ciblés, ainsi que les résultats des dernières deux décennies d'évolution urbaine.

Mots-clés: habitat, logement, zone d'activites commerciales et de bureaux, mobilité, planification, production urbaine.

Bucharest confronted to its contemporary urban issues: the dynamics of development and planning in a capital city of the "new Europe"

Abstract

The city of Bucharest has been, for the past 25 years, torn between two overlapping urban realities: the results of communist planning - still very visible in the urban fabric - and the contemporary approach, which tries to adapt to, but also to transform the existing built areas (Vanau, G., 2010 Ticana, N., 2013, Ianos, I., 2004 Ioja, C., 2011 Erdeli, G., Nae M., 2008, etc.). This new vision of the city and the process of its "creation" lead to several questions: how is the city changing now? Who masters its development and who is involved in its construction? Are the components of the regulatory, legal, operational frameworks of this development able to meet both the needs of the residents and the European expectations?

In order to answer these questions, our research aims at understanding the dynamics of Bucharest's urban development, by focusing on three domains which, in our opinion, have a major influence on the development of the city after 1989: the growth of residential areas, the new commercial and office spaces and, finally, the transportation system and urban mobility. The analysis ranges from the European framework, through the study of several post-socialist capitals to the capital city of Bucharest within its territory.

The approach takes into account the policies, tools and actors related to our targeted domains, as well as the results of the last two decades of urban evolution.

Key words: habitat, housing, commercial and office areas, mobility, planning, urban production.

© 2016 Tous droits réservés.

lilliad.univ-lille.fr