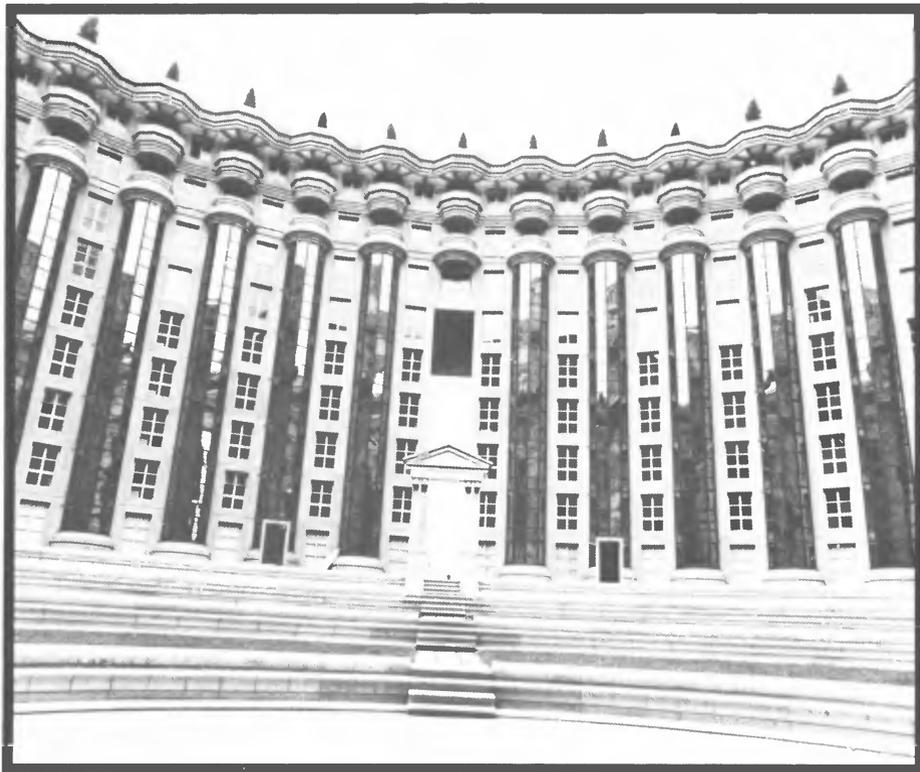




MARNE LA VALLEE



Ile de France
Ville : 180 000 habitants



MARNE LA VALLEE

Une ville nouvelle à la périphérie de paris

A quinze kilomètres de Paris, Marne la Vallée est une des cinq villes nouvelles créées à la périphérie de Paris pour lutter contre le rythme de croissance urbain et les risques d'asphyxie de l'agglomération parisienne.

méto, boulot, dodo ?

L'originalité des villes nouvelles comme Marne-la Vallée est liée à :

- la qualité architecturale de ces villes grâce à la contribution de brillants architectes comme Ciriani, Portzamparc, Boffil...
- la richesse du cadre de vie et des loisirs créés par l'aménagement de plans d'eau, d'espaces verts, d'activités sportives...

Toutefois l'objectif principal de créer des villes autonomes par rapport à Paris est bien plus difficile à atteindre : malgré une tentative de coordination entre la création de logements et de bureaux, la migration journalière entre Paris et Marne-la Vallée est toujours massive : les nouveaux habitants de Marne-la Vallée qui partent le matin travailler à Paris croisent les Parisiens travaillant à Marne...

Il est par ailleurs difficile pour ces nouveaux habitants de s'identifier à l'image de ces villes qui, malgré une architecture forte, manquent d'histoire, d'animation et d'âme...

Disneyland

Après une lutte serrée avec d'autres sites européens, en Espagne notamment, Marne-la-Vallée accueillera, à la fin des années 80, le plus grand parc d'attraction d'Europe. Avec ses millions de visiteurs attendus de l'Europe entière c'est la physionomie de tout l'Est parisien qui va changer. Il va ainsi falloir songer à transporter ces visiteurs par l'extension de l'autoroute et du R.E.R, les loger, les nourrir... Toutes ces nouvelles activités vont également créer de nombreux nouveaux emplois.

Toutefois certaines associations craignent les effets de l'impérialisme culturel de Mickey et ses amis mais Astérix ne sera pas loin !



PARIS

Capitale de la France

Ville : 2,5 millions d'habitants - Agglomération : 8, 6 millions d'habitants

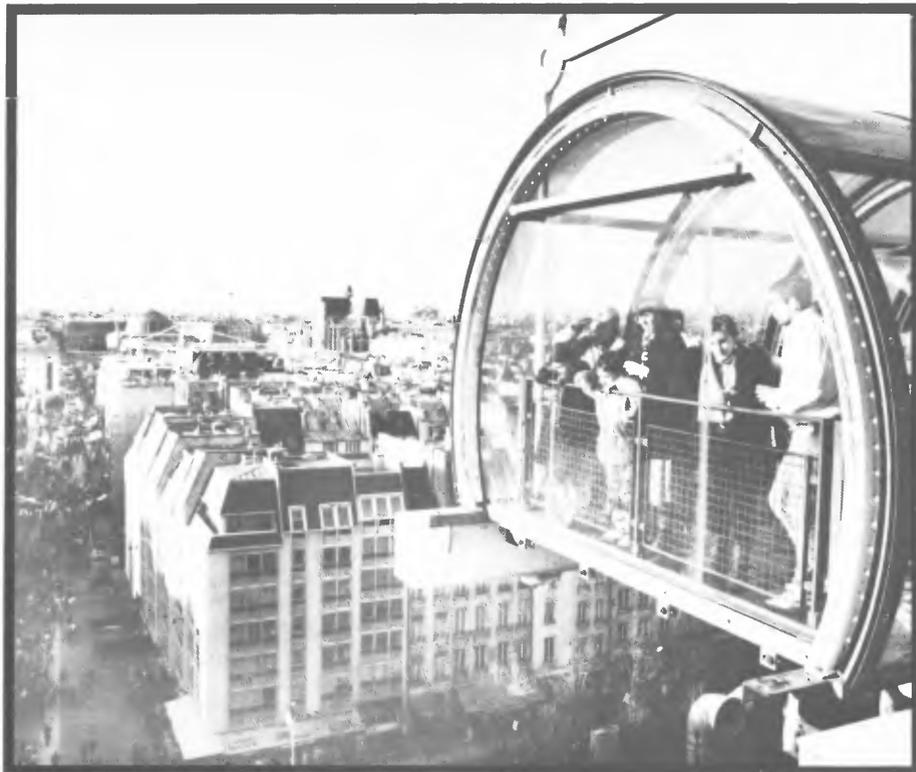


PHOTO CIRIC

PARIS

Un centre vital pour la France

Capitale bénéficiant de la centralisation politique et économique, Paris joue un rôle déterminant dans tous les domaines économique et social.

Sur 2% du territoire est concentrée 19% de la population Française, 22% des emplois, 43% des recettes fiscales et 90 % des sièges sociaux des banques!

Cette énorme agglomération de 10 millions d'habitants dont les 4/5 vivent en dehors de la cité pose tous les problèmes de gestion urbaine. Chaque année, la Région parisienne consomme l'équivalent en eau de 3 lacs d'Annecy et produit 3 millions de tonnes de déchets. Chaque jour, il faut 6000 tonnes de fruits et légumes, 1,5 million de litres de lait et 2000 tonnes de viande.

Ségrégation sociale et transport

Paris devient de plus en plus une ville de bureaux et d'agences. Dans le domaine privé, on a trop souvent laissé le champ libre à la spéculation foncière qui a favorisé le développement d'un urbanisme conçu au profit des plus aisés. Les populations modestes ont ainsi été rejetées vers des banlieues de plus en plus éloignées en même temps que disparaissaient les bâtiments industriels et les populations ouvrières.

Ce profond déséquilibre entre zones d'emplois et habitat entraîne "l'enfer" des migrations pendulaires. Chaque jour, plus d'un million de véhicules pénètrent dans la capitale. Les voies d'accès actuelles n'accueillant que 110 000

véhicules en mouvement, l'heure de pointe du soir provoque des embouteillages monstrueux.

Aménagement et rénovation

Les conditions de logement et de vie souvent difficiles des parisiens et surtout des banlieusards, condamnés à l'entassement du métro, aux longues heures perdues en transports, aux nuisances du bruit et de la pollution, ont amené les pouvoirs publics à mettre en oeuvre une politique d'aménagement de la Région parisienne.

Le but du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme élaboré en 1976 a été de lutter contre le développement des banlieues pavillonnaires et des cités-dortoirs et d'organiser, de canaliser la croissance le long de deux axes parallèles à la Seine, en créant de nouveaux points de fixations : les "Villes Nouvelles" d'Evry, de Cergy-pontoise, Marne la vallée, St Quentin en Yvelines, Melun Sénart

Paris fait l'objet d'une politique de rénovation, contestée par certains, mais qui semble s'orienter vers la préservation de l'héritage du passé et ceci sous la pression des habitants.

Cette transformation de Paris, hérissé de tours à l'américaine fait la fierté de certains et le désespoir des autres. Paris modernisé ou assassiné ? Le Paris de l'an 2000 saura-t-il surmonter la crise de croissance urbaine que connaissent toutes les capitales ?



VILLENEUVE SUR LOT



Lot et Garonne, Aquitaine

Ville : 22 503 habitants



PHOTO RAPHO

VILLENEUVE SUR LOT

Une banlieue pavillonnaire

Une petite ville au centre d'une région agricole

Villeneuve-sur-lot est au centre d'un pays riche par son agriculture (maraichage, vergers), elle est marquée par cette "ruralité" : marché-gare, zone industrielle, place, halles, sont des lieux de marchés, de foires où se rencontrent paysans et Villeneuvois. Les établissements scolaires, les services administratifs, les banques, et les commerces rayonnent sur tout l'arrière pays.

Une ancienne bastide

Villeneuve a connu depuis vingt ans une croissance importante tout en conservant son noyau historique, d'ancienne bastide moyenâgeuse c'est à dire de ville dont le tracé est systématique, géométrique et orthogonale, possédant très souvent un système de rempart défensif. Villeneuve est une bastide "qui a réussi".

L'extension actuelle

Au delà des boulevards ceinturant la bastide, une banlieue pavillonnaire s'étale comme une mer de pavillons individuels. L'importance de ce type de lotissement pavillonnaire s'explique par :

- le prix du terrain relativement bas
- la politique municipale qui a favorisé cette évolution
- l'installation massive de retraités qui sont attirés par le climat

L'évolution anarchique de ces lotissements pose des problèmes d'aménagement urbain à cette ville qui vivait traditionnellement en harmonie avec la campagne et l'agriculture environnantes. En effet l'éloignement des centres commerciaux et administratifs concentrés dans la bastide est un handicap pour des personnes âgées. Une enquête révèle d'ailleurs que certains habitants souhaitent revenir vers le centre ville de manière à mieux circuler grâce au réseau de transports en commun sous forme de navettes ou de mini-bus. Ces demandes supposent la rénovation et la réhabilitation du centre ville et l'amélioration des communications entre ce centre historique et sa banlieue pavillonnaire mais à quel prix ?



GRENOBLE



Capitale régionale du Dauphiné
Ville : 166 037 habitants - Agglomération : 389 088 habitants



GRENOBLE

Une étroite liaison entre l'industrie et la recherche

Capitale du Dauphiné au Moyen-âge, Grenoble a joué par la suite un rôle militaire important.

Ce marché de montagne est devenu une "grande ville" au moment de l'équipement hydro-électrique des Alpes.

Par l'intermédiaire des activités liées à la houille blanche (industries électro-mécaniques et électro-chimiques), Grenoble a contrôlé les nouvelles formes de mise en valeur de la montagne.

Elle a bâti sa prééminence sur l'étroite liaison entre la recherche et ses applications pratiques entre l'université et l'industrie. Grâce à l'installation d'un grand nombre de laboratoires, de centres de recherches au sein même des entreprises, Grenoble est devenue ville pilote dans le domaine de l'aménagement de la montagne, et de toutes les techniques liées à l'électricité.

Le rôle de la main d'oeuvre

L'industrie Grenobloise exerce une attirance importante sur la région. Des montagnes voisines, où l'élevage constitue la ressource essentielle sans demander beaucoup de main-d'oeuvre, l'émigration se fait vers la ville. Le déclin des anciennes industries (soieries et ganteries) a d'autre part, favorisé le développement d'industries comme l'électronique qui emploie un fort pourcentage de personnel féminin.

De plus, aux salaires déjà supérieurs à la moyenne française s'ajoutent de nombreux avantages sociaux:

les salariés Grenoblois ont été les premiers en France à recevoir, dans l'industrie mécanique, les allocations familiales dès 1916.

Une capitale régionale authentique

En dépit de son rattachement à la région Lyonnaise, Grenoble garde une réelle indépendance. L'essor touristique des Alpes du Nord lui a donné une nouvelle fonction régionale, celle de redistribution du tourisme d'hiver et d'été. Le haut niveau de l'appareil commercial de détail et l'importance de l'édition et de la presse (le Dauphiné libéré est tiré à 500 000 exemplaires chaque jour) lui assurent, en marge de la région lyonnaise, un rôle de capitale régionale authentique.



LE CAIRE



Capitale de l'Egypte

Ville : 2,5 millions d'habitants - Agglomération : 8, 6 millions d'habitants



Le CAIRE

Un imbroglio permanent

A cinq heures du matin, l'appel à la prière du muezzin (*) réveille la ville. Peu de temps après, les rues sont embouteillées jusque très tard dans la nuit. Autobus, taxis, voitures et attelages divers sillonnent la ville de part en part. La vie dans cette cité offre le spectacle d'une marée humaine, grouillante, se déplaçant sans cesse dans un incroyable brouhaha.

L'explosion démographique

Véritable labyrinthe de ruelles et de minuscules passages, la ville est difficile à maintenir propre, tandis que la poussière y est quasiment installée de par la proximité du désert. Les habitants font ce qu'ils peuvent mais cela dépasse largement la bonne volonté de chacun : c'est un problème urbain !

Coulant vers le Nord à travers le centre du Caire, le Nil impose à la ville son plan de croissance ; Le Caire se situe en effet à 160 km de son embouchure à la pointe d'un delta fertile. Au vingtième siècle, l'augmentation rapide de la population a entraîné une extension de la ville vers le Nord et le Sud, sur les deux rives du fleuve et vers l'Est dans le désert. La densité de la population atteint maintenant des chiffres record, tout particulièrement dans les quartiers les plus anciens qui sont surpeuplés.

La révolution démographique du Caire est due, d'une part, à la croissance naturelle de la population, comme celle de toute l'Egypte, et d'autre part à l'immigration intérieure qui se dirige vers la capitale.

Le problème démographique est une des conséquences de la crise culturelle. La politique de limitation des naissances a obtenu des résultats très médiocres : les moyens d'informations étant mal adaptés à la vie locale et l'influence de la religion sur la vie sociale des individus n'ayant pas été prise en compte.

L'exode rural

L'urbanisation en Egypte n'a pas été fondamentalement liée à un processus d'industrialisation comme ce fut le cas en Europe. L'exode rural s'explique par d'insurmontables problèmes agraires. Le paysan quitte sa terre afin d'échapper à sa misère économique et part chercher une vie meilleure en ville. Mais au Caire, il doit faire face à des problèmes de logement et d'emploi. Il est obligé d'exercer des petits métiers (vendeurs de cigarettes à l'unité, laveurs de voitures..) et de trouver un endroit pour se loger. Aujourd'hui on estime à un million les individus qui logent dans les cimetières et à des milliers ceux qui vivent dans les différents bidonvilles du Caire.

* Le muezzin est un prêtre musulman, chargé d'appeler du minaret de la mosquée les croyants à la prière.



BESANCON



Préfecture du Doubs

Ville : 120 315 habitants - Agglomération : 126 349 habitants



BESANCON

Ville pilote en matière de transports publics

Le site est simple et grandiose, le Doubs décrit un méandre qui enserre une centaine d'hectares: "la Boucle" où l'histoire de la ville s'est déroulée jusqu'au début de ce siècle, ensuite la ville a commencé à déborder et à s'étaler...

L'asphyxie

Rapidement les embarras de la circulation ont pris l'ampleur de ceux des villes deux à quatre fois plus importantes que Besançon. Pour sauver le centre et pour échapper à la "congestion automobile", la municipalité a favorisé les transports collectifs, a réhabilité le centre ville et a facilité le déplacement des piétons. Pour ce faire la vieille ville a été divisée en quatre secteurs auxquels les automobiles ont accès. On ne peut passer d'un secteur à l'autre qu'en empruntant les rocades. Un quartier piétonnier a également été aménagé, il transforme l'ambiance de la vieille ville, et est cité comme un succès indéniable.

Le plan de circulation

Il a donc fallu mettre en place un plan de circulation:

- aménagement de la rocade périphérique pour éviter le passage de véhicules dans le centre ville
- axes routiers réservés aux autobus et circulation rendue aux promeneurs grâce à la transformation du centre en zone piétonne
- implantation de parkings de dissuasion à la périphérie de la ville.

Pour mener à bien cette politique de priorité du transport public il a fallu renouveler complètement le parc d'autobus et acquérir des minibus, multiplier les fréquences, améliorer la vitesse et la régularité des passages, installer des aribus aux principaux arrêts, puis lancer une importante campagne de publicité pour convaincre les habitants d'abandonner les habitudes automobiles au profit des transports en commun...

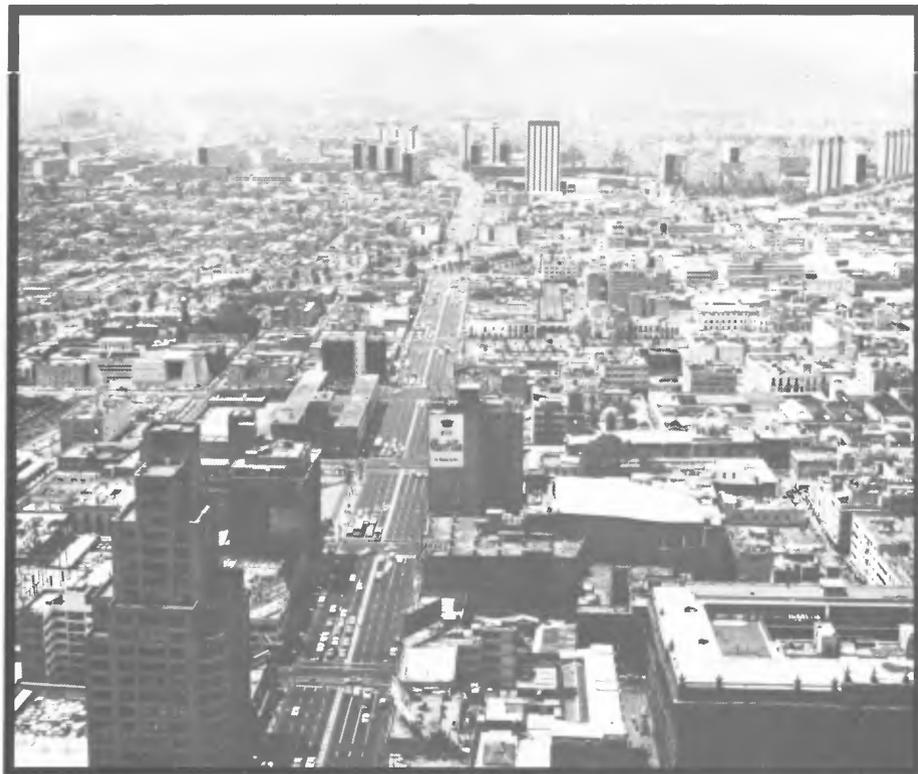
Sauvée de l'asphyxie en 1974, Besançon est fière d'avoir été la première ville française à concevoir et adopter un plan de circulation accordant la priorité aux transports en commun. Le nombre de voyageurs transportés annuellement par la Compagnie des Transports de Besançon est passé de 7 millions en 1970 à 20 millions en 1980.

Jouant de cette "qualité de la vie", de son université, de son activité culturelle et musicale, Besançon aspire à un rayonnement qui dépasse largement sa taille et son poids économique...



MEXICO

Capitale du Mexique
Ville : 4, 6 millions d'habitants



MEXICO

La plus grande ville du monde en l'an 2000

Mexico, l'ancienne Technochiclan, a grandi à pas de géants : 5 millions d'habitants en 1960, 9 millions en 1970, 18 millions aujourd'hui et si sa croissance continue au même rythme, ce sera la première des mégapoles mondiales en l'an 2000 avec 30 millions d'habitants!

Le plus grand bidonville du monde

1000 personnes arrivent chaque jour à Mexico, sans argent et sans travail; la plupart sont des villageois qui ont été chassés de leur terre par l'arrivée d'une agriculture industrielle mécanisée et motorisée. Ils s'installent sur des terrains abandonnés et d'accès difficile aux abords de la ville et construisent à la hâte des habitats de fortune, avec du carton, du bois ou du plastique si vite qu'on les appelle les "paracaidistas" (les parachutistes).

Dans ces bidonvilles, malgré les efforts incessants de la population pour améliorer leur habitation, il n'y a ni eau potable, ni électricité, ni sanitaires; des tonnes d'ordures traînent dans les rues et les rats prolifèrent. La plupart des gens exercent de petits métiers; A Santa Fe, la plus grande décharge d'ordures de la ville, 2500 personnes vivent du ramassage.

Mexico, c'est aussi un centre-ville riche, occidental et "américanisé" avec de larges et propres avenues des boutiques de luxe et un des plus beaux musées d'anthropologie du monde; mais autour, les quartiers pauvres s'étendent de plus en plus.

La pollution

Trois millions de véhicules traversent la ville chaque jour en occasionnant des embouteillages gigantesques; trois millions de voitures et 130 000 usines dégagent fumées et produits toxiques qui stagnent en permanence sur la ville. L'environnement a gravement subi les contrecoups de l'urbanisation massive. Il n'y a plus que 2.7 % d'espace vert par habitant alors que l'Organisation Mondiale de la Santé estime que 9 % sont nécessaires.

3 millions de voitures

Les habitants ne veulent pas s'en aller habiter ailleurs mais si la population continue à croître au même rythme on prévoit des conditions de vie encore plus dramatiques vers l'an 2000. Certains ont proposé, pour décongestionner Mexico, de construire à l'instar du Brésil, une nouvelle capitale politique et administrative. Mais le Mexique est bien trop endetté pour se lancer aujourd'hui dans un tel projet.



LOS ANGELES



Etats - Unis

Ville : 2,7 millions d'habitants - Agglomération : 10,7 millions d'habitants



LOS ANGELES

L'autoroute fil conducteur

Le grand serpent de terre

L'autoroute est le fil conducteur, l'élément sécurisant dans un univers urbain toujours semblable. Impossible de "connaître comme sa poche" - idée purement européenne - une ville de 200 kilomètres de long qui s'étendrait de façon ininterrompue de Nice à Marseille! Peut-on garder la tête sur les épaules dans une ville qui n'a pas de "centre", pas de cathédrale ou de grand-place?

Chaque ville a ses voies de communication, à Los Angeles, c'est l'autoroute. Vivre dans cette ville veut dire avoir une autoroute pour cour, jardin, promenoir, lieu de méditation et moyen de transport. Les autoroutes sont, là-bas, des animaux apprivoisés. L'accès en est facile, on en sort comme on descend du métro. La circulation est généralement dense mais fluide. Les heures qu'on y passe ne sont pas traumatisantes et dépressives comme celles passées par les français aux abords congestionnés des grandes villes. Le climat californien embellit ce monde de l'asphalte. Les études d'urbanistes montrent d'ailleurs que l'autoroute occupe une grande place dans la vie des "Los angelesiens".

Une ville à l'horizontale

Le "centre" de Los Angeles ne séduit personne, et ses buildings n'ont pas l'importance qui font de Chicago, San Francisco ou New York des villes verticales. Los Angeles est horizontale et linéaire. On ne se souvient pas de ses grands édifices et de ses centres commerciaux, on se souvient du "style"

de telle ville dans la ville : Beverley Hills et ses maisons à 400 000 dollars, Hollywood, Venice, les quartiers mexicains ou de "little Tokyo". Dans tout cela peu de maisons à étages, elles préfèrent s'allonger au milieu des fleurs et des palmiers exotiques.

L'approvisionnement en eau à partir d'un arrière-pays aride est un handicap depuis un demi-siècle. Mais il a été surmonté ; l'eau qui coule du robinet vient parfois de 1500 kilomètres plus au nord. Ce grand serpent de terre peut continuer à s'étendre au nord et au sud, préfigurant un des futurs de l'Amérique. Toutefois deux difficultés, l'une sociale, l'autre géologique menacent cette image du rêve américain ;

- le Mexique subit une grave crise économique et les mexicains qui fuient la famine traversent, en nombre, la frontière et troublent le confort et le luxe d'une ville mythique aux portes de la misère...

- la faille géologique de San Andréas, qui court parallèlement à la côte californienne sur plus de 1300 kilomètres inquiète en permanence toute la région; San Francisco a ainsi été détruite par un tremblement de terre en 1906. Il ne se passe pas d'année sans qu'un séisme ne vienne perturber une des nombreuses villes de la région.



BRASILIA

Capitale du Brésil

Ville : 347 600

habitants



PHOTO CIRIC

BRASILIA

La création d'une nouvelle capitale politique

Brasilia, nouvelle capitale fédérale du Brésil, fut inaugurée le 21 Avril 1960. Quatre ans auparavant, il n'y avait rien sur ce plateau, à plus de mille kilomètres à l'intérieur des terres, que des arbres maigres et rabougris au milieu de la savane...

Un pari

Dès l'indépendance, les hommes d'Etat ont caressé le rêve de déplacer la capitale pour la fixer au centre du pays et briser l'opposition entre le Brésil peuplé du littoral et le Brésil vide des immensités intérieures. Cela devait également permettre de rompre la vieille rivalité entre Rio de Janeiro, ancienne capitale politique, et Sao Paulo capitale financière...

Symbole du Brésil en marche

Fondée sur l'application des conceptions de Le Corbusier et de la charte d'Athènes, la conception de Brasilia a été confiée aux architectes Lucio Costa et Oscar Niemeyer qui a conçu en France le siège du Parti Communiste et la maison de la culture du Havre. Ces architectes disposèrent d'une grande liberté pour concevoir une ville totalement nouvelle et "idéale"...

A l'intérieur d'un lac artificiel en arc de cercle, Brasilia fait penser à un oiseau aux ailes déployées, selon une organisation très précise, le corps est consacré à la vie administrative et culturelle, les ailes étant destinées aux habitations. Ces ailes

sont divisées en "quadras et superquadras" prévues pour reproduire une vie sociale de quartier, sans division par classes sociales...

Du rêve à la réalité

Malgré l'architecture audacieuse et la beauté de certains édifices l'impression qui domine est le vide, l'anonymat et l'ennui... Les distances sont telles qu'il est impensable de se déplacer à pied dans cette ville de l'an 2000 prévue pour y circuler en voiture et sans feu rouge ! En fait les habitants les plus démunis ont rapidement dû abandonner Brasilia, trop coûteuse, pour s'installer dans des villes satellites de 30 000 à 50 000 habitants. Brasilia et ses petits satellites n'échappent pas non plus à la constitution de bidonvilles à leurs périphéries. Le décalage entre le luxe des quartiers résidentiels et la misère environnante ne peut laisser indifférent le visiteur attentif. Décidemment il est difficile de créer une "ville idéale"...



TOKYO



Capitale du Japon

Ville : 8,6 millions d'habitants - Agglomération : 11,6 millions d'habitants

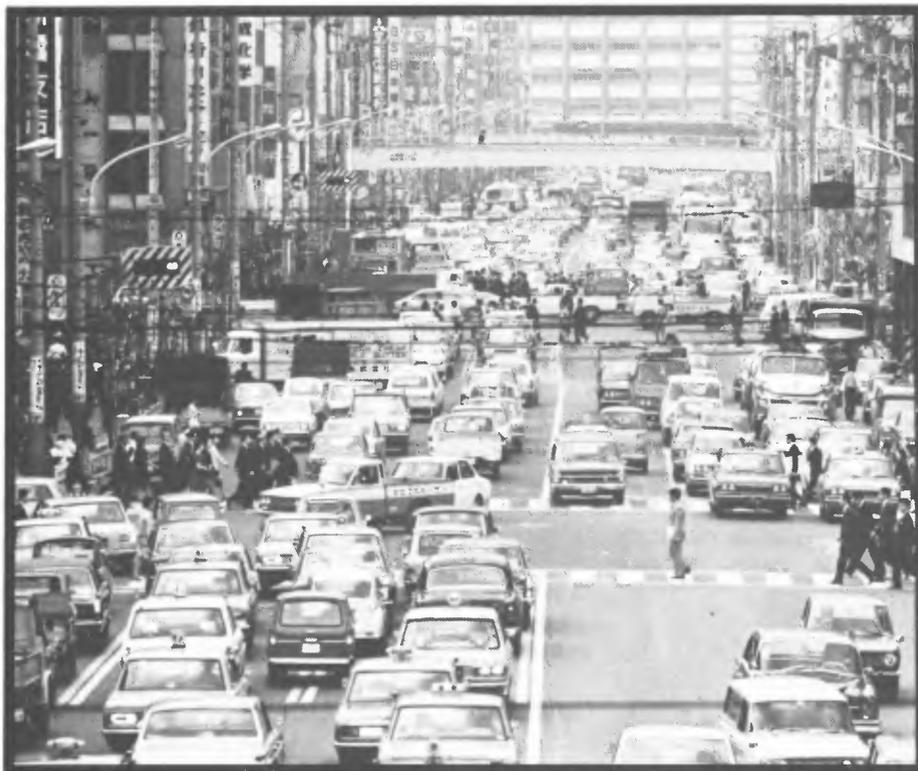


PHOTO RAPHO

TOKYO

les maux de la société industrielle

On rêvait de dépaysement, des "mystères de l'Orient" et puis à l'autre bout de la planète, voilà que l'on se retrouve plongé dans un univers "sur-développé" et que seuls la démesure urbaine, la fébrilité japonaise et le foisonnement des idéogrammes rendent, de prime abord vraiment dépayasant.

Un développement anarchique

Quel ordre sous-jacent préside à ce magma d'usines, de logements, d'entrepôts, de canaux, de gratte-ciel, à l'ombre desquels un fourmillement de petites maisons de bois enserme un labyrinthe de ruelles; à cet écheveau d'autoroutes suspendues et de voies ferrées urbaines, à cet enchevêtrement de lignes électriques qui ont toujours l'air d'installations provisoires, à cette jungle de néons géants ? Tokyo n'est pas réductible en chiffres. Au mieux, donnent-ils un ordre de grandeur à cette traînée urbaine qui s'allonge, sans intervalle, sur 60 kilomètres le long de la baie, rongé en profondeur l'arrière-pays.

Près d'un Japonais sur quatre vit dans cette nébuleuse, c'est ainsi l'une des plus prodigieuses accumulations d'hommes, d'activités, de richesses et d'insalubrités du globe. Tokyo, à l'image du Japon entier, s'est développé depuis la guerre à un rythme effréné, sans aucune vision d'ensemble et de plan d'urbanisme digne de ce nom. L'accumulation de la richesse a permis d'accroître la capacité de production industrielle au détriment

des besoins élémentaires des habitants. Avec ce lourd passif, la capitale japonaise est aujourd'hui l'exemple même de la réunion des maux de la société industrielle : congestion, prolifération incontrôlée d'initiatives privées qui transfigurent le paysage urbain, manque de logements, insuffisance des transports, ampleur des problèmes de nuisances ; la baie de Tokyo est classée sur toute son étendue : zone polluée !

La pollution et le stress

Fumées, eaux troubles, bruits. Ces problèmes communs à toutes les grandes villes prennent à Tokyo des dimensions considérables dues à un entassement urbain vertigineux et à l'incapacité des autorités à procéder à une décentralisation réelle des industries.

Le bruit est sans doute l'agression majeure à Tokyo. Les industries, les transports (chemins de fer en pleine ville), le développement du transport routier sur plusieurs niveaux, les travaux publics, notamment la construction du métro à ciel ouvert, concourent à créer un environnement épuisant dont se plaignent les habitants. Tokyo est la ville du monde où l'on consomme le plus de tranquillisants ...



LIMA



Capitale du Pérou

Ville : 2,8 millions d'habitants - Agglomération : 3,3 millions d'habitants



PHOTO CIRIC

LIMA

Des bidonvilles au bord de l'oasis

A 14 km. de l'Océan Pacifique, la capitale politique et économique du Pérou aux vestiges prestigieux s'est bâtie il y a plusieurs siècles dans un véritable oasis, au milieu d'une côte Pacifique aride et désertique.

La richesse d'une ville coloniale.

La ville ancienne, issue de l'époque coloniale, repose, comme toutes les villes de cette période, sur une trame en damier, à partir de deux places, entourées de maisons à deux étages qui abritent de magnifiques patios et jardins.

Mais, par suite de l'essor des fonctions centralisatrices de la capitale, ministères, grandes banques et sièges sociaux se sont installés dans cet ancien espace colonial et ont souvent substitué aux résidences de grands immeubles d'une somptuosité provocante.

En direction des plages, se sont implantés de nouveaux quartiers résidentiels riches où vivent les grands propriétaires terriens péruviens.

La misère d'une capitale du tiers-monde

"Ranchitos" au Venezuela, "favelas" au Brésil, "barriadas" est le nom donné aux bidonvilles péruviens : petites cabanes de nattes et de planches, recouvertes d'un toit de tôle, où s'entassent 800 000 personnes.

Souvent descendus des montagnes, d'abord dans les plaines, ce sont maintenant de nombreux indiens qui vivent à la périphérie Nord et Est de la capitale péruvienne.

On assiste pourtant, depuis le début des années 80, à un effort des pouvoirs publics pour transformer cabanes en maisons de briques et promouvoir l'implantation de commerces et de services dans les bidonvilles.

Néanmoins ces quartiers restent insalubres et misérables puisqu'ils se trouvent dans des endroits où toute réelle planification urbaine est impossible : sur les bords malsains du Rio Rimac, sur les collines rocheuses du Nord et de l'Est et sur les remblais désertiques de la plaine, non irrigués et approvisionnés en eau par des camions citernes.

Rejetés à la périphérie de Lima, l'isolement des habitants des "barriadas" est accru par l'absence de liaison avec le centre économique de la ville ; en effet, rares sont les transports qui leurs sont offerts pour s'y rendre.

Chômage et maladies sont le lot quotidien de ces milliers de personnes, comme des millions d'autres qui vivent dans tous les bidonvilles du monde.

Lima, capitale des contrastes ? Non, simplement une capitale du tiers-monde ...



NAPLES

Capitale régionale de la Campanie
Ville : 1,2 millions d'habitants



NAPLES

Le principal centre urbain du mezzogiorno

Naples, principal centre urbain et économique de tout le Mezzogiorno est le deuxième port d'Italie et le troisième de la Méditerranée. Situé dans un golfe admirable, au pied du Vésuve, Naples inspira de nombreux poètes, les romantiques en particulier. Cité prestigieuse, fascinante, c'est aussi une ville de misère et de chômage.

Une situation urbaine originale

Si la population a triplé en un siècle, son accroissement est plus lent que celui des autres grandes métropoles Italiennes. Cela est dû au caractère particulier de l'évolution démographique; en effet, seul l'accroissement naturel concourt à l'augmentation de la population. Si de nombreux migrants transitent encore par Naples et tentent de s'y installer, les départs des Napolitains vers les grandes villes du Nord de l'Italie sont de plus en plus importants.

Ces déplacements s'expliquent par la précarité des conditions économiques, la structure industrielle est constituée de petites entreprises semi-artisanales, à basse productivité, qui emploient beaucoup moins que les grandes entreprises hautement mécanisées du Nord.

La population se compose ainsi d'un grand nombre d'inactifs: beaucoup de jeunes mais aussi de nombreux chômeurs qui survivent par la pratique d'un petit métier voire même de trafic.

En plus du chômage, la population doit faire face à un déficit permanent de logements. De gros efforts

de reconstruction ont été faits après la guerre mais le problème reste crucial.

La reconstruction a par ailleurs modifié la structure des quartiers et crée, par manque de concertation, d'inextricables problèmes de circulation.

L'activité portuaire

Parmi les activités existantes, le secteur tertiaire l'emporte. Mis à part un rôle administratif, Naples a, dans la région, une fonction commerciale et financière importante mais le pouvoir reste concentré à Rome et Milan.

L'activité touristique est importante et Naples reste le point de départ de nombreuses excursions touristiques vers la côte, les sites archéologiques, les îles de Capri ou d'Ischia et le Vésuve.

Mais une grande part de l'activité est liée au port où les hydrocarbures constituent l'essentiel du trafic. Les Napolitains attendent beaucoup de l'industrialisation du Mezzogiorno qui devrait ouvrir à leur ville de nombreuses perspectives d'emploi et d'extension.



BORDEAUX



Capitale régionale de l'Aquitaine

Ville : 270 956 habitants - Agglomération : 612 456 habitants



BORDEAUX

La rénovation d'une ville traditionnelle

Bordeaux est un grand port maritime et fluvial à proximité des vignobles, deuxième port céréalier de France, il est relié à l'Atlantique par cent kilomètres d'une majestueuse voie d'eau...

La vieille ville

Curieusement Bordeaux boude la Gironde, fleuve nourricier le long duquel s'étirent des entrepôts et des quais autoroutiers. Pas question de flâner sur les berges, pour les Bordelais le centre ville se situe très en arrière entre le monument des Girondins et la Cathédrale. Le vieux Bordeaux doit l'harmonieuse rigueur de son plan et ses larges avenues aux intendants et architectes de Louis XV puis de Louis XVI qui firent brutalement table rase de la ville du moyen-âge...

Une politique de rénovation

Longtemps indifférente à sa décrépitude, la ville rattrape son retard, colmate soigneusement ses lézardes, rénove, redonne vie aux vieux quartiers girondins.

Mais ce sont surtout deux gigantesques opérations d'urbanisme qui transforment actuellement la physionomie de la ville toute entière :

- à proximité du coeur même de la ville s'installe "une ville nouvelle dans la ville", le nouveau quartier de Mériadeuc occupe près de vingt sept hectares de ce qui fut le quartier "chaud" de la ville. Il doit regrouper l'hotel de ville, des administrations, la préfecture de région, des commerces et des

habitations. Si cette rénovation suscite des résistances de la part des amoureux du vieux Bordeaux, elle va tout de même permettre la création de nouveaux emplois dans le secteur des services.

- "tout nouveau tout béton" Bordeaux se paye le luxe d'une seconde opération de création complète d'un quartier à la périphérie de la ville. Installé sur un ancien marais asséché, le quartier du "Lac" accueillera un immense hall d'exposition, un palais des congrès, des hôtels... autour d'un plan d'eau artificiel.

On accède à ce quartier par une rocade périphérique, symbole de modernité, de plus de trente kilomètres de long. A proximité, le pont d'Aquitaine, bévédère suspendu sur le fleuve facilite la circulation entre les deux rives d'une ville qui souhaite se reconverter progressivement d'une activité maritime en perte de vitesse vers une vocation continentale de métropole régionale. L'importance de l'université, ainsi que les possibilités de développement touristique sont des cartes non négligeables du dynamisme d'une ville stimulée par la présence de sa grande voisine : Toulouse...



DJAKARTA



Capitale de l'Indonésie

Ville : 4,5 millions d'habitants - Agglomération : 5, 6 millions d'habitants



DJAKARTA

Mégalopole de l'Asie

L'accroissement rapide du nombre d'habitants de Djakarta commence à préoccuper les autorités indonésiennes.

Créé au 17^{ème} siècle par les Hollandais qui l'appelèrent alors Batavia, cette ville fut construite pour abriter seulement 600 000 habitants. Or sa population actuelle est de plus de 5 millions d'habitants et elle atteindra facilement 20 millions vers l'an 2000.

Comme ailleurs, l'afflux des ruraux vers la ville, pour la plupart des jeunes situés dans la tranche d'âge 15-35 ans, constitue la cause principale de l'accroissement rapide de la population.

La crise du logement

Le processus de formation des bidonvilles est enclenché. A part le centre historique, Djakarta apparaît ainsi comme une grande agglomération composée de villages dont une grande partie des maisons ont un caractère provisoire (durée estimée à moins de 5 ans), ou semi provisoire.

C'est pourquoi la Société de Développement Urbain estime que, chaque année, 10% du parc de logements urbains devraient être remplacés, ce qui représenterait environ 400 000 logements à construire chaque année. C'est une tâche énorme que, malgré des efforts indiscutables, l'Etat ne parvient à assurer que très partiellement.

Le problème de l'eau potable

C'est le problème le plus grave posé aux autorités municipales.

60 % seulement des habitants de la capitale disposent de l'eau potable et, dans certains quartiers pauvres, les familles doivent dépenser fréquemment 15% de leur revenu pour en acheter.

Le problème du transport urbain

Il se pose chaque jour de façon plus cruciale. L'augmentation rapide du nombre de véhicules ainsi qu'une construction anarchique de la capitale en sont les causes. Un employé habitant Bogor et travaillant dans le centre de la ville met actuellement deux heures pour arriver à son lieu de travail au lieu de 40 minutes il y a seulement 3 ans.

Le gouvernement après avoir construit quelques routes supplémentaires envisage aujourd'hui de développer davantage les moyens de transport public en même temps qu'à rendre prohibitif le coût d'utilisation des voitures particulières.



HAMBOURG



Port d'Allemagne de l'Ouest (R.F.A)

Ville : 1,6 millions d'habitants - Agglomération : 1,8 millions d'habitants



PHOTO VIOLET

HAMBOURG

Une véritable renaissance

La reconstruction d'une ville

Le port d'Hambourg a été durement atteint par les destructions massives de la seconde guerre mondiale.

Il a fallu reloger des centaines de milliers de familles. Durant 20 ans on a reconstruit à la périphérie: d'abord de grands ensembles collectifs puis des maisons individuelles de plus en plus éloignées du centre. Mais à partir de 1970, Hambourg a refusé d'être une ville où l'on se rend pour travailler et que l'on quitte dès la fermeture des entreprises.

Une nouvelle cité : Steilshoop

La première manifestation de cette volonté fut Steilshoop. Cet ensemble immobilier où habitent 25 000 personnes aujourd'hui devrait devenir une vraie cité. Sur 175 hectares dont un tiers d'espace vert, 26 groupes d'immeubles de hauteur variée, sont disposés de façon à créer de larges avenues aérées et ensoleillées. 10 hectares sont occupés par les établissements scolaires, 7 par les installations sportives.

Steilshoop a sa poste, son centre de loisirs, son dispensaire et ses bibliothèques. Cette cité qui a fait appel à des architectes, urbanistes, sociologues, artistes et éducateurs dès sa conception, est très jeune et il est encore un peu tôt pour juger de son succès.

Une autre politique d'urbanisme

Pour désencombrer le centre, une zone de bureaux de 120 hectares a été éditée au Nord de l'agglomération. La City Nord est reliée au centre par de larges avenues et un bon réseau de transport en commun. Chaque matin, 35 000 personnes y vont travailler.

A ces opérations d'urbanisme s'est ajoutée la rénovation du centre. Les grandes artères commerçantes ont été aménagées en voies piétonnes. Seuls sont autorisés les transports en commun et les taxis. Les boutiques occupent non seulement le rez-de-chaussée mais aussi les étages des maisons.

Par ailleurs, tout a été fait pour faciliter le stationnement des automobiles. A côté des traditionnels parkings ont été aménagés certains toits et construits des immeubles entièrement réservés au stationnement.

Hambourg, suivant un schéma très original, va peut-être réussir sa renaissance ...



LAGOS

Capitale du Nigéria
Ville : 3,5 millions d'habitants



PHOTO RAPHO

LAGOS

Une cité qui se développe dans la confusion

Lagos, cette "Afropolis" au fourmillement sauvage et chaotique, tentaculaire et fiévreuse, est unique sur le continent noir. Ville d'une vitalité rare mais éprouvante, agressive et surpeuplée, Lagos est un microcosme qui résume tous les problèmes de la nation et le symbole de la croissance incontrôlable des villes du tiers-monde. Malgré deux vagues successives d'expulsions des émigrés, la première en Janvier 1983 (2,2 millions de personnes) et la seconde de Janvier à Mai 1985, Lagos compte encore presque 4 millions d'habitants. Lagos, capitale fédérale, est devenue le premier port d'Afrique de l'Ouest, le premier pôle industriel et commercial et le centre de la vie sociale du Nigéria. La ville étonne par ses aspects futuristes de grande métropole moderne dont les bâtiments et les autoroutes contrastent de façon frappante avec les faubourgs les plus pauvres, peuplés d'une foule dense, qui grouille dans un enchevêtrement de rues étroites.

Lagos : chaos et démesure

Remontant, comme toutes les villes Yoruba (ethnie locale) à des origines mythique, la ville actuelle a pris l'extension phénoménale qui la caractérise à partir d'un modeste village de pêcheurs et de paysans installés, vers le quinzième siècle, sur l'île de Lagos, au milieu d'une lagune encerclée de marais. Enrichie plus tard par le commerce des esclaves, puis par celui de l'huile de palme et de l'ivoire, elle commença à grandir au dix-neuvième siècle avec l'arrivée d'anciens esclaves rapatriés du Brésil et de la Sierra-Leone, et sous l'impulsion de la colonisation britannique. Aujourd'hui elle

s'étend sur environ 25 kilomètres au Nord et 15 kilomètres à l'Ouest, sans qu'aucun plan d'urbanisme, n'ait, jusqu'en 1978, présidé à l'implantation de ces zones d'habitat continu. Dans cette ville foncièrement inégalitaire, 83% de la population vit dans les logements les moins salubres, 72% des familles (huit personnes en moyenne) habitent une pièce unique. Le taux de mortalité est toutefois de trois fois inférieur à celui qui sévit à l'intérieur du pays.

Les conséquences du boom pétrolier

Lagos connaît également des problèmes d'approvisionnement en denrées alimentaires. Dans tout le pays, cette question devient cruciale dans la mesure où depuis la colonisation, une grande partie de l'agriculture s'était orientée vers la production de cultures d'exportation (arachide, coton, cacao, huile de palme...), plus rentables, au détriment des cultures vivrières ; ces difficultés se sont encore accrues sous les effets successifs du "boom pétrolier" puis du récent effondrement des cours du pétrole qui laisse Lagos exangue et endetté car il n'est plus possible de payer le coût des importations de denrées alimentaires.