



HAL
open science

Deux thèses de géographie urbaine relatives à la Roumanie, I Iordan, Zona periurbana a Bucurestilor et D.I. Oancea Gruparea urbana Galati braila

Violette Rey

► **To cite this version:**

Violette Rey. Deux thèses de géographie urbaine relatives à la Roumanie, I Iordan, Zona periurbana a Bucurestilor et D.I. Oancea Gruparea urbana Galati braila. *Annales de géographie*, 1975, pp.631-634. hal-02888309

HAL Id: hal-02888309

<https://hal.science/hal-02888309>

Submitted on 2 Jul 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Deux thèses de géographie urbaine relatives à la Roumanie : I. Iordan, *Zona periurbana a Bucurestilor* et D. I. Oancea, *Gruparea urbana Galati-Braila*

Violette Rey

Citer ce document / Cite this document :

Rey Violette. Deux thèses de géographie urbaine relatives à la Roumanie : I. Iordan, *Zona periurbana a Bucurestilor* et D. I. Oancea, *Gruparea urbana Galati-Braila*. In: Annales de Géographie, t. 84, n°465, 1975. pp. 631-634;

https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1975_num_84_465_19817_t1_0631_0000_2

Fichier pdf généré le 30/03/2018

Pour remédier à la déficience des ressources agricoles, le Frioul peut-il compter sur l'industrie? Quelques traces de minerais (plomb et zinc), des installations hydroélectriques en montagne, des chantiers navals à Monfalcone, des industries variées et dispersées, le complexe chimique de Torviscosa, cela ne va pas bien loin. Si, à l'ouest du Frioul, la nouvelle province de Pordenone démarre bien, la région a, malgré l'aide de l'Etat, de la peine à atteindre ses objectifs économiques.

L'industrie touristique se porte mieux. Non que l'intérieur du Frioul puisse attirer beaucoup de monde, mais le tourisme balnéaire a pris un essor considérable: Lignano 5 000 000 présences en 1969, Grado 1 235 188.

Avec plus de 100 000 habitants, Udine, installée au milieu de la plaine, fait figure de capitale du Frioul. On lui a réservé une zone d'expansion industrielle. Les activités commerciales se développent ainsi que les services bancaires. Mais la création récente de la nouvelle province de Pordenone, le choix de Trieste comme capitale régionale (Région Autonome Frioul, Vénétie Julienne) lui feront perdre une part de son rôle administratif. Néanmoins, il reste au Frioul et à sa capitale des atouts à jouer: la « vocation profonde du Frioul, selon Brigitte Prost, est de servir de lien entre l'Europe centrale et le monde méditerranéen.

Au total, en dépit de quelques flottements dans le plan, un livre qui se lit aisément et peut faire connaître aux Français et aux Italiens eux-mêmes cette « lointaine province orientale ».

Henri DESPLANQUES.

Deux thèses de géographie urbaine relatives à la Roumanie

La connaissance des villes roumaines s'enrichit de deux études qui apportent leur contribution à la connaissance des types de croissance urbaine et des types d'organisation spatiale engendrées par la ville¹.

Le livre de M. IORDAN nous apporte la connaissance approfondie de l'auteur sur la région périurbaine de Bucarest. Au courant de la bibliographie internationale sur la question, il adopte le terme de « zone périurbaine » parce qu'à son avis elle exprime le mieux l'ensemble des phénomènes d'interdépendances entre la ville et son environnement immédiat, vus sous l'angle de l'espace marginal plus que par rapport à la ville (comme le font les termes de zones d'influence...); de là découle le contenu de son ouvrage où l'on trouve successivement une analyse fine des conditions naturelles, des structures de peuplement et de population, des compo-

1. I. IORDAN, *Zona periurbana a Bucurestilor*, 220 p., cartes et graphiques (dont 10 cartes communales au 1/400 000^e), édition de l'Académie, Bucarest, 1973.

D.I. OANCEA, *Gruparea urbana Galati-Braila*, 180 p., cartes et graphiques, édition de l'Académie, Bucarest, 1973.

santes économiques. Ne sont cependant pas abordés les problèmes de rapport de force entre les collectivités et le pouvoir central urbain, les relations de concertation et les mécanismes de décision qui modèlent cette communauté périurbaine. L'originalité de la zone apparaît immédiatement dans l'ordre des critères adoptés pour la délimiter : c'est en premier lieu la structure de la production agricole qui est retenue (production de type commercial et aux trois quarts pour le marché bucarestois); en second lieu intervient le caractère dortoir de ces communes qui hébergent 80 p. 100 des migrants pendulaires de la capitale; les fonctions industrielles et de récréation, présentes, n'apparaissent qu'ensuite, subordonnées aux fonctions actuellement dominantes d'approvisionnement en alimentation et en main-d'œuvre. Indirectement on retrouve le caractère récent de la concentration industrielle massive de la capitale qui a installé ses usines sur son propre territoire communal très vaste ou en quelques points de l'immédiate périphérie. L'accélération de la croissance démographique y est, bien sûr, liée à celle de la capitale mais elle est aussi le résultat de l'effort politique pour limiter le gonflement des effectifs proprement urbains de Bucarest, ce qui provoque une diffusion des travailleurs liés à la ville dans le milieu rural proche. La commune limitrophe de Voluntari en est un bel exemple avec 6 600 habitants en 1956 et 17 000 en 1970 et pas d'emplois sur place ni d'équipements édilitaires suffisants (absence d'eau courante...); d'une manière générale la progression démographique a été la suivante : 71 000 hab. en 1831, 260 000 en 1912, 375 000 en 1948 et 470 000 en 1970. Quant aux migrants pendulaires, ils n'étaient que 8 000 en 1950, ils sont 70 000 en 1970, chiffre à la fois modeste et élevé compte tenu de l'infrastructure des transports (40 p. 100 en chemin de fer et 60 p. 100 en autocars) et de la volonté d'en limiter le nombre. Dans l'abondante documentation cartographique établie à partir d'indices statistiques, retenons la carte du degré d'attractivité économique de chaque commune, en ce qu'elle suggère l'évolution prochaine de cette zone. Dans les étapes d'un développement fonctionnel de plus en plus complexe, la fonction d'approvisionnement agricole sera supplantée par d'autres fonctions industrielles et de services exigeantes en main-d'œuvre; déjà l'agriculture locale, pourtant fortement étatisée et mécanisée, manque de bras en période de récoltes légumières.

En conclusion, l'originalité de cette zone périurbaine, qui ceinture une grande capitale d'un million et demi d'habitants, tient actuellement à l'introduction rapide et massive de mécanismes citadins dans une campagne agricole très dense, ce qui pose certains problèmes d'organisation territoriale dont traite le dernier chapitre. Là l'auteur, comme dans son analyse initiale des conditions naturelles (intéressant chapitre sur les besoins en eau et la politique à entreprendre), fait preuve de son souci géographique des combinaisons spatiales et met en garde les aménageurs contre des projets trop spécialisés et inopérants à propos de la difficile question du remodelage des villages, du choix des types d'espaces récréatifs, des mesures anti-pollution.

Le livre de D.I. OANCEA est centré sur la description des fonctions industrialo-portuaires de Galati-Braila. La première partie s'imposait : elle retrace l'histoire de ce carrefour de voies fluviales avec la convergence du Prut et du Siret, à la dernière boucle du Danube avant le delta et l'ouverture

maritime. De tous temps ce fut un lieu de passage et d'habitat concentré, sur les sites de hautes terrasses au-dessus des baltas inondables. Distants de moins de 30 km, les deux centres de Galati (180 000 hab. en 1970) et de Braila (150 000 hab.) n'ont cependant démarré qu'après la libération de l'occupation turque, avec la liberté de navigation du Danube (1829) puis l'union des principautés roumaines (1859); en 1835 elles avaient respectivement 8 600 et 6 900 habitants; leur développement est alors dans la dépendance directe du commerce fluvio-maritime et de ses aléas (céréales du Baragan et bois de Moldavie); l'entre-deux-guerres marque un temps de difficultés pour les exportations de matières premières et de stagnation pour les deux villes qui n'ont pas encore d'industries solides. La deuxième partie retrace l'importance de la mutation fonctionnelle apportée par le régime socialiste: priorité accordée à une industrialisation lourde sans réel passé mais appuyée sur la remarquable possibilité d'approvisionnement en matières premières et d'écoulement des produits pondéreux: c'est le complexe cellulosique de Braila, les constructions navales dans les deux villes et surtout le complexe sidérurgique de Galati avec importation maritime de minerais (maintenant premier centre sidérurgique du pays). La population active est très industrielle dans les deux villes.

Si les cartes de flux de produits et de relations d'entreprises entre Galati-Braila et le reste du pays sont nombreuses (mais sans précisions quantitatives), il manque une analyse explicative de l'insertion de cet ensemble industriel dans son environnement régional; au contact d'une région surpeuplée, la Moldavie, et de régions sous-peuplées, le Baragan, la Dobrogea, on aimerait connaître quels phénomènes d'entraînement économique et démographique il fait apparaître. Sans doute cela permettrait-il à l'auteur de mieux compléter son souci de définition taxonomique et typologique; ... ni « conurbation » ni « région ou nébuleuse urbaine », D.I. Oancea définit Galati-Braila comme un « groupe urbain complexe, industriel portuaire, de type géographique fluvio-maritime » (p. 175). On aimerait également connaître comment s'orchestre l'expansion équilibrée des deux villes, comment sont neutralisés les risques de concurrence, quelles incidences sur les équipements et les trafics portuaires prévoit-on là-bas de la réalisation du projet (qui renaît) de liaison Mer Noire-Danube, par un canal entre Constanta et le S.E. de Bucarest.

La troisième partie, plans à l'appui, apporte des éléments d'une géographie applicable en matière de planification urbaine, d'aménagements d'espaces verts, de cantonnement des industries polluantes. La nouvelle société urbaine née de cette expansion industrielle et faite d'apports migratoires très récents n'entre pas dans le cadre de cette étude.

Nous signalons trois autres publications roumaines récentes.

— *The Iron Gate Complex Atlas*, édition de l'Académie, Bucarest.

Cet atlas est sorti à la suite de l'ennoyage des gorges des Portes de Fer par le lac du barrage roumano-yougoslave sur le Danube. C'est un bel atlas pluridisciplinaire établi par 14 groupes de travail (géologie, hydrologie, spéléologie, flore, faune... anthropologie, archéologie, ethnologie...) avec 106 cartes en couleur à l'échelle du 1/280 000 et un commentaire détaillé pour chacune en anglais.

- Deux nouvelles thèses de géomorphologie sur les Carpates :
- GRUMASESCU H., *Subcarpatii dintre CILNAU si SUSITA, studiu geomorfologic*, édition de l'Académie, 220 p., 1973 (il s'agit de la courbure externe de l'arc au droit de Focsani).
 - MAC I., *Subcarpatii transylveni dintre MURES si OLT. studiu geomorfologic*, édition de l'Académie, 160 p., 1972.

V. REY.

L'aménagement de l'espace rural en Asie moyenne soviétique

L'étude de E. Giese¹ est basée sur plusieurs enquêtes effectuées en Asie moyenne entre 1965 et 1969, ainsi que sur une connaissance approfondie des publications soviétiques et occidentales sur l'agriculture de l'U.R.S.S. Elle se propose d'analyser l'organisation spatiale des exploitations agricoles dans le cadre géographique et culturel très diversifié qu'offrent les cinq républiques de l'Asie moyenne. Sur ce territoire, équivalent à quatre fois la superficie de la France, les contrastes sont nombreux : dans les paysages (piedmonts forestiers et déserts), dans les modes de vie (paysannat traditionnel et terres de colonisation récente), dans les formes d'agriculture (agriculture sèche, irriguée, élevage extensif, sériculture, kolkhoz forestiers, riziculture de colons coréens, etc.), dans les traditions culturelles (ainsi l'influence de l'islam explique sans doute l'absence d'élevage de porcs dans 80 p. 100 des kolkhoz de Kirghizie et 67 p. 100 des kolkhoz uzbeks en 1967). Comment cette diversité a-t-elle affecté l'aménagement de l'espace rural ? Sujet original auquel l'auteur apporte une série de réponses documentées :

1. La sédentarisation des populations nomades, l'intégration de petites fermes paysannes dans de grandes exploitations collectives, puis la transformation de certains kolkhoz en fermes d'Etat, ont eu pour effet de réduire le nombre des entreprises agricoles et d'accroître considérablement leur superficie moyenne qui est ici trois à quatre fois supérieure à la moyenne soviétique ;

2. L'optimum de dimension de l'exploitation varie en fonction de sa spécialisation : 7 000 à 8 000 ha de terres irriguées pour les exploitations cotonnières, jusqu'à 200 000 ha de SAU pour les sovkhos d'élevage extensif (moutons karakuls dans les steppes arides du Kazakhstan, moutons à toisons fines dans les piedmonts et les vallées). Quant à la dimension des fermes elle varie en fonction des disponibilités fourragères ;

1. GIESE (Ernst), *Sovchoz, kolchoz und persönliche Nebenerwerbswirtschaft in Sowjet-Mittelasien*, Eine analyse der räumlichen Verteilungs und Verflechtungssysteme ; Westfälische geographische Studien n° 27, Selbstverlag des Instituts für Geographie und Landerkunde und der geographischen Kommission für Westfalen, Münster, 1973, 293 p. + planches de 21 reproductions photographiques.