

INTERACTION ENTRE ESPACE RURAL ET URBAIN EN ROUMANIE

Oussalem Yanis¹

Résumé. Cette étude propose d’analyser les relations entre les espaces ruraux et urbains au sein du système territorial roumain. Illustré, à travers des exemples des Monts Apuseni et du Littoral roumain, cette recherche met en évidence les relations et les dynamiques de déplacement observé sur ces espaces.

Mots-clé : espaces ruraux, déplacements, système territorial

Introduction

Les espaces ruraux sont souvent considérés comme des territoires peu bâtis, vastes et généralement végétalisés. Aussi, le but de cette étude est de mettre en évidence l’évolution des pratiques sociales marquées par l’évolution des mœurs, du temps libre et de l’accès à la mobilité. Cela est rendu possible grâce à la mise en relation des villes aux espaces verts de proximité. Le déplacement des visiteurs sur ces espaces ruraux est donc au cœur de notre démonstration. Aussi, nous pouvons déjà affirmer que la fréquentation des espaces ruraux par la population urbaine est forte, en constante augmentation et est réciproquement, notamment du fait du contexte économique et social actuel.

Peut-on parler d’une « métropolisation des espaces ruraux » ou simplement d’une mise en réseau de ces espaces pour l’urbain ? Le système urbain influence-t-il la mise en réseau de ces espaces ?

Ce travail abordera donc les liens complexes qui unissent le monde urbain et le monde rural qui l’entoure à travers le système de déplacement. Puis, nous verrons comment les espaces ruraux-urbains sont mis en relation par le système selon la demande sociale et les caractéristiques spatiales des zones étudiées.

1. Relation urbain-rural au sein des systèmes territoriaux roumains

1.1. Etalement urbain sur l’espace rural roumain

Nous mettrons en évidence, dans cette partie, le phénomène de diffusion du système territorial urbain sur le rural, ainsi que l’effet de concentration croissante de la population au sein des grandes villes.

¹ Doctorant en Géographie, UMR 7300 Espace, CNRS, UFR Espaces et Cultures, GAED, Université de Nice-Sophia Antipolis, oussalem@unice.fr

Les migrations massives et répétitives des populations rurales durant le 20^{ème} siècle engendrent une croissance démographique au sein des grandes agglomérations. Aussi, les phénomènes de périurbanisation et/ou métropolisation accentuent l'extension spatiale accélérée sur les terres agricoles et les zones rurales. Aujourd'hui, les grandes villes roumaines se transforment rapidement en « métropoles et grandes villes européennes ». Cependant, elles conservent des caractères ruraux encore très visibles. La course des grandes villes roumaines vers le développement et la « modernité » crée la dynamique du tissu urbain. Mais plusieurs espace-temps se côtoient et génèrent des écarts sociaux, de plus en plus importants, entre les habitants. Cette tendance fragilise le système urbain et ses structures de gestion. La création des lignes ferroviaires et la démocratisation de la voiture créent un étalement urbain rapide des grandes villes sur leurs espaces de proximité.

La dynamique économique et sociale actuelle produit une augmentation de la concentration des hommes et des richesses dans certains espaces. Les importants changements, provoqués par la dynamique des territoires métropolitains roumains, sont de plus en plus visibles et très rapides, provoquant parfois des inquiétudes. La métropolisation est un ensemble de processus marqué par les transformations du système productif et conduisant à des organisations et à des recompositions territoriales nouvelles. Il s'agit donc d'un système complexe associant quatre types de processus :

- un élargissement de l'aire de commandement de la ville sur une aire plus importante ;
- une internationalisation, qui traduit un changement de nature de la structure productive ;
- une innovation croissante, permise par la concentration de la main-d'œuvre qualifiée, par les effets des économies d'agglomération, par la présence de nouvelles technologies ou d'un système universitaire fort ;
- des tensions, qui ont tendance à s'accroître avec les mutations de la structure urbaine ;

Les objectifs scientifiques de cette recherche sont donc de répondre aux questions suivantes : Comment la diffusion urbaine des grandes villes sur les zones produit-elle des inégalités spatiales dans certains lieux ? Observe-t-on une production et une innovation spécialisée, influencée par le déplacement. La méthode de travail, inhérente notamment à la science géographique, conduit à utiliser un ensemble de déductions et d'inductions dans une méthode de type expérimental. De l'observation de terrain effectuée découle un ensemble d'hypothèses sur la dynamique territoriale. Les éléments d'analyses obtenus au cours des différentes phases d'acquisition et de traitement des données permettent de comprendre la dynamique du système étudié. Par rapport à d'autres modèles, il a pour originalité d'intégrer non seulement la connaissance environnementale mais surtout humaine du milieu d'étude. Cette recherche identifiera donc les structures et processus d'adaptations et des changements d'états des espaces.

L'évolution des pratiques sociales et des transports ont fortement participé aux déplacements de la population urbaine au sein des espaces récréatifs à proximité des grandes villes. Cette évolution aboutit selon G. Dupuy², à la mise en réseau de ces espaces urbains et ruraux. De plus, l'évolution socioéconomique des pratiques de notre époque influence le système de déplacement, le rendant ainsi dynamique et en évolution constante.

Aussi, la temporalité est un facteur à ne pas négliger dans la complexité des systèmes de déplacement des urbains vers les espaces ruraux. Cela prend en compte les mobilités, l'intérêt et les pratiques des visiteurs qui interagissent sur un espace. Ainsi, le visiteur se

² Op.cit.

caractérise selon sa diffusion, ses représentations et son temps passé sur l'espace. Cela nous permet d'appréhender le système de déplacement selon ces interactions, qui vont donc définir chaque espace de façon différente, ce qui confirme l'aspect dynamique du système. Ces différents systèmes de réseau répondent à divers enjeux économique, politique, mais sont surtout influencés par leurs environnements. Ainsi, un système de déplacement de visiteurs doit être pris en considération selon ses caractéristiques naturelles et environnementales.

1. 2. La ruralité des grandes villes roumaines

L'Europe est le continent le plus urbanisé³. Les grandes villes roumaines, telles Cluj-Napoca, Timisoara et Bucarest, sont, depuis quelques années, en forte mutation urbaine. Malgré l'importance du phénomène de fuite vers les grandes villes, celles-ci intègrent un caractère rural, notamment du fait de l'arrivée constante de populations rurales dans les grandes villes. On constate donc l'existence d'un exode rural important en Roumanie, notamment dû au manque de travail et de formation en zone rurale.

Le premier impact visuel, dès qu'on arrive dans une grande ville roumaine, est l'alignement des rangées de grands ensembles ou « bloc d'habitation de l'époque communiste ». Ensuite, le caractère rural s'impose soudainement dans certains quartiers, parfois au sein même de ces « blocs ». V. Rey met en évidence que la ville roumaine « n'exclut ni les basses densités d'habitat, ni l'activité agricole parfois très importante »⁴. De plus, il est fréquent de trouver des paysans et cultivateurs, des charrettes en plein centre des grandes villes roumaines. Aussi, la fuite des campagnes vers les villes donne une empreinte rurale à ces grandes villes. Selon M. Guest, « la ruralité est un élément constitutif essentiel pour le tissu et le mode de vie urbain des Balkans »⁵. Le but premier est d'atteindre l'état de modernité occidentale correspondant à un standard des grandes villes de l'ouest de l'Europe.

La ruralité des villes roumaines est forte du fait des origines rurales des populations urbaines. La croissance urbaine et démographique conserve donc une caractéristique rurale forte dans les grandes agglomérations, notamment en Roumanie.

Malgré la restitution des terres à leurs propriétaires, de nombreux « Territoires inachevés »⁶ et espaces inoccupés représentent une superficie importante au centre des villes et de leurs périphéries. On observe de nombreux terrains vagues notamment occupés par la population tzigane, ou encore des chiens et autres animaux errants. Et parfois même, des pêcheurs le long du canal en plein cœur de Bucarest.

Enfin, la concentration de la population tzigane et rurale, s'intensifie au centre des grandes villes, amplifie ce sentiment de ruralité dans la ville : « les chariots à pneus des tziganes, traversant au galop les carrefours des axes à six voies »⁷ en sont une illustration. Les grandes villes roumaines conservent ainsi un paysage rural, renforcé également parfois

³ Cattan N., Pumain D., Rozenblat C., Saint-Julien T., 1999, « *Le Système des Villes européennes* », éd. Anthropos, Paris, p.23.

⁴ Rey V., 1982, « *La croissance urbaine en Roumanie* », Annales de Géographie, n° 507, p. 669-702.

⁵ Gruet S., 1997, « La raison et le sens, *Poésies, Architecture. Arts, sciences et philosophie* », éd. AERA, n°6.

⁶ Guest M., 2001, « *Les grands ensembles inachevés dans les espaces urbains bulgares* », Colloque « Grands ensembles à l'épreuve du comparatisme », ENS Lettres et sciences humaines, Lyon

⁷ Guest M., « *La ruralité des capitales Balkaniques : le cas de Sofia* » Association française d'études sur les Balkans, Etudes balkaniques : état des savoirs et pistes de recherche, Paris, 19-20 décembre 2002

par la présence d'animaux. Ainsi, les grandes villes roumaines procèdent un fort caractère rural. Mais nous allons voir que les espaces ruraux sont également influencés par les grandes villes.



Figure 1: Les pêcheurs de Piata Unirii, Bucarest
Photos Oussalem Y., terrain 2011

2. Dynamique de déplacement vers des espaces ruraux à enjeux

2. 1. Intensification de la consommation vers les espaces ruraux

L'extension des grandes villes s'est développée du fait notamment de leurs interactions et de leurs connexions avec l'ensemble du système territorial (villes, villages...) sous forme de réseau ou « *toile d'araignée* ». Ce phénomène est remarquable par son réseau de transport qui est en constante évolution. On parle de « *révolution des transports* ». « *Depuis plus d'un siècle, le secteur des transports a bénéficié d'une accélération impressionnante des progrès technologiques. Ces derniers ont permis de réduire de plus en plus la durée des trajets et leurs coûts* », nous livre S. Meyer⁸. Ce qui signifie que les déplacements et flux humains ont fortement augmenté et accéléré, grâce aux avancées scientifiques et au changement des comportements sociaux, en demande de mobilité et d'évasion. Ainsi, l'efficacité des moyens de transport (voiture, avion...), et plus généralement des services de transports, a contribué à accroître les déplacements vers les zones rurales, souvent à proximité des villes. Ces lieux ont été progressivement réservés à une fonction de détente et de loisirs, parfois au détriment des pratiques sociales locales comme l'agriculture. Cette territorialisation de l'espace rural affecte au lieu une fonction qui n'était pas sienne à la base, car ces mêmes espaces sont considérés comme des lieux de vie par la population locale.

S. Richez ajoute que « *la demande de fréquentation touristique et récréative des espaces de nature est forte et ne peut aller qu'en augmentant* ». Cela est dû, comme nous l'avons vu, au développement d'une société de plus en plus hédoniste et en quête de pratiques nouvelles « hors des sentiers battus ». Aussi, ces espaces en périphérie des agglomérations ont une fonction de loisir pour les citoyens. La diversité des pratiques sur un même territoire est parfois sources de conflits, la population de ces espaces n'acceptant pas forcément le développement du tourisme et des loisirs au cœur de leurs lieux de vie. Les changements de vocation des espaces entraînent souvent des conflits d'usages.

La généralisation de la voiture individuelle n'est que très récente dans les Balkans, contrairement à la France où « *l'emploi de la voiture est devenu en partie systémique, en*

⁸ Meyer S., 2001, « *Analyse et monitoring des pratiques sociales qui déterminent la demande de mobilité* », CEESE-ULB.

1980, 83 % des Français utilisaient déjà leur voiture pour partir en séjours ou pour effectuer des déplacements récréatif de proximité »⁹. En Roumanie, nous constatons actuellement une forte démocratisation de la voiture, notamment en écho à la commercialisation de voiture « low cost » comme le Dacia Logan. Par ailleurs, l'automobile a contribué à la conquête des espaces considérés comme non-urbains, ce qui selon G. Dupuy, donne un caractère urbain aux espaces à proximité des agglomérations. Enfin, ne minimisons pas la démocratisation des transports en commun très important en Roumanie et les politiques d'incitation à leurs utilisations, en vigueur ces dernières années, et qui libère les visiteurs de certaines contraintes.

Voyons à présent, à travers ces illustrations, le modèle de diffusion du système de déplacement de l'urbain vers les espaces attractifs.

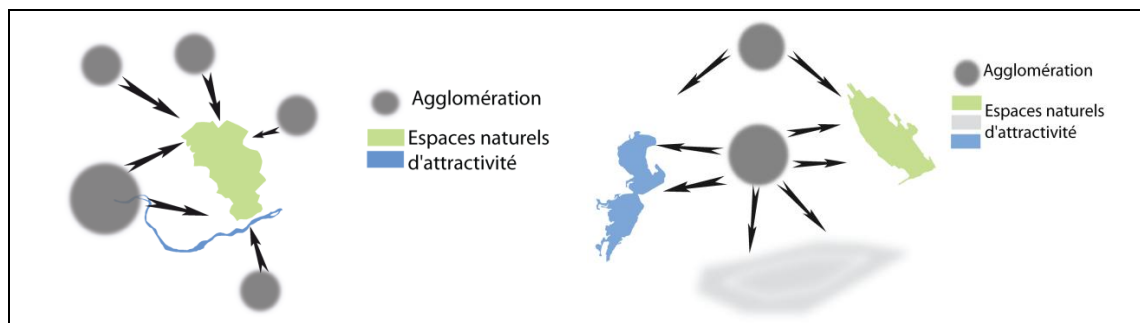


Figure 2: Modèle du système de déplacement touristique vers les espaces à enjeux

Ces illustrations mettent en relief la diversité du système de diffusion urbaine sur les espaces naturels récréatifs. Mais nous devons tenir compte de la spécificité et la multiplicité possible du territoire d'étude afin de rendre pertinente notre recherche.

Certains espaces possèdent des caractéristiques qui les rendent attractifs. Soit par leurs infrastructures ou par leurs attraits naturels. On peut dire que certains sites sont attractifs par leurs productions touristiques spécifiques, comme le montre ces illustrations. Mais d'autre espace le sont seulement pour leurs aspects naturels, comme les parcs et réserves. Ainsi, la richesse naturelle d'un site peut être source d'attractivité touristique. Les déplacements s'effectuent du domicile vers les espaces récréatifs. Cette diffusion concerne en premier lieux les espaces de proximité ou périurbain, pour des pratiques journalières. Puis vers les espaces plus éloignés pour des durées plus longues.

La mise en réseau du territoire se manifeste par la mobilité des individus. Ces communications sont un élément fort du système. Les mises en réseau des grandes villes étudiées ne représentent pas parmi les plus efficaces et connaissent de véritables problèmes de circulation et de la pollution, nouvel acteur de la métropolisation.

2. 2. Etude du phénomène dans son contexte régional

Les pressions urbaines exercées sur les espaces naturels et sur les zones rurales sont complexes et dépendantes de la spécificité territoriale. Nous prenons dans cette étude les exemples des monts Apuseni et du littoral roumain, afin d'illustrer nos propos.

Le littoral roumain est fortement urbanisé autour de Constanta. Aussi, les flux de communication entre Bucarest et Constanta sont très élevés durant la saison estivale, car de

⁹ Decoupigny F., 2000, « Déplacements des visiteurs sur les espaces naturels. Modélisations et simulations prospectives », Université François Rabelais, Tours, Thèse de Doctorat, CESA, 401 p.

nombreuses stations balnéaires se trouvent au Sud de Constanta. Nous voyons ici la forte pression touristique sur cette zone d'étude.

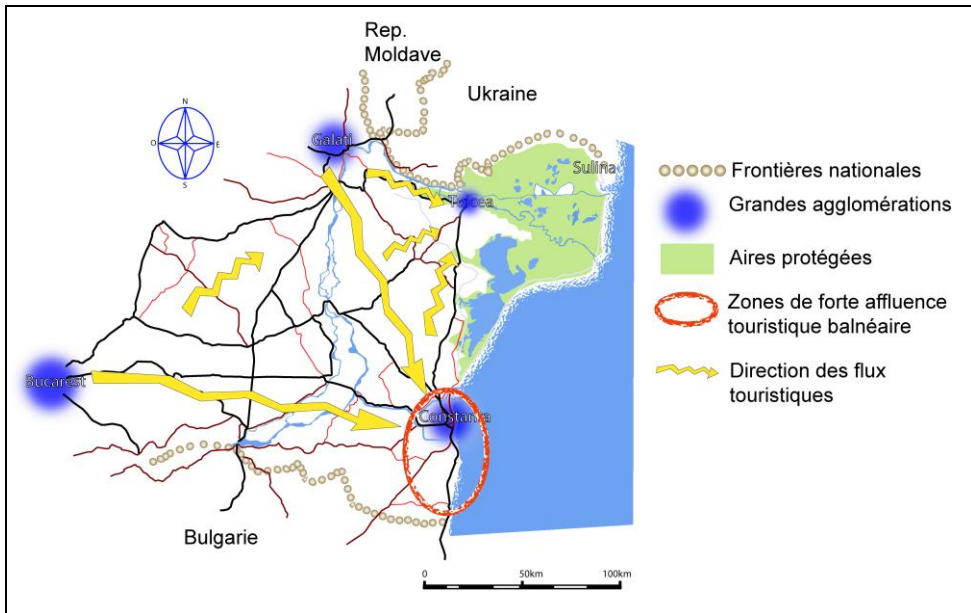


Figure 3: Attractivité du littoral roumain

Le Delta du Danube n'est accessible que par certaines portes fluviales d'accès. Il faut se rendre à Tulcea afin de prendre les bateaux qui desservent l'ensemble des villages présents dans le delta, ce qui limite l'affluence dans cette zone.

Les Monts Apuseni sont encerclés par des grandes villes comme Cluj-Napoca, Oradea, Deva et Arad. De surcroît, les voies de communication traversent l'ensemble des montagnes et le Parc Naturel des Monts Apuseni. Cette configuration semble mettre à mal la protection de l'environnement dans cette région, notamment dû à la forte exploitation des ressources forestières et de Rosia Montana. Aussi, nous pouvons affirmer qu'il y a une forte pression urbaine sur les Monts Apuseni.

Notons néanmoins le caractère essentiel de ces sites et l'intérêt exprimé par les visiteurs comme facteurs essentiels à l'appropriation de ces espaces. Aussi, les espaces d'étude intègrent la présence de nombreux parcs et de réserves naturelles, ce qui nous renseigne sur la particularité régionale de nos espaces d'études, ainsi que sur son « pouvoir d'attraction ». Ainsi, l'étude des systèmes métropolitains est complexe et spécifique aux espaces étudiés. Les illustrations ci-dessus nous montrent clairement que les espaces ruraux sont très présents sur nos territoires d'études, ce qui donne un fort potentiel d'attraction urbaine sur ces zones. Les cartes mettent également en évidence une forte proximité des espaces ruraux et protégés avec les espaces urbains. Aussi, nous observons la présence d'un grand nombre d'espaces à fonction récréative aux alentours des grandes villes.

Après un examen rapide des cartes de situations, il est très clair que les espaces verts de loisirs et récréatifs sont situés à proximité des zones urbaines. Les caractères géomorphologiques de nos espaces d'étude confèrent en effet aux espaces ruraux une proximité avec les zones bâties. En effet, la nature, qui selon M. Lussault se définit par « le

monde biophysique, pour autant qu'il concerne la société »¹⁰ adopte une disposition en bordure des villes. Ainsi, bien que l'espace naturel corresponde au « non-bâti », il se trouve en zone périphérique proche des zones urbaines, ce qui témoigne d'une complémentarité et de l'interdépendance des espaces urbains et naturels. Aussi, cette proximité crée certaines pressions urbaines sur l'espace rural. On observe plusieurs phénomènes différents. Le premier est une imbrication des zones urbaines avec les espaces ruraux. Ensuite, nous remarquons une transition rapide entre l'urbain et le « non-bâti » mais également une proximité entre les grandes agglomérations et les espaces protégés.

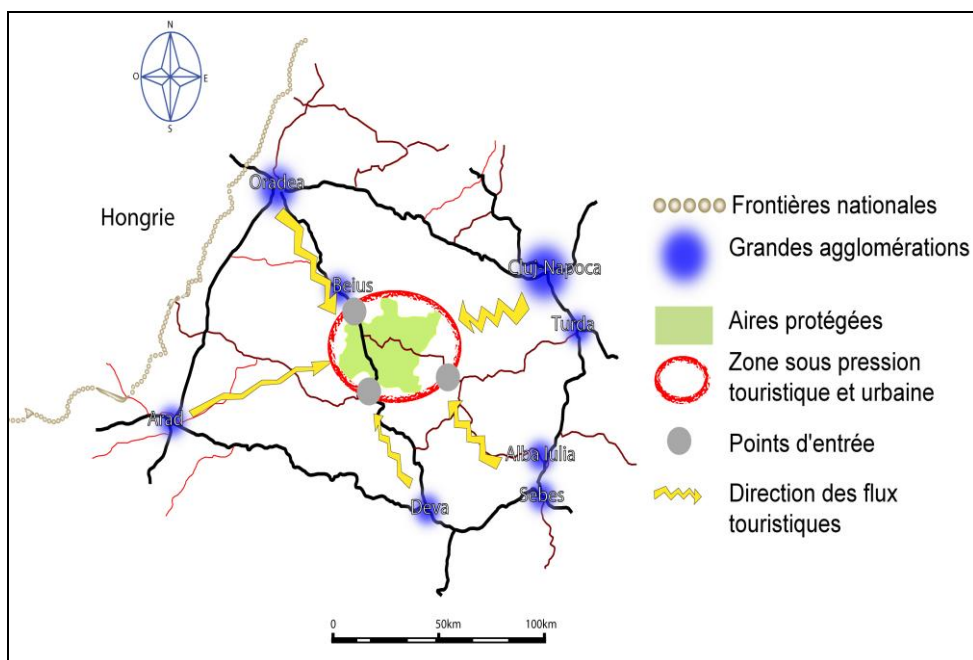


Figure 4: Les Monts Apuseni cernés par les grandes villes

Les flux entre les espaces ruraux et urbains sont en forte expansion depuis quelques années, multipliant les pratiques et consécutivement le taux de fréquentation de des zones vertes, souvent protégés. La société urbaine étant en quête constante de nouveaux espaces, certains sites de proximité arrivent à saturation, en termes de fréquentation. Le tourisme vert et rural est aussi très fortement sollicité par les visiteurs désireux d'authenticité et de patrimoine, voire de sensations fortes. Les zones rurales et les campagnes répondent donc parfaitement aux demandes-récréatives des villes. Cette complémentarité d'activités offerte aux visiteurs est considérée comme « un antidote et un complément à la ville »¹¹. L'évolution des mœurs, en parallèle au processus socio-économique, a fortement influencé l'augmentation des pratiques touristiques et de loisirs en direction des espaces naturels de proximité urbaine. Cette évolution a un double effet, une mise en valeur et une mise en vulnérabilité.

Il y a une relation et une complémentarité forte entre l'urbain et le naturel, au sein de nos systèmes d'étude. Ils nous livrent également un potentiel important et fortement polarisé, ce qui nous permet de dire qu'il s'agit là de régions fortement mises en relation par des axes

¹⁰ Lévy J., Lussault M., 2003, « Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés », Paris, Belin, p.779

¹¹ Dewailly J.-M., Flament E., 2000, « Le tourisme », Collection Campus, Sedes, Paris

de communications. Il est important de prendre en considération l'appropriation de ces espaces par les différents acteurs locaux, ce qui témoigne pour la Roumanie d'un véritable changement d'organisation des grandes villes. Rappelons par-là les politiques de centralisation communiste et la fuite des campagnes et villages par la population rurale. Ce phénomène aboutit à une centralisation de la gestion administrative intercommunale.

Cela soulève plusieurs interrogations et problèmes : où sont les limites de l'extension urbaine ? Pourquoi le pôle urbain reste le centre de l'extension de la métropolisation et de la gestion intercommunale ?

Conclusion

Nous avons donc vu dans un premier temps les relations et la sensibilité du rapport entre le monde urbain et le monde rural. Ces interactions possèdent certaines particularités sur nos espaces d'études, comme la ruralité des grandes villes roumaines. Ensuite, nous avons mis en évidence l'importance de la prise en considération du système de déplacement pour notre recherche. Ce système est dynamique et change en fonction de l'évolution sociale, économique et politique. De nos jours, nous constatons une forte attractivité des zones rurales pour les visiteurs en provenance des villes. Ceci s'explique en grande partie par une demande sociale vers les activités de nature.

De plus, l'étude de la relation urbain-rural par le système de déplacement doit être prise en compte selon les spécificités du terrain d'étude. C'est pourquoi l'étude prend en considération la capacité d'intégration des zones selon les spécificités locales. Aussi, les mobilités s'intensifient vers les espaces ruraux étudiés, notamment par l'existence de nouveaux comportements sociaux. Ces phénomènes engendrent une nouvelle mobilité et mise en tourisme des sites naturels voir protégés cela n'est pas sans risque pour la conservation de l'environnement et de sa biodiversité.

Bibliographie:

1. Cattan N., Pumain D., Rozenblat C., Saint-Julien T., 1999, *Le Système des Villes européennes*, éd. Anthropos, Paris, p.23.
2. Conesa A., 2010, *Modélisation des réseaux de transport collectifs métropolitains vers la structuration territoriale des réseaux. Applications au Nord-Pas-de-Calais et à Provence-Alpes-Côte d'Azur*, Thèse de l'Université de Lille 1
3. Decouigny F., 2000, *Déplacements des visiteurs sur les espaces naturels. Modélisations et simulations prospectives*, Université François Rabelais, Tours, Thèse de Doctorat, CESA, 401 p.
4. Dewailly J.-M., Flament E., 2000, *Le tourisme*, Collection Campus, Sedes, Paris
5. Gruet S., 1997, La raison et le sens, *Poésies, Architecture. Arts, sciences et philosophie*, éd. AERA, n°6.
6. Guest M., 2001, *Les grands ensembles inachevés dans les espaces urbains bulgares*, Colloque « Grands ensembles à l'épreuve du comparatisme », ENS Lettres et sciences humaines, Lyon
7. Guest M., « *La ruralité des capitales Balkaniques : le cas de Sofia* » Association française d'études sur les Balkans, Etudes balkaniques : état des savoirs et pistes de recherche, Paris, 19-20 décembre 2002
8. Lévy J., Lussault M., 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p.779
9. Meyer S., 2001, *Analyse et monitoring des pratiques sociales qui déterminent la demande de mobilité* CESE-ULB.
10. Rey V., 1982, *La croissance urbaine en Roumanie*, Annales de Géographie, n° 507, p.669-702.