

L'évolution de L'agglomération Parisienne de 1945 à aujourd'hui

Jean Bastie*

- I. SPATIALEMENT
- II. SOCIOLOGIQUEMENT
- III. ECONOMIQUEMENT
- IV. LA CROISSANCE EST RALENTIE
- V. TROIS QUESTIONS DEMEURENT

A tous les points de vue : densités de population et d'emplois, localisation des activités, multiples formes de circulation et migrations journalières, toute l'organisation et le fonctionnement de l'agglomération parisienne avec ses neuf millions d'habitants et ses 2,400km², dépendent toujours de sa structure radio-concentrique, héritage établi et consolidé au cours des siècles. Ceci malgré une politique régionale d'aménagement très volontariste poursuivie depuis bientôt deux décennies et les réalisations très importantes qui en ont résulté, surtout les décisions de localisations et de tracés de grands équipements engendrant des processus aux effets contradictoires sur le fonctionnement spatial de l'agglomération.

I. SPATIALEMENT

Pour PARIS proprement dit, cette structure est due à son site de cuvette, à sa longue

histoire, à la relative lenteur de sa croissance spatiale jusqu'au milieu du XIV^{ème} siècle, au schéma général des grandes percées hausmanniennes du XIX^{ème} siècle, et à ses cinq enceintes concentriques successives, dépassées, démolies, remplacées par des voies en rocade. L'avant-dernière enceinte date de 1780, la dernière de 1840, celle-ci a disparu entre 1920 et 1939.

Pour la banlieue cette structure résulte de l'absence dans toutes les directions d'obstacles physiques importants (relief, rivages, grands fleuves) et du nombre relativement élevé de routes -dix huit dès le XVIII^{ème} siècle- puis de voies ferrées rayonnant autour de PARIS dans toutes les directions, c'est-à-dire, indirectement de la très ancienne centralisation administrative et politique de la FRANCE qui remonte à la monarchie absolue. Il s'y est ajouté dans les porches environs de la capitale l'absence de villes importantes, une relative et ancienne volonté de créer des liaisons transversales : des

* Professor emeritus, Université de Paris IV-Sorbonne, Paris, France.

routes en rocade (par exemple la vieille route royale de VERSAILLES à CHOISY), la petite et la grande ceintures ferroviaires (1860-1880) dont le rôle néanmoins est allé en s'amenuisant.

Ceci, dans une certaine mesure, a prolongé hors PARIS la structure radio-concentrique, quoique atténuée, et maintenu le monopole puissamment attractif du coeur de la Capitale, au détriment de centres importants qui auraient pu se créer et se développer en banlieue. Seul VERSAILLES, création artificielle de la monarchie absolue à la fin du XVIIème siècle, longtemps seul chef-lieu de département hors PARIS, a constitué dans une certaine mesure une relative exception.

Le nouveau réseau de circulation : d'une part le schéma autoroutier que l'on cherche à réaliser aujourd'hui : les huit autoroutes radiales, le périphérique et les deux rocades ; plus encore les branches du R.E.R. qui traversent PARIS de part en part et se prolongent loin en banlieue, avec la plaque tournante des Halles-Châtelet dont le rôle vient de s'accroître et s'étend aujourd'hui à toute l'agglomération, tout ce réseau de circulation récent, concourt à maintenir et à étendre la structure radio-concentrique.

Le schéma radial est d'ailleurs inscrit dans le tracé des plus anciennes voies de PARIS et très tôt les besoins de défense et de circulation l'ont transformé en un schéma radio-concentrique.

Il est intéressant de constater que les autoroutes ont été réalisées dans le même ordre que les voies ferrées plus d'un siècle auparavant : ouest, sud, nord, est, qu'aucune n'est tangentielle à PARIS ou à l'agglomération.

Seuls de nouveaux pôles d'attraction périphériques suffisamment puissants pourraient atténuer les effets de cette structure : la DEFENSE, CRETEIL, les neuf grands

centres commerciaux régionaux, les Universités, les Préfectures et surtout les cinq villes nouvelles. Mais il faudra certainement du temps avant qu'ils ne rompent ce schéma dont les racines remontent si loin dans le passé et que ces nouveaux pôles ne tissent autour d'eux leur propre réseau de flux de circulation. Tout ce qui va dans le sens d'un renforcement de la structure radio-concentrique a eu des effets à court terme alors que ce qui va en sens inverse n'aura d'effets qu'à long terme.

Le centre de gravité de l'agglomération s'est légèrement déplacé depuis trente ans vers le sud-ouest mais peu, et cela même en raison de la structure radio-concentrique. En effet, les banlieues sud et sud-ouest en raison de leur relief, des espaces boisés, de leurs voies de communication s'étaient moins densément industrialisées et urbanisées sauf le long de la Seine. Avec la réalisation des autoroutes ouest et sud, l'amélioration de la ligne de SCEAUX, le développement considérable de la circulation automobile, s'est produit surtout dans ces deux directions, une dilution de l'urbanisation, un colmatage de l'espace urbain antérieur.

Mais spontanément, c'est dans toutes les directions, "en doigt de gant" le long des axes de circulation puis "en tâche d'huile" entre ces axes que s'est étendue l'agglomération. La structure radiocentrique favorise cette expansion à peu près égale dans toutes les directions et s'alimente elle-même.

II. SOCIOLOGIQUEMENT

PARIS est certainement l'une des grandes métropoles où les classes les plus aisées continuent dans la plus forte proportion à habiter relativement près du centre : tous les beaux quartiers de l'ouest (VIIIème, XVIème,

partie du XVIIème), de la rive gauche (VIème, VIIème, nord du XVème) et de la proche banlieue (les secteurs de NEUILLY, SAINT-CLOUD, le nord de BOULOGNE, etc...).

Ceci est dû à l'agrément du cadre urbain, à son caractère monumental et aéré à la fois, depuis les grandes percées des XVIIIème et XIXème siècles, à la qualité du parc immobilier et au confort des logements, à la proximité des lieux de loisirs et du commerce de luxe, du centre des affaires et du pouvoir politique, à une intense vie de relations, au snobisme aussi, au fond à la richesse du tissu urbain parisien dans ces quartiers, et finalement à la structure radio-concentrique qui accentue le rôle du centre et les en rapproche. Mais tous ces "beaux quartiers" où venir habiter est un signe indiscutable de promotion sociale sont guettés par un vieillissement de leur population plus accentué encore qu'ailleurs.

Dans l'ensemble la rénovation spontanée ou publique n'a pas défiguré PARIS. Son centre est resté à peu près intact. Les tours n'ont surgi qu'à la périphérie en quelques points et en nombre limité : Maine-Montparnasse, gare de Lyon, le Front de Seine dans le XVème, Belleville, l'avenue d'Italie, la DEFENCE. Pas d'autoroutes intraurbaines en surplomb comme dans bien d'autres métropoles.

Les démolitions suivies de constructions d'immeubles plus confortables, l'extension de la copropriété, l'élévation du coût des loyers, et même les opérations de rénovation publique, refoulent en banlieue la population parisienne à faible niveau de vie. Celle-ci va habiter dans les immeubles collectifs des grands ensembles ou dans des lotissements éloignés, les uns et les autres mal reliés à PARIS et c'est tout celui-ci qui "s'embourgeoise" c'est à dire dans lequel augmente la proportion de population à niveau de vie élevé.

Toutefois, cette relative ségrégation sociale,

même très réelle, est plutôt moins générale que dans bien d'autres grandes métropoles, en raison de l'importance des classes moyennes dans la société française. Les quartiers sociologiquement mixtes et de classes moyennes sont nombreux et étendus à la fois à PARIS et en banlieue, mais ils tendent à diminuer dans PARIS en raison de l'homogénéité sociale des nouveaux immeubles d'habitation, du rez de chaussée au dernier étage.

Dans PARIS, partie centrale de l'agglomération, cohabitent de plus en plus sans se rencontrer :

- d'une part une population à haut niveau de vie dans des immeubles très confortables, vieux mais de plus en plus souvent neufs et de bon standing.

- d'autre part, dans des immeubles sans confort, attendant la démolition, aux derniers étages des vieux immeubles et dans les loges de concierges, une population de plus en plus constituée d'immigrés étrangers récents.

III. ECONOMIQUEMENT

Du point de vue des fonctions et des activités, s'effectue de plus en plus une **évolution sélective**. L'agglomération se désindustrialise dans toute sa partie centrale (Paris et la proche banlieue). Elle perd des industries traditionnelles, en raison de l'évolution des techniques, par exemple du bois, de l'habillement, du cuir. Elle voit s'amenuiser aussi, d'une part les industries lourdes (métallurgie, chimie), d'autre part celles qui très standardisées ne demandent qu'une main-d'oeuvre peu qualifiée. Par contre, y naissent et s'y développent toujours les industries de pointe. Restent toutefois les fabrications destinées à faire face aux propres besoins d'une agglomération de neuf millions d'habitants et d'une région de plus de dix,

ainsi que les industries de luxe liées à la présence d'une importante population à haut niveau de vie et d'une nombreuse clientèle étrangère et provinciale de passage.

C'est seulement l'emploi tertiaire qui s'accroît, aussi bien public que privé, malgré une nette déconcentration et régionalisation. Ce sont surtout les activités qui nécessitent le moins de qualification qui disparaissent en raison de l'évolution des méthodes de travail, standardisation et informatique, ou qui se décentralisent par suite de nouveaux modes d'organisation. Les progrès de l'informatisation pourraient arrêter un jour la croissance de l'emploi tertiaire de base. Ceci n'empêche pas, pour l'instant, la multiplication des emplois féminins et la féminisation croissante des activités à tous les niveaux, ainsi que la forte croissance de la population active d'origine étrangère à laquelle sont réservées les tâches les moins qualifiées.

Dans PARIS le nombre d'emplois diminue moins vite que la population résidente, les emplois du tertiaire supérieur et du tertiaire public occupent une place croissante, même si en valeur relative ils augmentent plus vite en banlieue.

Malgré une politique déjà ancienne d'aménagement du territoire dont les effets en province ne sont pas négligeables, le poids de l'agglomération parisienne attire ou retient les activités qui exigent le plus haut niveau de qualification et qui entraînent le pouvoir de décision au plus haut niveau. Or, elles se multiplient tous les jours dans le monde actuel, et singulièrement dans les pays les plus développés, ayant le plus haut niveau de vie, et plus spécialement dans les grandes métropoles à rayonnement mondial.

Par tâtonnements successifs on recherche dans ce pays d'économie libérale qu'est la

FRANCE la réglementation qui permettrait de conserver à l'agglomération capitale son rôle de pépinière et de couveuse d'activités et d'entreprises nouvelles pouvant ensuite se transférer ou essaimer en Province. En période de récession économique, cette politique rencontre de plus en plus de résistances en région parisienne

Cette évolution qui n'est pas particulière à la FRANCE et à PARIS est plus accusée qu'ailleurs en raison du poids spécifique de PARIS en FRANCE et de notre tradition centralisatrice plusieurs fois séculaire, à peine atténuée depuis deux décennies par une politique d'aménagement du territoire de décentralisation industrielle et tertiaire et de régionalisation qui ne fait que commencer et qui a eu des effets limités mais indéniables.

IV. LA CROISSANCE EST RALENTIE

Le taux de croissance démographique de l'agglomération, très fort après la dernière guerre mondiale, et qui s'était ralenti à partir de 1962, dès les débuts de la décennie 70 et pour la première fois depuis un siècle et demi est devenu inférieur à celui de la FRANCE entière, en même temps que la balance migratoire avec la province mais non avec l'étranger devenait négative, elle aussi pour la première fois depuis longtemps. L'augmentation de la population n'est plus le résultat que de l'excédent des naissances sur les décès, beaucoup plus dû à l'accroissement de la longévité qu'à une forte natalité, mais avec néanmoins un apport étranger croissant. Il en découle un vieillissement accentué de la population qui pourrait rapidement faire disparaître cet excédent de naissances et aboutir à une stabilisation.

L'expansion démographique est beaucoup plus forte dans le reste de l'Île de France au-delà des limites de l'agglomération. C'est que l'extension en surface continue principalement le long des voies de communication et autour des petites villes. Les densités urbaines résidentielles diminuent en raison de la multiplication et de la diversification des besoins d'espace urbain, en particulier pour les grands équipements, des conceptions urbanistiques actuelles, du renouveau d'intérêt pour l'habitat individuel, et en banlieue de l'amélioration des moyens de circulation et de l'augmentation de la vitesse de déplacement, au moins sur les radiales. On assiste ainsi à un desserrement de l'agglomération à la fois habitat, activités et emplois, notamment avec les villes nouvelles, et dans toute une couronne au-delà de ses limites actuelles, à une interpénétration de l'espace urbain et de l'espace rural.

Fort ralentissement de la croissance de la population, balance migratoire négative, désindustrialisation et développement du tertiaire supérieur, extension en surface et desserrement des activités, forte poussée démographique de tout le reste de l'Île de France avec un renouveau de l'habitat industriel, dépopulation du centre de l'agglomération, important renouvellement du parc immobilier ancien avec une rénovation urbaine en grande partie spontanée, naissance lente et difficile de pôles secondaires, (villes nouvelles, préfoitures, grands centres commerciaux, universités, etc...) multiplication des grands équipements de circulation, toutes ces évolutions n'ont rien de particulièrement original et sont communes à la plupart des grandes et vieilles agglomérations métropoles des pays développés, mais on les trouve toutes réunies dans l'agglomération parisienne.

V. TROIS QUESTIONS DEMEURENT

Trois questions nous paraissent devoir être posées:

1) par rapport à ces aspects généraux, quelles originalités présente l'évolution parisienne? C'est à notre sens deux évolutions opposées d'une part le renforcement du schéma radioconcentrique avec le R.E.R. et les autoroutes, d'autre part l'apparition de pôles secondaires proches de PARIS : la DEFENCE, CRESTEIL, les Villes Nouvelles, etc... Dans la dynamique urbaine parisienne, plus encore peut-être qu'ailleurs, les conséquences des décisions des pouvoirs publics apparaissent autant spatiales qu'économiques ou démographiques.

2) quelles sont dans les évolutions récentes les parts respectives de l'effet des initiatives individuelles spontanées, qui ne peuvent bien évidemment s'exercer que dans le cadre de la législation et de la réglementation, et de l'action des pouvoirs publics qui légifèrent et décident des grandes infrastructures. Leurs effets sont très imbriqués mais le rôle de ces derniers paraît devoir s'accroître inéluctablement, même en économie libérale

3) Dans la nouvelle conjoncture économique mondiale de ralentissement de la croissance de raréfaction et de coût croissant de l'énergie, et dans les pays développés à évolution démographique quantitative faible ou nulle, étant donné les efforts d'aménagement du territoire, de décentralisation et de régionalisation, va-t-on vers une stabilisation fatale des grandes agglomérations-métropoles comme PARIS? Et si oui quelles en seront les conséquences pour leur fonctionnement et leur aménagement? Pour la vie quotidienne de leurs habitants? Pour la régionalisation et l'aménagement du territoire? Pour les économies nationales des pays tout entiers?

1945년부터 오늘날까지의 파리 집적과정*

Jean Bastie

파리 제4대학교 명예교수

인구와 고용의 밀도, 활동들의 입지, 다양한 형태의 순환(circulation)과 일상적인 이동 등 어느 점으로 보나, 900만 거주민과 2,400Km²의 면적을 가진 파리 집적지역의 조직과 기능은 오랜 세월에 걸쳐 성립하고 공고해진 유산인 그것의 放射-同心圓 구조에 항상 의존한다. 지역개선편정책에도 불구하고 지난 20여년간 사적 부문에서 자발적인 행위들이 일어났으며, 그 결과 특히 입지결정이나 대규모 설비들이 집적의 공간적 작용에 대해 모순되는 효과를 낳았다.

1. 공간적으로

엄밀히 말해 파리의 구조는 분지라는 입지적 요소, 장구한 역사, 19세기 중반까지 상대적으로 느렸던 공간성장, 지금은 소도시간 직통연결도로로 대체된 다섯개의 동심원 모양의 성벽에 의해 형성되었다. 1780년과 1840년에 마지막 성벽들이 세워졌는데 1840년의 것은 1920년에서 1930년 사이에 없어졌다.

교외지역의 구조는 全方에 중요한 자연장애물(起伏, 바다, 大河)이 없다는 점, 상대적으로 많은 수의 도로건설(18세기에 18개 건설), 파리를 중심으로 모든 방향으로 방사하는 철로 건설의 결과인데, 다시 말하자면 간접적으로 절대군주제까지 거슬러 올라가는 프랑스의 행정 정치적 중앙집권화의 영향을 받아 형성되었다: 파리의 근교에 주요 도시들이 없어서 상대적으로 횡단지선을 건설하려는 오래된 욕구가 제기되는데 그 예들이 바로 연결도로(예를 들어 Versailles에서 Choisy에 이르는 오래된 왕가의 도로), 지금은 역할이 줄어들고 있는 크고 작은 철로(1860 - 1880)이다.

이것은 어느 정도까지는, 교외에서 스스로 성장, 발전할 수도 있었을 주요 중심지들을 희생시켜 가면서, 방사-동심원 구조를 연장시켰고, 다소 약하기는 하지만 수도 중심부로 이끄는 강력한 독점력을 유지해 왔다. 17세기말 절대군주제의 인공건축물인 Versailles만이 오랜 세월동안 파리교외의 도청소재지로 남아 있을 뿐이다.

새로운 교통망: 최근에야 실현되기 시작한 자동차 전용도로 구상; 8개의 방사형 자동차 전용도로, 파리교외대로와 2개의 철로; 파리의 이쪽 저쪽을 연결하고 교외에까지 이어지는 R.E.R.(역주 1: le Réseau Express Regional(지방급행선)의 支線, 역할이 커지고 있는 Halles-Chatelet 중심지 등 현재의 모든 교통철로는 방사-동심원 구조를 유지, 확장하는데 기여하고 있다.

게다가 방사형 구조의 흔적은 파리 옛 철도들의 노선에 남아 있는데, 일찌기 防衛와 순환의 필요성으로 방사-동심원 구조로 변화하였다.

자동차 전용도로가 철로보다 1세기 먼저, 철로와 같은 대형으로 만들어졌다는 사실은 흥미를 끈다; 동, 서, 남, 북 그 어느 방향으로도 파리와 접해 있지 않으며, 파리에 집적되어 있지도 않다.

Defense, Creteil, 새로운 대규모 상업센터, 대학, 관청 특히 5개의 신도시 등 교외로 이끄는 영향력 있는 새로운 중심지들 중의 몇몇만이 자동차 전용도로의 구조가 갖는 영향들을 완화시킬 수 있을 것이다.

* 번역: 정옥주(서울대학교 대학원 지리학과 석사과정)

그러나 너무도 먼 과거에 기원을 두고 있는 그 계획에서 벗어나는 것과 이 새로운 중심지들이 그들의 적절한 교통망을 그 주위에 구성해 내는 데에는 확실히 시간이 필요하다. 방사-동심원 구조를 강화시키는 방향으로 가는 것은, 그 반대방향으로 가는 것이 꽤 오랜 기간이 걸리는데 비해 짧은 기간에 효과를 볼 수 있다.

지난 30년간 집적 중심이 약간 남서쪽으로 옮겨 왔으나, 그 자체는 여전히 방사-동심원 구조를 따른다. Seine 강변을 제외하고는 남부, 남서부 교외지역은 지형상의 기복, 숲지, 교통망에 의해 산업화와 도시화가 덜 되었다. 서쪽과 남쪽에 자동차 전용도로가 건설되고 Sceaux가 정비되고, 자동차 순환 상태가 많이 나아지면, 도시화가 약화하고, 이전에 활용하지 못했던 도시공간을 활용할 수 있을 것이다.

그러나 집적은 저절로 모든 방향으로 진행되었다. 처음에는 교통축을 따라서 “장갑의 손가락 방향”으로, 다음으로는 이러한 축들 사이로 “번져갔다.” 이 방사-동심원 구조는 모든 방향으로 거의 동등하게 확장되어 갔다.

2. 사회학적으로

파리는 가장 부유한 계층들이 조화를 이루며 중심주에서 상대적으로 가까운 지역에 계속 거주하는 거대 메트로폴중의 하나다. 예를 들면 도시 서부(8번지, 16번지, 17번지일부)와 江西便구역(6번지, 7번지, 15번지 북쪽), 인접교외지역(Neuilly, Saint-Cloud, Boulogne북쪽)의 아름다운 구역 등이 도심부 가까이에 입지해 있다.

이것은 그곳의 (1) 도시환경이 가지는 매력, (2) 기념비적인 성격과 동시에 通風의 용이성, (3) 주차와 거주 편의함, (4) 여가를 보낼 수 있는 장소나 고급상가와와 근접성, (5) 업무중심지와 정치권력 중심지와와 근접성, (6) 강렬한 생활, 유행에 대한 민감성, 기본적으로 이 구역내 파리 도시조직이 가지는 풍족함, 마지막으로 중심지기능을 강조하고, 끌어오는 방사-동심원 구조 등에 기인한다. 그러나 이 부정할 수 없는 생활수준 향상의 사회적 상징으로서의 “아름다운 구역들”이 다른 곳에 비해 빠른 인구의 노령화에 의해 위협받고 있다.

전체적으로 보아 개인의 자발적이 또는 공공의 개발사업이 파리를 흉하게 만들지는 않는다. 파리중심부는 거의 파손되지 않은 상태다. Maine-Montparnasse, Lyon역, 15세기의 Front de Seine, Belleville, Italie大路, Defense 등 교외의 몇몇 장소에 한정된 범위내에서 형태변동이 일어났다. 다른 메트로폴처럼 도심간 고속도로가 생기지는 않았다.

더욱 편안한 건물들이 건설되고, 공유지가 확대되고, 부동산가격이 오르고, 공공개발이 행해졌는데, 이러한 과정에 생활수준이 낮은 파리 인구들은 교외지역으로 밀려났다. 이들은 團地와 같은 집합주택이나 멀리 떨어진 分讓地에 살게 되었으며 파리와는 연결이 잘 안되었다. 이로써 이들은 “부르조아가 되어 갔다.” 말하자면 새로이 생활수준이 향상된 인구의 비율이 증가한 것이다.

그러나 이와 관련한 사회적 분리(social segregation)는 많은 다른 거대 메트로폴에 비해 오히려 덜 일반적인 일이며, 프랑스 사회내의 중간계급의 중요성 때문에 발생하게 되는 현상이다. 다양한 사회적 구성을 가지거나, 중간계급이 거주하는 구역은 많고, 파리와 교외지역에까지 뻗는다. 그러나 새로운 거주지의 사회적 동질성과, 최하층민들로 인해 파리내에서는 그런 구역들의 수가 점점 줄어들게 된다.

이로써 파리내 집적 중심부는 두 부분이 점점 더 서로 충돌하지 않고 공존하게 된다.

- 오래 되었으나 자주 개축되며 좋은 문화시설을 가진 매우 안락한 건물에 거주하는 생활수준이

1945년부터 오늘날까지의 파리 집적과정

높은 인구지역.

- 철거를 기다리는 불편한 건물, 노후된 건물의 꼭대기 층, 오두막에 거주하는, 해외로부터 이주한 인구비율이 높은 지역.

3. 경제적으로

기능과 활동의 면에서 점점 선택적 성장(selective evolution)이 일어나고 있다. 집적은 파리와 그 주변 교외의 중심부에서 탈산업화 과정을 거치고 있다. 벌목, 의류, 피혁과 같은 전통적 산업은 기술 발전에 의해 소멸해 가고 있으며, 제련, 화학과 같은 중공업 또는 저기술 노동력만을 필요로 하는 표준화된 제조업 역시 쇠퇴하고 있다. 대개 그곳에서는 첨단산업이 성장, 발전하고 있다. 반면 900만 이상의 인구와 10개 이상 지역의 집적을 적당하게 필요로 하는 제조업이 여기서 발생, 성장하고 있다. 마찬가지로 고급 사치재 산업은 생활수준이 높은 인구 또는 외국고객들, 지방통행인들을 대상으로 하고 있다.

탈집중과 지역화에도 불구하고 민간부문과 함께 공공부문에서도 3차 직종만이 성장하고 있다. 특히 노동방식의 진보, 표준화와 정보처리기술의 발달에 의해 자취를 감추는 기술을 덜 필요로 하는 활동들, 새로운 조직형태의 결과로 탈집중하고 있는 활동들이 그러하다. 컴퓨터 정보처리기술의 발전은 언젠가는 3차 직종의 성장을 막을 수 있을 것처럼 보인다. 그러나 이것은 미숙련분야의 일을 위해 고용된 외국인 활동인구의 대규모 증가와 마찬가지로, 전체수준에서 증가된 여성활동과 여성의 고용증가를 당장은 막을 수 없다.

파리의 고용인구 감소는 거주인구 감소보다 느리다. 고도의 서비스직종과 공공서비스에 대한 고용은, 비록 상대적인 가치로 본다면 교외에서 훨씬 빠르게 증가하고 있지만, 증가추세를 보인다.

지방에 미친 영향력을 무시할 수 없는 오래전의 국토개발정책에도 불구하고 파리집적의 영향력은 질적인 측면, 결정력의 측면에서 가장 높은 수준을 요청하고 선도적인 활동들을 유인하였다. 이러한 활동들은 현세계에서 매일 증가하고, 특히 생활수준이 높은 선진국의 동심방사구조의 거대 메트로폴에서 더욱 두드러진다.

연속적인 시행착오를 겪은 후 자유경제하의 이 나라에서는, 경제활동을 육성, 장려하고 신기업들을 성장시켜 지방으로 전파시키는 역할을 자본의 집적에 보존시키도록하는 규제를 국가가 맡고 있다. 경기침체에 이 정책들은 파리지역에서 점점 더 많은 저항에 직면하게 된다.

프랑스와 파리에만 국한된 것이 아닌 이러한 발전은 프랑스 파리의 특수성과 수백년에 걸친 중앙집권의 전통에 의해 다른 지역들보다 훨씬 더 드드러지게 나타난다. 그런데 그 전통은 산업의 탈집중화와 효과는 적으나 무시할 수 없는 지역화 정책이라는 국토개발정책으로 인해 지난 20여년간 거의 약화되지 않고 있다.

4. 증가세가 둔화되고 있다

2차 세계대전후 매우 높았던 파리의 인구성장비는 1962년 들어 낮아지기 시작하여 70년대 초에는 지난 1세기만 이래 처음으로 프랑스 전체의 인구성장율보다 낮아지게 되었다. 인구성장은 더이상 사망에 대한 출생률의 증가 때문이 아니고, 사람들이 출생률이 높은 나라보다 장수하기 때문이거나 외국으로부터 인구가 유입되기 때문이다. 출생률의 증가를 없애고 안정화 단계에까지 이르게 할 수 있는 인구의 노령화현상이 그 원인인 것이다.

인구성장은 파리의 한계를 넘어선 Ile-de-France이외의 지역에서 더욱 거세다. 표면상 원칙적으로 교통망을 따라서, 작은 도시들을 중심으로 성장이 계속되고 있다.

도시거주 인구밀도는 도시공간 수요증가와 다양화에 의해 감소되고 있다. 특히 대규모 설비나 도시적 활동, 개인주거에 대한 관심의 부활, 교외의 교통망 정비, 이동속도의 증가들이 감소를 야기시킨 주요 요인들이다. 거주지, 고용활동, 특히 신도시들, 실제 한계를 넘어서는 원형지역내에서의 집적의 분산(역주 2: desserement은 개발산업의 분산, 즉 파리에서 반경 200Km이내의 분산을 말하며, 그 아상은 decentralisation이라 함)이 일어나고 있으며 도시공간과 촌락공간의 상호침투가 일어나고 있다.

인구증가가 완화되고 移動균형이 마이너스(-)를 기록하며 탈산업화, 고급 서비스 직종의 발전, 표면적인 확장과 활동의 분산, Ile-de-France이외의 지역에서의 개인거주지의 발달, 집적 중심지에서의 인구감소, 옛보통산의 중요한 부활, 상당부분 자발적인 도시변화과정(신도시, 대규모 상업세터, 대학 등), 거대순환설비의 증가, 이 모든 변화들은 특별히 독창적인 것도 아니며 개발국가에서 특히 거대한 오래된 메트로폴에서 공통적인 것이지만, 이것들이 파리도시지역속에서 결합되는 것을 발견할 수 있다.

5. 세가지 의문이 남는다.

1) 이러한 일반적인 측면과 관련하여 파리변화과정에서 어떤 독창적인 것이 보이는가? 2가지 상반되는 변화과정이 있는데, 하나는 R.E.R.과 자동차전용도로 등에 의한 방사-동심원 구조의 강화이며, 다른 하나는 Defense, Creteil, Ville Nouvelles 등과 같은 파리인근의 2차軸 출현이다. 파리도시의 動學속에서 아마도 다른 곳보다 공권력의 결정결과가 경제적 또는 인구통계적인 것인 만큼 공간적인 것으로 나타난다.

2) 이러한 현재의 변화과정에서 개인의 자발적인 행위들(역주 3: 도심내의 gentrification을 의미함)을 이끈 誘引들은 무엇인가? 법률을 제정하거나 거대 하부구조의 건설을 결정하는 공권력의 활동보다 영향력이 약한 자발적인 개인적 행위들의 효과는 매우 불명확하게 나타나지만, 공공정책은 자유주의적 경제 경향을 증가시켜야 할 것으로 보인다.

3) 성장속도가 떨어지고 있는 새로운 세계경제 정세속에서 양적인 인구성장이 미약하거나 거의 없는 선진국에서 국토개발정책이, 탈집중이, 지역화가 어떤 결과를 가져올 수 있을까? 파리와 같은 거대 집적-메트로폴은 불가피하게 인구성장단계의 안정화 단계를 향해 나아가는 걸까? 만약 그렇다면 그것의 개선과 기능은 어떤 결과를 가져올까? 거주민들의 일상생활에 미치는 영향은? 지역화와 국토 개발에 미치는 영향은? 또 국민경제 전체에는 어떤 영향을 줄까?