

# LILLE, DE LA MÉTROPOLE À LA RÉGION URBAINE

Didier Paris \*

**RÉSUMÉ.** Depuis la fin des années 1980, le développement de Lille s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de métropolisation. Celle-ci passe notamment par l'aptitude des acteurs politiques et économiques locaux à se mobiliser dans une dynamique de gouvernance et ne peut faire l'impasse sur le grand enjeu d'aménagement et de solidarité que représente la nécessité du renouvellement urbain. Ce processus s'articule à un système régional transfrontalier à forte densité et structuré en réseaux de villes très proches.

• LILLE • MÉTROPOLISATION • RÉGION URBAINE • RENOUVELLEMENT URBAIN

**ABSTRACT.** Since the late 1980s, the development of Lille has hinged on a strategy of metropolisation. The success of this strategy depends largely on local political and economic actors' capacity to join in a process of governance and address the key issue of regional development and solidarity implicit in the need for urban revival. This process is linked to a cross-border regional system structured as a network of high-density towns located close together.

• LILLE • METROPOLISATION • URBAN REGION • URBAN REVIVAL

**RESUMEN.** Desde el final de los años 1980, el desarrollo de Lille se inscribe en el marco de una estrategia de metropolización. Esto significa la aptitud de los actores políticos y económicos locales para movilizarse en una dinámica de buen gobierno donde la planificación y la solidaridad son partes de la necesidad de la renovación urbana. Este proceso esta articulado a un sistema regional transfronterizo estructurado en una red de ciudades cercanas y de fuertes densidades.

• LILLE • METROPOLIZACIÓN • REGIÓN URBANA • RENOVACIÓN URBANA

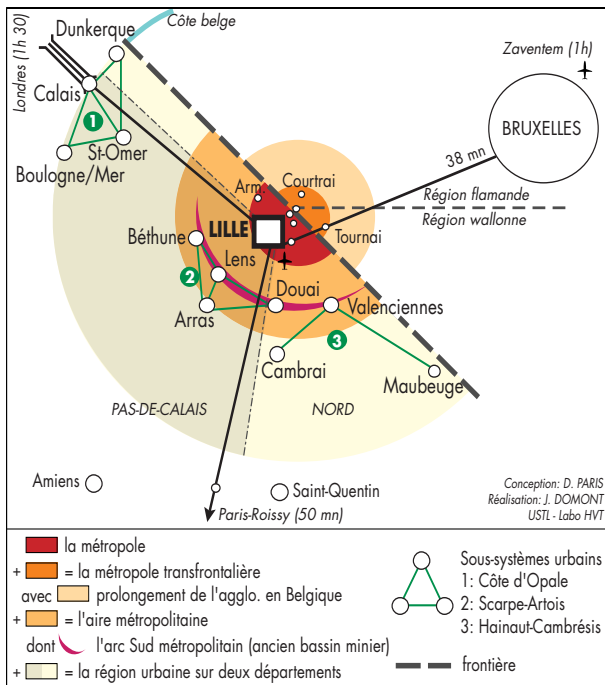
Chercher à définir la métropole lilloise renvoie à un emboîtement d'objets géographiques (fig. 1), chacun porteur de sens par rapport au concept de métropole : la *ville* de Lille, symbolisée dans sa dimension métropolitaine par Euralille ; Lille-Métropole *communauté urbaine*, l'institution politique imposée par l'État en 1968, et qui, depuis 1997, a introduit dans son appellation la dimension métropolitaine ; l'*arrondissement* de Lille, périmètre de réflexion pour le schéma directeur métropolitain (la communauté urbaine, plus quelques communautés de communes à caractère péri-urbain au sud) ; la *métropole transfrontalière* (arrondissement de Lille et arrondissements frontaliers belges), l'*aire métropolitaine* qui se déploie au cœur de la région Nord-Pas-de-Calais et sur le versant belge ; la *région urbaine* de Lille-Nord-Pas-de-Calais, qui, outre la partie belge de la métropole transfrontalière, intègre le littoral de la côte d'Opale et l'Est du département du Nord, formant, à plus ou moins une heure de la métropole, un système fonctionnel régional à très forte densité urbaine (plus de 300 hab./km<sup>2</sup>).

## Métropolisation et villes en réseaux

Sur son flanc nord, l'agglomération déborde la frontière belge avec les arrondissements de Mouscron-Comines et Courtrai en continuité urbaine (350 000 habitants) ou quasi-continuité vers Tournai, Ypres et Roulers, portant la population belge de la métropole transfrontalière à 733 000 habitants. L'intensité croissante des relations économiques, culturelles et politiques (Conférence permanente intercommunale transfrontalière, COPIT) donne aujourd'hui une cohérence renforcée à cet espace vécu : la métropole transfrontalière (fig. 2) atteint ainsi presque 2 millions d'habitants sur une superficie comparable à celle de l'aire urbaine de Lyon ou de Bordeaux (un cercle théorique de 28 km de rayon).

Vers le sud, la métropole lilloise s'ouvre sur les agglomérations de l'arc sud métropolitain (l'ancien bassin minier), Béthune, Douai-Lens (une même agglomération depuis

\* Université de Lille 1, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de Lille, avenue Paul-Langevin, 59655 Villeneuve-d'Ascq, CEDEX



### 1. De la métropole à la région urbaine

1999), Valenciennes, plus, à la limite, Arras. Cet ensemble qui jouxte le périmètre de la Communauté urbaine de Lille (Lens et Douai sont à une vingtaine de kilomètres de Lille) est intégré dans un système spatial animé par la métropole et caractérisé par la forte densité (plus de 600 hab./km<sup>2</sup>) et la quasi-continuité urbaine. La densité des flux croisés de déplacements quotidiens de travail entre métropole et villes de l'arc sud métropolitain, les déplacements de loisirs ou liés à l'attraction commerciale de la métropole créent un système d'échanges complexe au sein de ce qui constitue, de plus en plus, un unique bassin de vie. Après s'être longtemps tourné le dos, les élus de Lille-Métropole Communauté urbaine (LMCU) et ceux de l'ancien bassin minier nouent des contacts, dans le prolongement des liens déjà établis entre les acteurs économiques ou les structures de gestion (Comité Grand Lille, Comité S'Énergie pour l'arc sud métropolitain). Avec le versant belge de la métropole, l'aire métropolitaine lilloise concentre plus de 3,3 Mhab. sur une superficie à peine supérieure à celle du département des Bouches-du-Rhône, à moins de 30 minutes de Lille-métropole dans un cercle théorique de 43 km de rayon.

Au-delà, la métropole lilloise anime sa région urbaine (Paris et Stevens, 2000), caractérisée par un système de relations moins intense que dans l'aire métropolitaine, mais cependant effectif au sein d'une région élargie: déplacements de loisirs

notamment vers la côte d'Opale ou la côte belge, déplacements de travail, fréquentation commerciale contribuent à structurer cet espace. Il en va de même pour les échanges téléphoniques, qui marquent une forte prépondérance lilloise sur toute la région Nord-Pas-de-Calais: «La région urbaine de Lille, au sens large, couvre exactement la région du Nord-Pas-de-Calais» (Damette, 1997), périmètre auquel il conviendrait cependant d'ajouter le versant belge transfrontalier de Lille-Métropole autour de Tournai, Mouscron et Courtrai, un secteur aux limites de l'influence de Bruxelles ou Gand. À cette échelle se manifeste un niveau d'intégration à un espace vécu élargi pour les habitants: ce n'est pas par hasard que, dans les années 1960-1970, l'OREAM Nord avait déjà retenu l'ensemble du Nord-Pas-de-Calais comme périmètre d'étude pour l'aire métropolitaine.

Cet espace urbain dense qui procède par emboîtement d'échelles ne renvoie pas au modèle métropolitain polarisé classique (type toulousain), mais plutôt à un système urbain complexe en réseaux de villes qui échangent entre elles, et parfois développent des liens politiques. La métropole transfrontalière fonctionne en réseau, l'aire métropolitaine et la région urbaine sont structurées en sous-systèmes urbains (Béthune-Lens-Douai-Arras, Valenciennes-Cambrai-Maubeuge, Dunkerque-Calais-Boulogne-Saint-Omer), la métropole lilloise, et en son sein Lille, ayant une fonction d'animation particulière.

### Lille, de la cité marchande à la conurbation industrielle

C'est à Lille, la cité marchande médiévale, que s'inscrit la tradition urbaine la plus ancienne — avec Tournai, l'ancienne capitale des Francs. Cité marchande, Lille est devenue également ville d'État au temps des Bourguignons, et surtout à partir de son intégration au royaume de France. Louis XIV en a fait aussi une ville militaire (la citadelle de Vauban). Surtout, depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, Lille a été le moteur de la diffusion du textile dans les campagnes environnantes. Ce processus s'est poursuivi au cours du XVIII<sup>e</sup> et au début du XIX<sup>e</sup> siècle, jusqu'à se cristalliser sous la forme d'une urbanisation dense, faisant naître, par l'initiative d'entrepreneurs et grâce à une main-d'œuvre abondante provenant notamment de Flandre, l'une des grandes conurbations industrielles de l'Europe du Nord-Ouest.

Cette histoire a marqué la production de l'image contemporaine de la métropole, qui valorise le passé marchand. Un consortium d'entreprises régionales vise à en souligner la

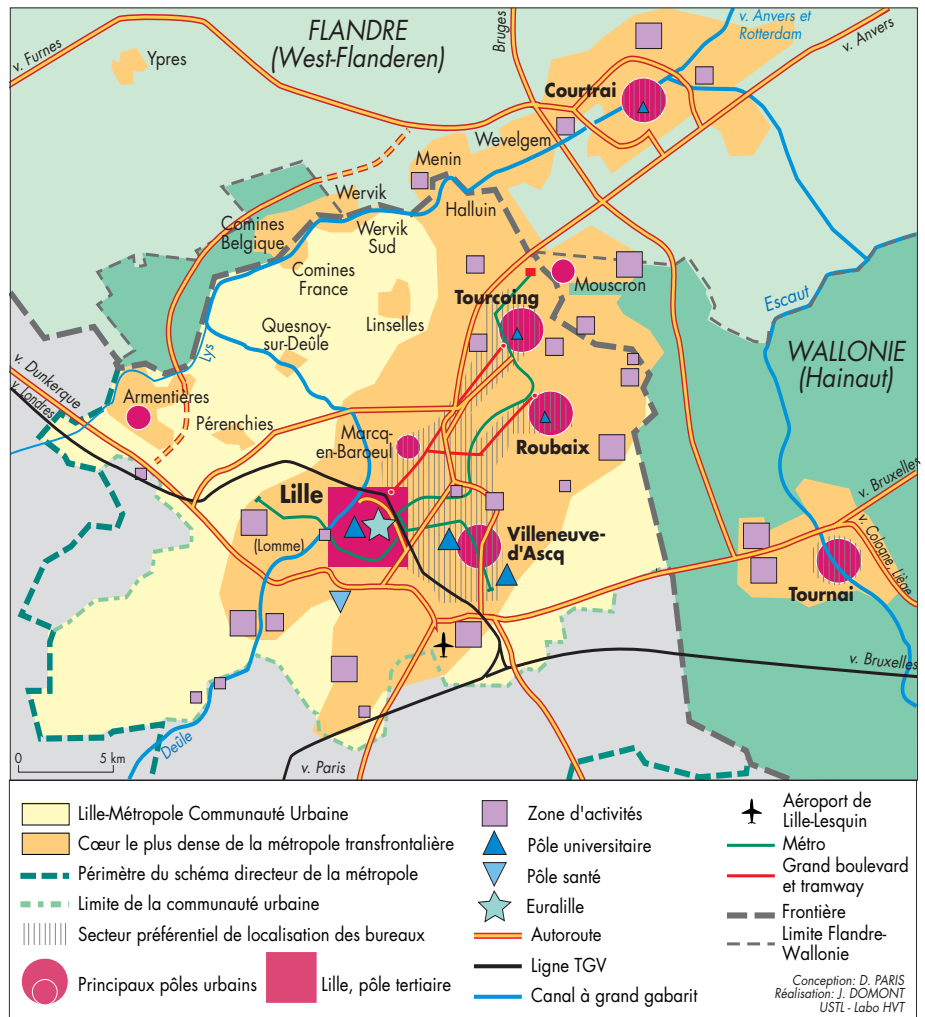


**2. Réhabilitation de l'ancienne filature Motte-Bossut, Roubaix** (A. Sarfati arch.), qui marque le renouveau de la cité. Le site accueille notamment le Centre des archives du monde du travail

Le site a une valeur symbolique, en participant à la réhabilitation de la Vieille Bourse du XVII<sup>e</sup> siècle par exemple (fig. 4). D'une façon générale, l'embellissement du Vieux Lille et sa transformation en secteur commercial recherché participe de cette construction mentale. De même, à Lille, Roubaix et Tourcoing, la réhabilitation du patrimoine industriel ou civil du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle met en scène la grandeur industrielle passée des villes : Roubaix en offre de remarquables exemples avec l'ancienne usine Motte-Bossut, transformée en Centre national des archives du monde du travail et en centre tertiaire des technologies de l'information (fig. 2), ou encore l'ancienne piscine Arts déco récemment transformée en musée.

### L'émergence de l'idée de métropole

Plusieurs étapes marquent le passage de la conurbation à la métropole. À partir de 1903, la création des grands boulevards entre Lille, Roubaix et Tourcoing, selon un tracé en Y, anticipe la métropole. En 1968, l'Insee fonde en une seule agglomération celles de Lille et de Roubaix-Tourcoing. L'État met en place sa politique des métropoles d'équilibre, qui accouche ici d'une «Métropole Nord». Surtout, en 1968, est créée une Communauté urbaine, alors qu'en 1971 un



### 3. Lille, métropole transfrontalière



**4. La Vieille Bourse** (1652-1653), bâtiment emblématique de la métropole marchande, réhabilitée entre 1980 et 1990, grâce à un partenariat public-privé avec des entreprises régionales

journaliste titrait encore sur «la métropole en miettes». La mise en place de la Communauté urbaine est décisive dans l'élaboration d'un projet métropolitain: les chantiers de la



### 5. Les pôles de développement autour de Lille

ville nouvelle (Villeneuve-d'Ascq) et du métro automatique (le VAL) ont contribué à faire émerger l'idée métropolitaine malgré les débats politiques sur le tracé de la ligne n° 2. Bénéficiant de l'appui des grands maires de toutes tendances et des élus «apolitiques» des petites communes, Pierre Mauroy, maire de Lille, qui venait de lancer Euralille, accède à la présidence de la communauté en 1989. Après une époque de débats politiques difficiles avec son prédécesseur,

également socialiste, cet épisode marque l'émergence du consensus métropolitain: si, en 2001, Martine Aubry lui a succédé à la mairie de Lille, P. Mauroy reste à la tête d'une communauté urbaine dont les compétences vont s'élargir et qui va mettre en place la taxe professionnelle unique.

### Des fonctions métropolitaines dans une région en mutation

Les bases économiques de la métropole lilloise ont considérablement changé depuis la création de la communauté urbaine. Agglomération industrielle active dans le textile (la laine à Roubaix-Tourcoing, le coton à Lille, le lin à Armentières), la mécanique et la métallurgie, et même la chimie (l'agglomération fut le fief historique de Kuhlmann), elle était passée, comme le reste de la région, à côté de l'essentiel de l'industrie moderne du XX<sup>e</sup> siècle. L'emploi tertiaire s'est plus largement développé. À partir de l'exemple de La Redoute entre les deux guerres, la métropole lilloise est devenue le premier pôle européen de vente par correspondance, une véritable plate-forme spécialisée, avec les services logistiques, les arts graphiques, la publicité, comme activités induites. Les initiatives de la

famille Mulliez dans la grande distribution (Auchan, Kiloutou, Pizza Paï, Décathlon, Norauto, etc.) sont bien connues. Mais si la direction d'Auchan et de la plupart des enseignes du groupe reste dans la métropole lilloise, La Redoute est passée au sein de la nébuleuse Pinault.

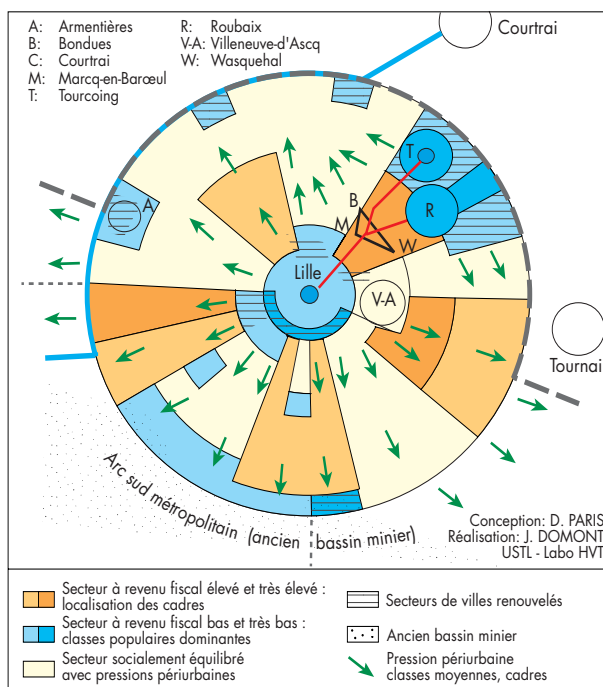
Services aux entreprises et services non marchands ont suivi le mouvement. Le secteur de la finance-assurance en est un

point fort. Avec 95 000 étudiants dans l'agglomération et 150 000 dans la région, la métropole lilloise est un puissant pôle de formation ; mais si le nécessaire rattrapage est fait dans ce domaine, il n'en est pas encore ainsi pour la recherche publique, surtout si l'on compare avec la politique menée depuis trente ans par l'État au profit des régions du Sud de la France ou de l'Ouest. Toutefois, le succès du pôle Eurasanté (recherche médicale, biologie) est un signe positif. Il en va de même dans un certain nombre de secteurs comme la micro-électronique ou l'automatique (fig. 5).

### Politique de la ville et renouvellement urbain

Les effets locaux de la restructuration du capital industriel dans les années 1970-1980 sont terribles dans le Nord de la France (Paris, 1993), et la métropole lilloise n'y échappe pas. Ce que l'on appelle alors le « versant nord-est » de la métropole voit l'emploi textile s'effondrer en quelques années, des groupes disparaître ou être absorbés au sein d'entités plus vastes qui élaguent à grand coups de fermetures et de licenciements. Le chômage atteint alors 17 % pour la zone d'emploi de Roubaix-Tourcoing, dépassant 30 % dans certains quartiers : les premières victimes en sont les travailleurs venus d'Afrique du Nord pendant les années 1960. Le système de ségrégation sociale s'amplifie à partir d'une structure déjà établie. À proximité, le « triangle BMW » (Bonduie-Marcq-Wasquehal) attire les cadres, tandis que l'espace périurbain à l'ouest, au sud et à l'est de la métropole attire les classes moyennes et les cadres dans de nouveaux lotissements. Cette géographie sociale, qui distingue le cœur de l'agglomération de ses périphéries plus riches, se complique dans le détail. Certes, Lille, Roubaix et Tourcoing groupent la plupart des quartiers où s'applique la « politique de la ville », avec quelques autres communes (Hem, Wattlelos, Loos) ; mais elles ont leurs propres quartiers riches, autour des facultés catholiques à Lille, du parc Barbieux à Roubaix, de l'avenue Dron à Tourcoing (fig. 6).

L'ampleur des difficultés sociales dans la métropole lilloise et sa région urbaine explique le rôle pilote qu'elles jouent dans la « politique de la ville » : toutes les procédures successives ont été testées ici, et c'est à Lille, à l'occasion de la révision du schéma directeur, qu'est né le concept global de « renouvellement urbain », repris dans l'intitulé même de la loi SRU du 13 décembre 2000 (Solidarité et renouvellement urbain). La problématique de la « ville renouvelée » veut réorienter le développement urbain dans les parties de



### 6. Les dynamiques sociales dans l'arrondissement de Lille



**7. Euralille :** la tour Lilleurope (C. Vasconi, J.-C. Burdèse, arch.) et celle du Crédit Lyonnais (Ch. de Portzamparc, E. Decaux, arch.)

l'agglomération qui nécessitent des efforts : traitement des friches industrielles, requalification de l'habitat, développement durable doivent constituer des axes forts de l'action publique, privilégiant le cœur de l'agglomération par rapport à un développement périphérique qui devrait être mieux maîtrisé. Ces grandes orientations stratégiques devraient être confirmées dans le Schéma directeur dont la révision doit être achevée avant fin 2002.

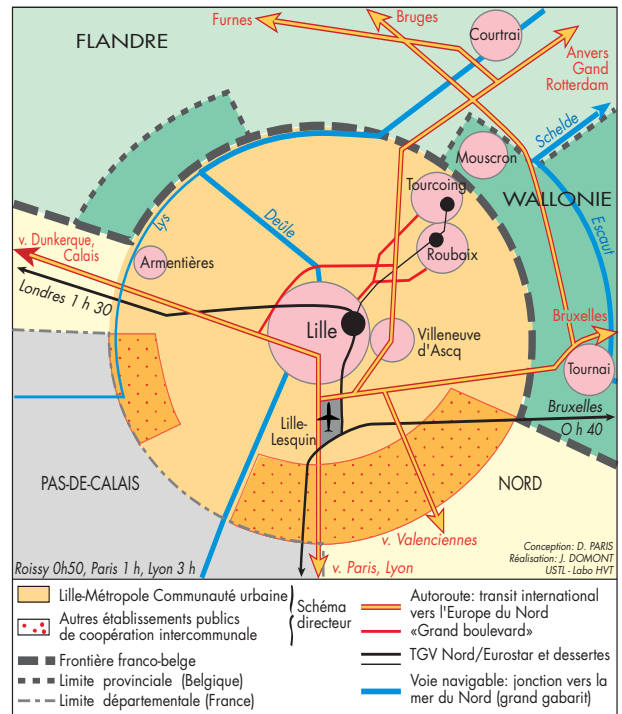


8. Le musée d'art moderne de Villeneuve-d'Ascq (R. Simounet, arch.), élément phare de l'offre culturelle d'une métropole qui sera capitale européenne de la culture en 2004

### Euralille et l'enjeu international

Nouveau signal urbain, les tours d'Euralille (fig. 7) dessinées par C. de Portzamparc et C. Vasconi au sein d'un programme complexe piloté par Rem Koolhaas (gare internationale, bureaux, logements, commerces, espaces publics) symbolisent le renouveau de la métropole lilloise. La première tranche est complète (6000 emplois créés). La seconde vient d'être lancée (bureaux, logements, hôtel, extension du palais des congrès qui connaît un succès considérable); elle rompt avec le parti initial au profit d'un parti plus urbain, à une échelle plus humaine, mais qui perd l'effet de rupture culturelle que la première tranche avait pu avoir dans une agglomération industrielle en quête de projet. Hormis Euralille et le secteur central de Lille, le marché des bureaux de la métropole lilloise se porte sur le secteur des grands boulevards, autour de Marcq-en-Baroeul, Villeneuve-d'Ascq et, depuis quelque temps, Roubaix, signe de renouveau pour l'ancienne ville lainière. Il s'agit du second marché de province (130 000 m<sup>2</sup> en 2000, neuf et seconde main) derrière Lyon, mais qui reste loin des niveaux atteints par les capitales les plus proches, Paris, Londres ou Bruxelles.

L'un des aspects les plus caractéristiques de la dynamique lilloise de ces dernières années a été l'aptitude à la mobilisation des acteurs du développement dans un mouvement de « gouvernance métropolitaine » assez efficace. Ainsi le Comité Grand Lille, émanation du monde patronal, associé des universitaires, des personnalités de l'aménagement et de l'urbanisme, de la culture, du monde sportif de la métropole lilloise transfrontalière (des Belges y participent). Porteur d'une stratégie de reconnaissance internationale de la métropole, c'est ce comité qui, avec l'Agence de



### 9. Un carrefour européen

développement et d'urbanisme, a porté l'idée de la candidature olympique et de Lille capitale européenne de la culture en 2004. Cette implication du monde patronal est relayée par le monde politique local, majoritairement à gauche. C'est l'une des dimensions du consensus métropolitain lillois, c'est-à-dire d'une adhésion des divers acteurs à l'objectif de développement de la métropole.

### De nouveaux attributs métropolitains

La transformation du centre de Lille et du quartier du Vieux Lille, la métamorphose en cours du centre de Roubaix, grâce à une politique de redynamisation commerciale et beaucoup de soins apportés aux espaces publics, la transformation par touches de Tourcoing illustrent de façon concrète la mutation de la métropole lilloise. L'essor culturel (fig. 9), symbolisé par la rénovation du musée de Lille, est multiforme; le projet de 2004 devrait renforcer cette dynamique, confirmant le rôle du grand événement dans les stratégies de développement métropolitain. L'un des aspects les plus tangibles de la transformation de Lille est l'essor du tourisme urbain dans la ville: cette offre culturelle, le succès du palais des congrès, l'existence d'un patrimoine architectural intéressant, un équipement commercial de qualité attirent de plus en plus de touristes, notamment d'Europe du

Périmètre	Population France 1999, Belgique 1998	Superficie km <sup>2</sup>	Densité hab./km <sup>2</sup>	Cercle théorique (rayon en km)
Ville de Lille y.c. communes associées : Hellemmes, Lomme	212 597	31	6 858	3,6
Unité urbaine au sens INSEE (partie française, sans Armentières)	1 000 070	462	2 165	12,1
Lille-Métropole Communauté Urbaine	1 090 608	644	1 693	14,3
Aire urbaine INSEE (partie française)	1 143 125	975	1 172	17,6
<b>Schéma directeur : arrondissement de Lille</b> délimitation usuelle de la métropole (partie française)	1 204 997	879	1 345	16,7
Partie belge de l'agglomération morphologique estimation selon définition retenue *	350 000 à 500 000	500 à 1 200	700 à 420	–
Partie belge de la métropole transfrontalière (arr. Roulers, Ypres, Courtrai, Mouscron-Comines, Tournai)	733 993	1 935	379	–
<b>Métropole transfrontalière</b> (Périmètre de la COPIT, Conférence permanente intercommunale transfrontalière)	1 938 990	2 815	689	28,2
<b>Aire métropolitaine lilloise</b> • partie française ** • partie belge	3 324 777 2 590 784 733 993	5 854 3 919 1 93	568 661 379	43,1 35,3
<b>Région urbaine de Lille</b> (système métropolitain régional transfrontalier à ± 1 heure de la métropole, à dominante urbaine)	4 730 581 Fr. : 3 996 588 Bel. : 733 993	14 349 Fr. : 12 414 Bel. : 1 935	329 321 452	67,6

Source : F : INSEE/B : Atelier transfrontalier COPIT

\* maxi : contiguïté géographique des arrondissements de Mouscron-Comines, Courtrai, Tournai + Wervick ; mini : sans l'arrondissement de Tournai dont une partie est rurale. Sur la base d'une densité supérieure à 650 h/km<sup>2</sup> et une continuité urbaine observée avec la ville «morphologique» de Tournai (B. Sinn *et al.*, 2000) + Wervick (arrondissement d'Ypres), une estimation pourrait être de l'ordre de 450 000 habitants pour 700 km<sup>2</sup>.

\*\* espace fonctionnel formé par les aires urbaines contiguës dont les pôles urbains sont à 30 mn maximum de la métropole lilloise par route, et qui offre une densité d'ensemble supérieure à la moyenne française des aires urbaines de province de plus de 500 000 hab. = aire urbaine de Lille, Armentières, Béthune, Douai-Lens, Valenciennes, Arras, Bailleul, Hazebrouck et Merville. Sans Arras, Bailleul, Hazebrouck et Merville (densité inférieure à 300) en périphérie de l'aire métropolitaine, les nombres pour la partie française seraient de 2 422 626 hab., 2 972 km<sup>2</sup>, 815 hab./km<sup>2</sup>.

Nord-Ouest, à commencer par les Britanniques : Lille est la métropole continentale la plus proche de l'Angleterre par le détroit du pas de Calais.

La dernière décennie du xx<sup>e</sup> siècle a confirmé la mutation de Lille, passée du statut de conurbation industrielle à celui de métropole transfrontalière ; ce qui était l'arrière-cour industrielle du pays et le «cul-de-sac» frontalier au nord de Paris devenait, grâce au TGV et à l'Eurotunnel, un carrefour européen majeur entre Londres, Bruxelles et Paris (fig. 8). La chance de Lille a été aussi la capacité de mobilisation des acteurs du développement pour une stratégie de reconnaissance internationale : celle-ci a porté quelques fruits ; mais, dans un système urbain national tellement dominé par Paris et si près de la capitale, ses limites sont vite atteintes. Un levier pour contourner cette difficulté est le renforcement de la synergie entre la métropole lilloise et la puissante région urbaine qui se trouve de l'autre côté de la frontière.

## Références bibliographiques

- PARIS D., STEVENS J.-F., 2000, *Lille et sa région urbaine ; la bifurcation métropolitaine*, Paris : L'Harmattan, collection Métropoles 2000, 265 p.
- STEVENS J.-F. (dir.), 2000, *Petit guide de prospective Nord-Pas-de-Calais 2020*, La Tour-d'Aigues : Édition de l'Aube, 126 p.
- Lille-Métropole Communauté urbaine, 1998, *La Métropole rassemblée*, Paris : Fayard, 361 p.
- DAMETTE F. (dir.), 1997, *La Région du Nord-Pas-de-Calais, Villes et Systèmes urbains*, Rapport pour l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille-Métropole.
- Collectif, 1993, *Lille-Métropole. Un siècle d'architecture et d'urbanisme*, Paris : Éditions du Moniteur, 175 p.
- PARIS D., 1993, *La Mutation inachevée ; mutation économique et changement spatial dans le Nord-Pas-de-Calais*, Paris : L'Harmattan, 365 p.
- GIBLIN-DELVALLET B., 1990, *La Région, territoire politique. Le Nord-Pas-de-Calais*, Paris : Fayard, 449 p.
- BRUYELLE P., 1991, *La Communauté urbaine de Lille*, Paris : La Documentation française, 192 p.
- SINN B., VANDERMOTTEN C., ALBRECHTS L., 2000, «Une métropole en réseau», *Cahiers de l'Atelier transfrontalier* n° 12.

# Quito inattendu

Le Centre Historique en devenir

**Karine Peyronnie et René de Maximy**



L'idée qu'on se fait généralement de Quito, capitale de l'Équateur se réfère à une ville hispano-américaine de haute montagne, dont le patrimoine urbain est exceptionnel : rien de plus. Or ce patrimoine est aussi le centre d'une métropole actuelle. Sa bourgeoisie l'a délaissé pour les nouveaux quartiers qui se sont construits au nord de la ville moderne. Seules, désormais, les petites gens y ont leur demeure. Ils en sont par nécessité les nouveaux conquérants. La lecture et l'analyse de la cité ancienne présentée ici mettent en évidence la force de cette transformation et la manière dont ces nouveaux occupants y vivent et s'en approprient l'usage.

Le Quito hispanique fondé en 1534 n'est vraiment entré dans la modernité qu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Son ouverture au reste du monde se concrétisa fortement à partir de 1908 avec l'arrivée du chemin de fer. Le Centre Historique actuel, constitué de la ville des années 1900,

a changé de résidents, d'usagers et de chalands. Cet ouvrage se propose de le considérer précisément, afin de déterminer s'il s'agit d'un ensemble de quartiers obsolètes, condamnés à échéance prévisible à changer de fonction, voire à être mis entre parenthèses comme une enclave historique définitivement muséifiée ; ou bien s'il constitue un élément significatif de la réalité quiténienne contemporaine. Cette question préoccupe les responsables de la gestion spatiale et sociale de la capitale équatorienne, surtout depuis que cette portion de la ville a été inscrite à l'inventaire du patrimoine mondial, sous l'égide de l'Unesco, en 1978.

Karine Peyronnie et René de Maximy, qui ont longuement séjourné à Quito, ont observé les populations dans leurs travaux et leurs jours, rencontré les gestionnaires et arpenté inlassablement les rues, les ruelles et les places, interrogé des centaines de citoyens.

## **Collection Espace et milieux**

**17,5 x 24 cm - 336 pages - 40 €**

Pour trouver et commander nos ouvrages :

**LA LIBRAIRIE de CNRS ÉDITIONS**, 151 bis, rue Saint-Jacques - 75005 PARIS

Tél. : 01 53 10 05 05 - Télécopie : 01 53 10 05 07 - Mél : [librairie@cnrseditions.fr](mailto:librairie@cnrseditions.fr)

**Site Internet : [www.cnrseditions.fr](http://www.cnrseditions.fr)**

Frais de port par ouvrage : France : 5 € - Etranger : 5,5 €

Pour plus de renseignements, n'hésitez pas à contacter

**le Service clientèle de CNRS ÉDITIONS**, 15, rue Malebranche - 75005 Paris

Tél : 01 53 10 27 07/09 - Télécopie : 01 53 10 27 27

Mél : [cnrseditions@cnrseditions.fr](mailto:cnrseditions@cnrseditions.fr)