

# De lichtstad

Op de vorige bladzijden vertelden wij uitvoerig hoe Parijs ontstond en zich ontwikkelde. De stad groeide inderdaad concentrisch rond de oude stadskern uit. De opeenvolgende ommuringen tekenen zich nu nog af in de grote boulevards, zoals de Grands Boulevards, Boulevards Extérieurs en de Boulevards des Maréchaux. Onderging het Parijse grondplan in de 19e eeuw een totale wijziging door het streven van Haussmann naar brede lanen (om het opwerpen van barricaden te beletten), luchtige pleinen en een groene gordel, dan is de huidige vorm vooral het resultaat van de 20e-eeuwse urbanisatieplannen. Vandaag grijpt de agglomeratie, onder druk van de industriële stuwkracht, als met lange vangarmen voortdurend verder om zich heen. In de buitenwijken rijzen enorme, eentonige maar comfortabel ingerichte "cités dortoirs" de hoogte in. Nochtans blijft het oude centrum met de Notre-Dame, het Louvre en zoveel andere monumenten

een open leerboek van Frankrijks grootse geschiedenis. Wat is het bovendien heerlijk kuieren in het pittoreske Montmartre of langs de Seine bij de "bouquinistes" of over de Champs-Élysées, rendez-vous van het mondaine Europa! Administratief is Parijs verdeeld in 20 arrondissementen en 80 "Quartiers" (wijken). Iedere wijk heeft haar eigenaardigheden. Op de rechteroever van de Seine treffen wij vooral de Parijse groothandel, banken en gespecialiseerde zaken in luxeartikels aan. Het "Quartier Latin" op de linker-oever is het oudste gedeelte, met kleine aantrekkelijke steegjes die nog wel eventjes doen denken aan de middeleeuwen. De westelijke stadsrand in de nabijheid van het Bois de Boulogne is vooral de residentiewijk van de bourgeoisie, terwijl we in het oosten de overdichte volksbuurten vinden. Het zuidwestelijke gedeelte is daarentegen meer gemengd. De agglomeratie buiten de eigenlijke grenzen ten slotte, kunnen we typeren als de "dortoirs" en de "usine" van Parijs.

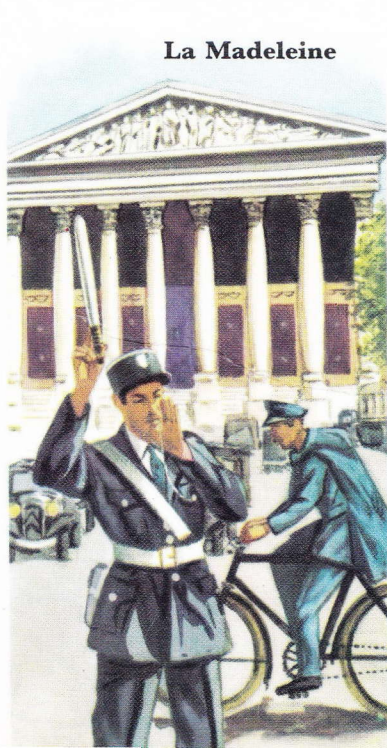
Van 1851 tot 1946 groeide de be-

volking van deze agglomeratie aan met meer dan 5 miljoen, of zoveel als de aangroei van de rest van Frankrijk in die periode. De meeste Parijzenaars zijn afkomstig uit de provincie; 60% van de Parijse bevolking werd buiten de agglomeratie geboren. Bovendien is één inwoner op tien geen Fransman van herkomst. De bevolkingspiramide van de stad vertoont trouwens enkele bijzondere kenmerken. De grote groep tussen 30 en 35 jaar wijst op de aanwezigheid van massale arbeidskracht. Het gering aantal jonge mensen is te wijten aan een laag geboortecijfer en de afwezigheid van de oudere bevolkingslaag vindt een verklaring in het terugkeren naar de geboortestreek, als men eenmaal gepensioneerd is. Merkwaardig ook is het vrouwenoverschot: 11 vrouwen voor 9 mannen of zo maar eventjes 800 000 méér.

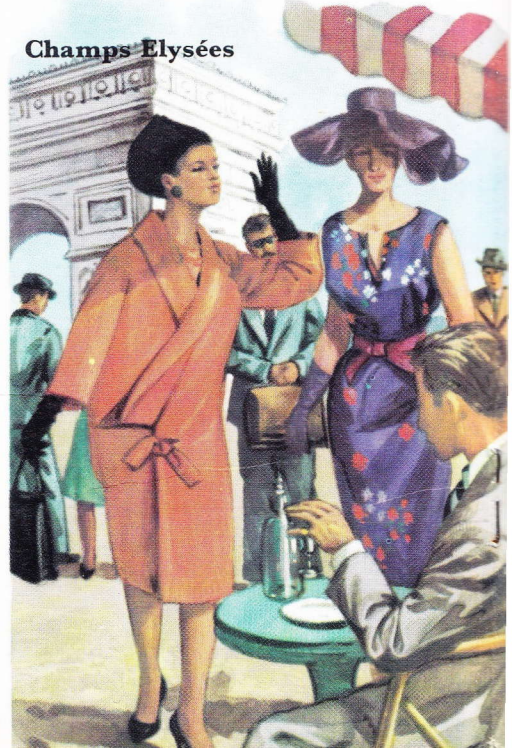
Voor velen is Parijs synoniem van Frankrijk geworden, omdat men er alle aspecten van het nationale leven aantreft. Meer dan een politieke hoofdstad, is Parijs het intellectuele, financiële, commerciële en industriële centrum van het



Montmartre



La Madeleine



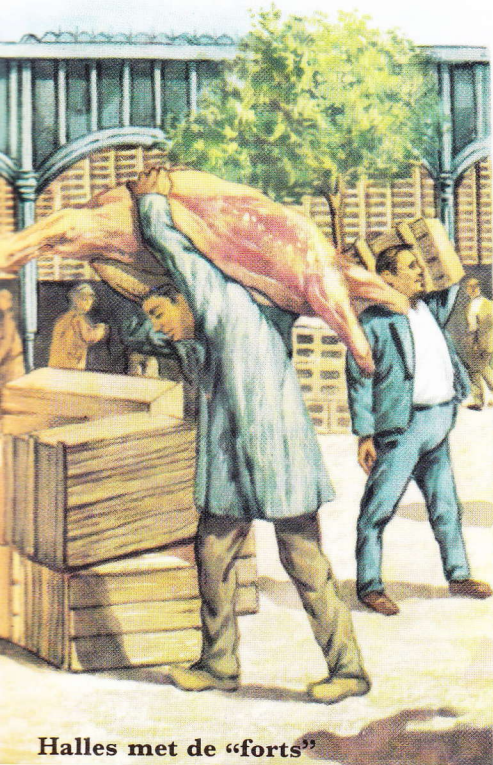
Champs-Élysées

land. Naast de nationale bestuurslichamen zijn er heel wat internationale organisaties (zoals de UNESCO, de EEG, de NATO) gevestigd. De culturele rol van de stad is nauw verbonden aan haar politieke prestige. Zo lopen 72 500 of 42% der Franse universiteitsstudenten college aan de Sorbonne. Anderzijds leven 2/3 van de Franse intellectuelen en artiesten in de stad die met haar 65 theaters, 250 bioscopen, talloze kunstgalerijen en salons en haar 75 musea hun paradijs werd. Meer dan de 4/5 van de Franse kranten verschijnen er, terwijl de "Ville Lumière" (Lichtstad) elk jaar ruim 4 miljoen toeristen aanlokt. Behoort de Beurs van Parijs tot de grootste van de wereld, dan is de stad ook veruit het belangrijkste handelscentrum van Frankrijk. Alleen reeds de dagelijkse bevoorrading van deze wereldstad (1400 ton brood, 135 000 hectoliter melk en 6000 stuks vee) maakt een uitgebreid net van communicatiemiddelen noodzakelijk. Parijs is wel een zeer druk verkeerscentrum, de metro vervoert dagelijks meer dan 3 miljoen mensen, bijna evenveel

nemen de autobus, ongeveer 2 miljoen verplaatsen zich met een eigen wagen of een taxi en ± 800 000 nemen de trein; bovendien wordt één op twee telefoongesprekken in Parijs gevoerd. Ook het hotelwezen (met 52 000 bedden) in de buurt van de spoorwegstations is uitstekend uitgerust. Aangezien alle nationale en internationale autowegen naar Parijs samenlopen en ook de spoorlijnen zo zijn georiënteerd, kan iedereen gemakkelijk de stad bereiken. Parijs beschikt bovendien over een belangrijke rivierhaven waarlangs de nodige grondstoffen voor de industrie worden aangevoerd en die zich nog steeds langs de meanders van de Seine uitbreidt. Met de vlieghavens van Le Bourget in het noorden, Orly in het zuiden en de heliavens te Issy-les-Moulineaux is Parijs ten slotte op één na het aanzienlijkste knooppunt der Europese luchtwegen. Ook als nijverheidscentrum bekleedt de stad een eerste plaats. Vooral de mechanische nijverheid met de auto- en vliegtuigindustrie en de elektrotechnische sector, evenals de pro-

Is Parijs een openluchtmuseum waarin we de belangrijkste namen, feiten en monumenten uit de Franse geschiedenis weervinden, dan groeide de stad gedurende de laatste twee eeuwen ook uit tot de "Ville Lumière". Zowel op intellectueel, politiek, commercieel, financieel als industrieel gebied ontplooidde de stad zich inderdaad tot een trefpunt van wereldbelang waarvan de verhoudingen en cijfers elke verbeelding tarten.

duktie der luxartikelen en de chemische industrie zijn wel de sterkst vertegenwoordigde groepen. Daar dit industriële bolwerk ernstige transportmoeilijkheden oplevert, dringt de regering aan op de decentralisatie van de nijverheid. Ofschoon vele bedrijven hieraan gevolg geven, vestigen ze zich nochtans niet ver van de hoofdstad, omdat zij uitsluitend op de Parijse markt zijn afgestemd, omdat Parijs zelf praktisch het monopolie bezit der vereiste technische scholing.



Halles met de "forts"

### bouquinistes langs de Seine

