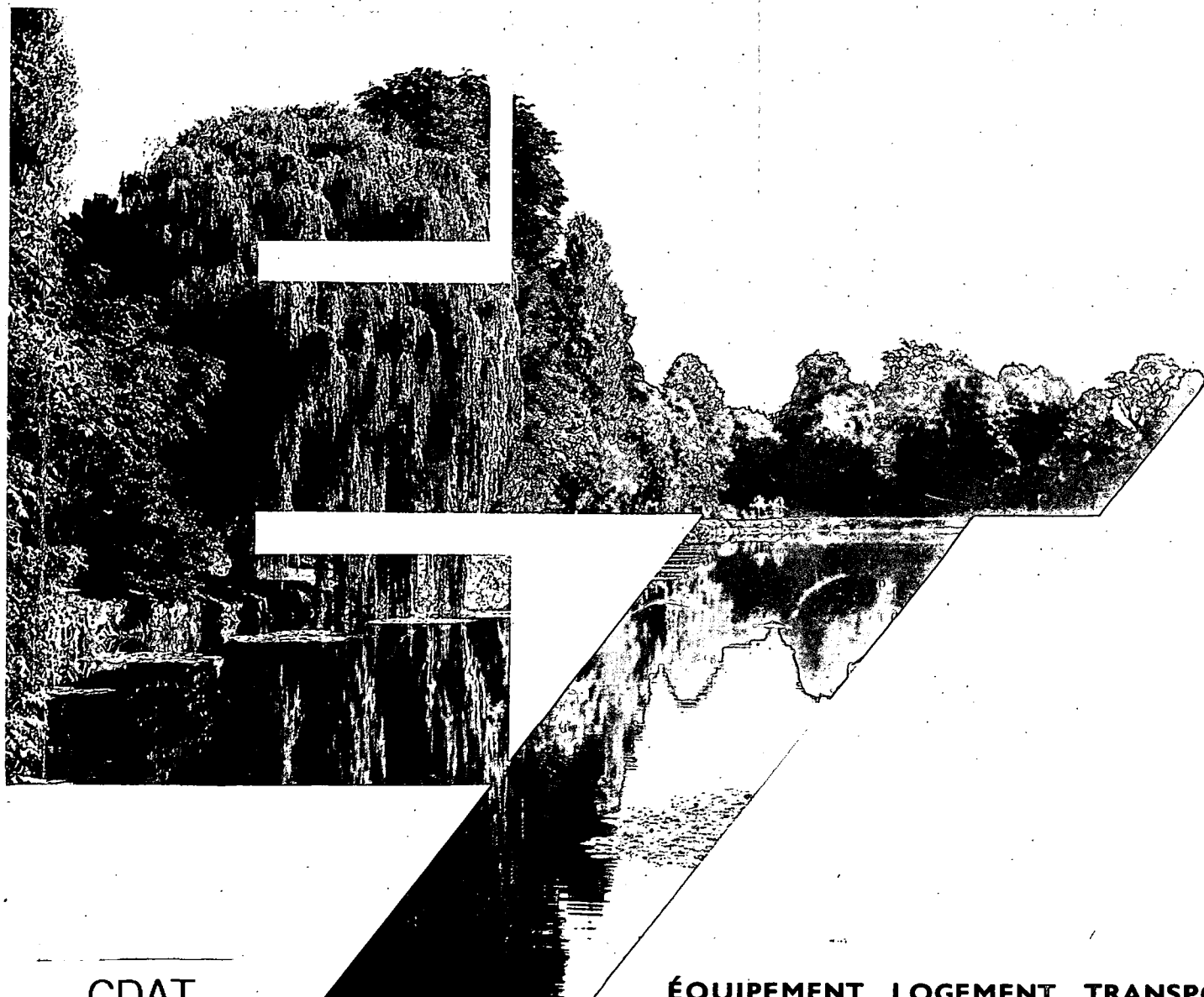


N° 74-75

Service des Affaires Économiques
DOCUMENTATION

**SPÉCIAL
ENVIRONNEMENT**



CDAT
16845

ÉQUIPEMENT LOGEMENT TRANSPORTS

MEMORANDUM FOR THE RECORD

DATE: 1/15/54



Revue mensuelle
du Ministère de l'Aménagement
du Territoire,
de l'Équipement,
du Logement et du Tourisme
et du Ministère
des Transports

éditée par le Centre
d'Information de l'Équipement
du Logement et des Transports
(C.I.D.E.L.T.)

- Double préface
de M. Olivier Guichard et de
M. Robert Pougadé. 4-5
- Introduction
de Françoise Dissard. 6
- L'organisation de l'espace. 11
Quelques actions particulières en
faveur de l'Urbanisme,
par Antoine Givaudan. 17
- L'environnement dans le plan-
construction,
par Raymond Sajas. 21
- L'utilisation du Littoral
et l'Environnement,
par Huguette Rozes. 31
- L'intégration de la notion de
paysage dans les projets routiers
Action de la Direction des Routes
et de la circulation routière,
par Alan Spake. 41
- Compatibilité entre l'environ-
nement et le tourisme,
par Philippe Preschez. 51
- Présentation du rapport du
groupe de travail sur les Espaces
verts urbains,
par Pierre Randet. 61
- L'organisation de l'espace. 11
Résorption de l'habitat insalubre,
par Guy Houist et
Jacques Baschwitz. 73
- La pollution des eaux,
par Jacques Estienne. 83
- Bruit : Contribution du ministère
de l'Aménagement du territoire, de
l'Équipement, du Logement et du
Tourisme à la Lutte contre le Bruit,
par Jean Caget. 97
- Label confort acoustique,
par Pierre Chemillier. 100
- Le bruit des engins de chantiers,
par Jean Tutenuit. 101
- Aéroports et urbanisation. 102
- Le guide du bruit,
par M. Philippe Sardin. 103
- Écrans anti-bruit. L'expérience
de l'Haye-les-Roses,
par Pierre Saintier. 104
- Les Nuisances des chantiers. 107
- Travaux sur les nuisances des
automobiles, par Michel Frybourg
et Michel Affholder. 119
- L'enseignement de l'urbanisme,
par Michel Bonnet. 131

Comité de la revue :

Présidente : Geneviève Selz.
Membres : Pierre Balmette, Serge Bernier,
Bernard Calmon,
Etienne Daum, Jean-Michel Denouveix,
Louis Gérault, Roger Laurent,
Louis Léonard, Jean Lorcy,
Georges Poulenat, Rémy Pradelle,
Jacqueline Raine, Josselin de Rohan,
Françoise Subra, Mme Volk-Matheron.

Directeur de la publication :

Geneviève Selz.

Rédacteur en chef :

Martine Guias.

Secrétariat de rédaction :

Élisabeth Baldaquin,
Martine Grosdemouge.

Secrétariat :

Janine Morali.

Toutes les commandes de numéros supplémentaires doivent être accompagnées de leur règlement, par chèque postal ou bancaire, libellé à l'ordre du C.I.D.E.L.T.

Administration et vente :

32, avenue du Président-Kennedy,
PARIS-16°. Tél. 525-54-34

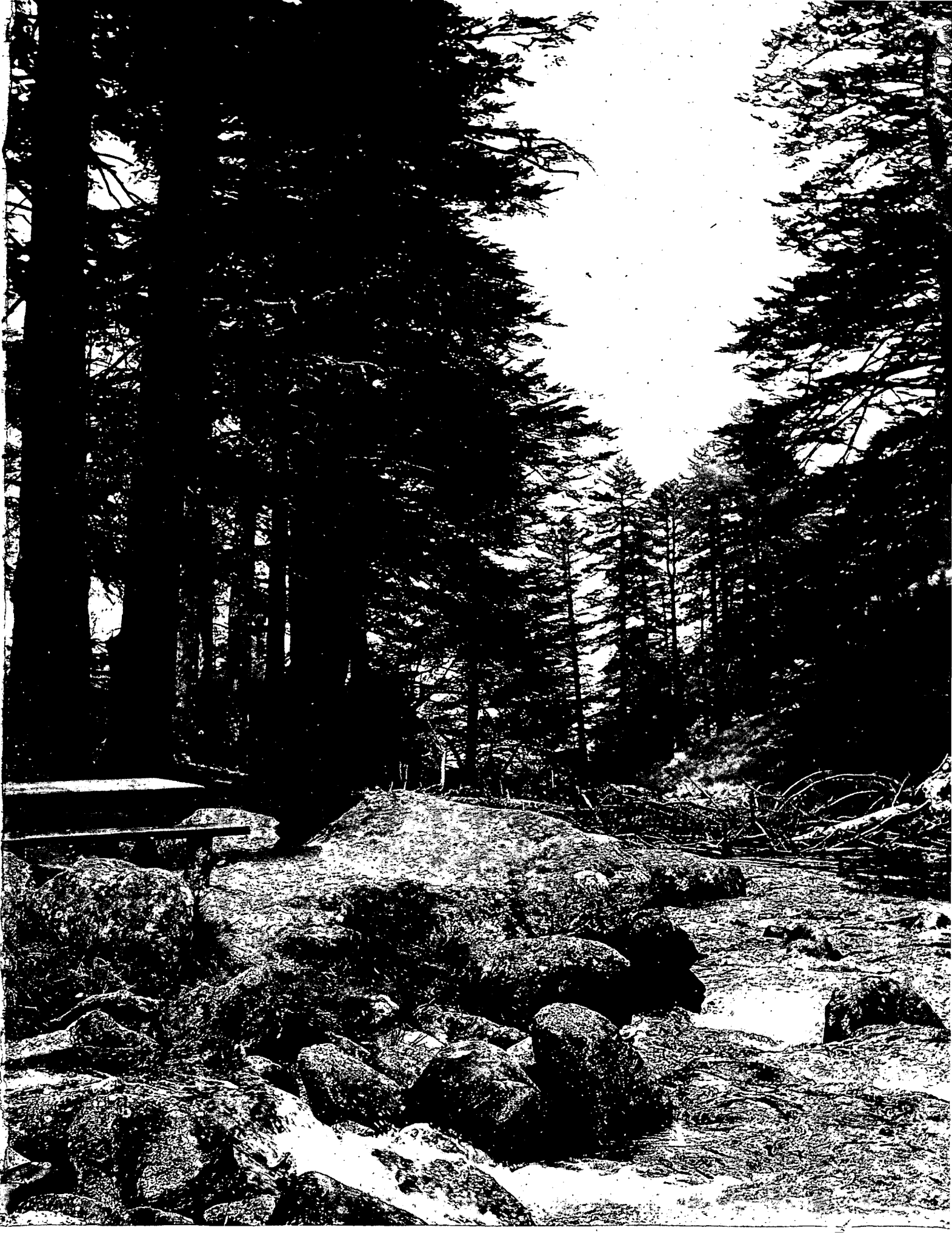
Le numéro : 9 F.

Un an : 80 F France.
100 F Etranger.

Imprimerie Nationale,
27, rue de la Convention, PARIS XV°
3.231 003-5

Photo couverture : Les étangs
de Ville-d'Avray

Illustrations : ph. Atelier Municipal de reprographie p.12 — doc. Bardet p.27 — ph. Bisal UNESCO p.88,89 — doc. Bureau d'études de l'Agence de l'Arbre et des Espaces verts - Ministère de l'Équipement p. 63,65,67,69 — ph. Commissariat général Tourisme p.53,57 — ph. Equipement p.14,15,54,76,77,78,79,80 — M. Gérard p.128 — ph. Illustration Films André Gamet p.127 — Laboratoire Ponts et Chaussées p.35,36 — Photo - thèque Ministère de l'Agriculture p.3,57,90,111 — Ministère de l'Équipement S.E.T.R.A. p.43,44,45,46,47. — Claude O'Sughrue p.33 — Paris Normandie p.18 — ph. H. Salmont Ministère de l'Agri- culture p.13,58. — ph. du Service des Relations extérieures de la Région Parisienne p.43 — L.Tremellat p.92 — Ville d'Épernay p.17.



Olivier Guichard

et

Robert Poujade :

améliorer la qualité de la vie

On ne peut qu'être frappé par l'acuité beaucoup plus grande depuis quelques années des problèmes d'environnement et par la prise de conscience, récente, de leur importance par nos concitoyens.

Cet état d'esprit ne saurait se traduire sur le seul plan défensif de la protection de la nature et de la lutte contre les nuisances et les pollutions. Il doit déboucher, tout autant et même plus, sur une politique positive d'amélioration du cadre et de la qualité de la vie.

Le rôle essentiel dans ces domaines du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme implique donc qu'à tous les échelons et à tous les instants, ces préoccupations soient présentes à l'esprit des responsables et soient prises en compte, parmi d'autres facteurs, dans leurs décisions.

Je suis persuadé que ce numéro spécial, qui présente un bilan très complet des efforts accomplis et des réflexions en cours au sein de ce département ministériel, contribuera très utilement à promouvoir le souci d'amélioration de la qualité de la vie qui nous anime tous.

Olivier GUICHARD.

Ministre de l'Aménagement du Territoire,
de l'Équipement, du Logement et du Tourisme



Protection de la nature :
MM. Olivier Guichard
et
Robert Poujade
à Piriac
le 1^{er} décembre 1972

Si la revue « Équipement, Logement, Transports » n'avait pas pris l'initiative d'aborder le thème de la contribution du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme, en matière d'environnement, il aurait fallu le lui demander. Car au cours des deux années écoulées, j'ai pu constater combien toutes les décisions de ce ministère impliquaient de conséquences tant pour les aspects positifs que pour les aspects négatifs de la politique de l'environnement, tant pour la construction d'un cadre de vie de qualité, que pour la lutte contre les nuisances et la destruction de la nature. Au point que, si l'on met à part les problèmes industriels, je n'hésiterais pas à dire que tout effort pour l'environnement serait vain si le Ministre de l'Équipement et ses services n'y adhéraient pas.

Les pages qui suivent non seulement montrent qu'il n'en est rien, mais encore révéleront au public la part prise par les services de l'Équipement dans les recherches et les réflexions destinées à intégrer les coûts sociaux globaux et les préoccupations qualitatives dans les décisions autrefois guidées par les seuls critères techniques et économiques, ce qui constitue la démarche intellectuelle et le souci quotidien de mes propres services. Ce numéro spécial contribuera ainsi, en particulier, à dissiper l'image que certains se complaisent à tracer des ingénieurs de l'Équipement maniaques du bitume et du béton. Il indique aussi, à partir du travail déjà accompli, la direction des efforts à poursuivre.

Car le bilan qui nous est présenté ci-après, ne constitue qu'une étape et même qu'un point de départ : les problèmes et les principes sont posés, il reste à en tirer toutes les conséquences dans les décisions quotidiennes. La poursuite de la collaboration étroite de nos départements ministériels est un gage de succès pour cette entreprise difficile dont dépend pour une part déterminante la qualité de la vie dans les années à venir.

Robert POUJADE.

Ministre délégué auprès
du Premier Ministre
chargé de la Protection de la Nature
et de l'Environnement

Introduction

Après avoir remercié la rédaction de la Revue d'avoir consacré un numéro entier à la contribution apportée par le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme à l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie, je voudrais, dans cette brève introduction, expliquer au lecteur l'esprit qui a présidé à sa composition et présenter la Mission Permanente de l'Environnement.

Certes le souci de la qualité de la vie n'a jamais été étranger aux préoccupations du Ministère, car il ne peut y avoir de politique possible en matière de grands équipements d'infrastructure et d'urbanisme sans une orientation vers cette finalité. Cette constatation aurait dû impliquer la présentation d'un bilan complet des activités des services. Il n'était cependant pas possible de l'envisager car la diversité des actions, leur dispersion, la déconcentration du niveau des décisions auraient rendu peu intelligible un tableau général des textes élaborés, des décisions prises et des réalisations effectives. Il a donc fallu faire un choix.

C'est ainsi que nous avons volontairement laissé de côté l'action de la D.A.T.A.R. La part prise par elle en faveur de l'équilibre des armatures régionales, les études prospectives du littoral, de la montagne, de la reconversion rurale, les grandes opérations du Languedoc Roussillon et de l'Aquitaine, le lancement de la politique des parcs nationaux et régionaux, ont été essentiels. Mais leur évocation pourrait faire à elle seule l'objet d'un numéro spécial et nous nous sommes limités aux activités traditionnelles du Ministère.

De même l'activité de l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat, dont le rôle et les moyens d'actions viennent d'être fixés, sera certainement déterminante pour la mise en œuvre des opérations de réhabilitation et de restauration du patrimoine immobilier ancien; mais nous n'avons pas jugé utile de répéter les informations récemment fournies dans le numéro 71 de la revue.

La multiplicité même des actions menées chaque jour au niveau des services extérieurs dans la lutte contre des nuisances précises, telles que le bruit, empêchait de les écrire, même en les regroupant par catégorie d'objectifs, et nous avons préféré les illustrer par quelques fiches portant sur des exemples concrets.

Par contre nous avons pensé qu'une certaine publicité devait être donnée aux résultats des groupes de travail interministériels dont le pilotage avait été confié au Ministère par celui de l'Environnement. Ces résumés permettront aux personnes et services concernés par ces sujets de connaître le point actuel de ces études et l'orientation des travaux lancés à la suite du dépôt de ces premières conclusions.

Enfin, depuis l'annonce par le Président de la République et le Premier Ministre de leur décision de donner priorité à la lutte contre les nuisances et à la mise en valeur de notre patrimoine et de nos paysages, suivie de la création d'un Ministère de la Protection de la Nature et de l'Environnement, notre administration a répondu par une évolution de sa réglementation, une conception plus globale de ses investissements, une adaptation de ses structures administratives et des moyens de formation de son personnel.

C'est ce que nous avons voulu essayer d'illustrer par les différents articles qui composent ce numéro, mais leur découpage, leur contenu souvent parcellisé doivent être appréciés par le lecteur dans le contexte qui vient d'être évoqué.

Il m'appartient maintenant de présenter la Mission Permanente de l'Environnement. Elle a été créée auprès du Directeur de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme dans le cadre de l'arrêté du 21 août 1970 portant organisation de cette Direction. Son rôle a été défini par une décision ministérielle du 9 novembre 1970; elle doit animer, suivre et coordonner les questions relatives à l'environnement traitées par l'ensemble des Directions et Services Extérieurs et elle est, depuis sa création, l'interlocuteur privilégié du Ministère de la Protection de la Nature et de l'Environnement.

La mission n'assure pas de gestion directe et ne prend pas de décisions propres. Celles-ci restent de la responsabilité du Cabinet, des Directions et des Services Extérieurs suivant les répartitions habituelles; mais elle doit agir comme un échelon de coordination et de réflexion et participer à la détermination des domaines prioritaires et des actions pilotes.

Son efficacité dépend bien évidemment des informations qui lui sont apportées par les services et de son association, à leur initiative, à l'étude des problèmes la concernant. Pratiquement ses interventions peuvent être ainsi recensées :

1) représentation du M.A.T.E.L.T., en liaison avec les Directions techniques, dans les commissions, groupes de travail et réunions interministérielles qui traitent des questions d'environnement (exemples : sites, protection de la nature, protections nécessitées par le développement touristique, secrétariat permanent de l'eau, assainissement, installations nucléaires) tant au plan national qu'international;

2) études avec les Directions de l'Administration Centrale (dans lesquelles des correspondants lui ont été désignés) de la réglementation et des questions spécifiques préparant les décisions du C.I.A.N.E. ou liées à leur application (exemples : réserves naturelles, publicité et affichage, exploitation des carrières, élimination des déchets, pollution atmosphérique, bruit) et pour les interventions qui lui sont soumises;

3) pilotage des groupes de travail interministériels dont le M.A.T.E.L.T. s'est vu confié l'initiative (exemples : espaces verts, nuisances de chantiers) ou dont il sera amené à provoquer la constitution;

4) participation à l'élaboration des thèmes d'études et de recherches (exemples : amélioration de la qualité architecturale, protection des paysages, études des coûts économiques et sociaux, des incitations et des sanctions) et à la définition ou à l'évolution des enseignements nécessaires (notamment en ce qui concerne l'enseignement de l'urbanisme et du paysage).

5) déplacements dans les secteurs concernés tant par des problèmes de fond mettant en cause les orientations politiques générales que par des questions particulières afin de participer à la recherche des évolutions ou à l'organisation de confrontation d'idées ou d'opinions.

La Mission peut déjà témoigner que le souci de la qualité du milieu naturel comme du milieu urbain est une préoccupation permanente de nos services et que cette recherche les conduit à infléchir par des mesures de plus en plus systématiques la conception des projets afin de sauvegarder les espaces naturels, lutter contre les pollutions et mettre en valeur le patrimoine immobilier.

Si la sauvegarde de la nature rejoint la tradition ancrée chez l'homme d'un attachement aux valeurs affectives, du maintien des formes, une action positive en faveur de l'amélioration du cadre de vie débouche sur les contraintes indispensables de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

Les élus et l'opinion publique sont heureusement de plus en plus sensibilisés aux nécessités de l'environnement, ce qui facilite notre tâche et nous permet de prendre en compte des contraintes supplémentaires par rapport à celles de la seule efficacité technique et économique.

Le lecteur retrouvera dans ce bilan le domaine d'intervention traditionnel de l'Etat en concertation avec les collectivités locales, c'est-à-dire : la création des grandes infrastructures routières, maritimes fluviales, touristiques et la mise en place d'une réglementation de l'aménagement de l'espace. Mais il verra aussi qu'il existe un secteur plus délicat, parce que plus subjectif, qui implique l'assistance aux collectivités locales et aux particuliers, en vue d'obtenir une amélioration de la qualité de l'architecture et une bonne intégration des équipements et des constructions dans les sites. Il faut savoir trouver le juste équilibre entre le laisser-faire qui ignore la nécessité des disciplines individuelles et collectives et le dirigisme étatique que nous refusons. Il faut aussi, au moment des choix, avoir conscience du possible pour se garder à la fois d'un affolement démobilisateur des énergies et d'un protectionnisme défensif et passiviste. C'est en faisant appel au bon sens de tous que peuvent se concilier la qualité de la vie et la croissance urbaine.

Je souhaite que les exemples exposés ci-dessous démontrent ce souci du juste milieu et attestent notre confiance dans les résultats conformes aux moyens mis à notre disposition.

Françoise DISSARD.

Inspecteur Général
de la Construction
Chef de la Mission Permanente
de l'Environnement



L'Organisation de l'espace
Quelques actions particulières
en faveur de l'urbanisme

L'Organisation de l'espace

L'organisation de l'espace — en d'autres termes aussi, l'aménagement, l'urbanisme — touche de fort près à l'environnement, si elle ne se confond d'ailleurs peut-être pas avec lui.

L'espace, qu'il soit urbain, ou qu'il ne le soit pas — et par commodité, on le nomme alors naturel, bien qu'il le soit rarement — est un bien rare, d'une rareté subjective et relative.

Cette rareté implique une organisation afin que son exploitation par l'homme ne conduise pas au chaos.

L'individu, dans sa cellule de 70 m², organise l'espace qu'il possède; la société se doit d'organiser le sien. Dans une famille qui n'est pas patriarcale, cette organisation ne va pas sans conflits; dans une société démocratique qui n'est pas uniquement composée de robots, cette organisation suscite d'inévitables tensions.

Elle en suscite d'autant plus que le public prend de plus en plus conscience de cette rareté et, sans en utiliser le mot, de l'irréversibilité des transformations de main d'homme ainsi que d'un droit de regard collectif sur le destin et l'utilisation de certains biens privés.

C'est dire combien les documents supports des politiques d'aménagement et d'urbanisme sont appelés à jouer un grand rôle et à retenir l'attention. En eux s'expriment et se retrouvent les volontés, plus ou moins fortes et plus ou moins nettes, d'organiser l'espace.

* * *

On a coutume de dire — soit pour s'en réjouir, soit pour le déplorer — que la France est un pays de faible densité de population, dans lequel 90 % de l'espace est rural. Comparé à de nombreux pays voisins, notre pays n'est guère urbanisé, c'est vrai. C'est oublier cependant que le Français moyen occupe de plus en plus d'espace, non seulement où il réside mais aussi dans bien d'autres endroits où il ne fait que passer.

La nécessité impérieuse de concevoir et d'appliquer des politiques locales d'aménagement déborde donc largement le champ des quelques grandes zones et agglomérations urbaines. La montagne, le littoral, la campagne subissent les assauts d'une évolution, un peu plus sensible chaque année. Ils ne resteront ce qu'ils sont, ils ne se transformeront sans se dénaturer qu'à la seule condition que les mesures

prises depuis quelques années déjà soient renforcées, étendues, perfectionnées, appliquées avec plus de rigueur et conçues avec plus de science — sinon de conscience.

Une **grande part** de ce progrès doit revenir aux documents-supports évoqués ci-dessus que sont les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et les plans d'occupation des sols.

Une **seconde part** revient aussi aux nombreuses législations complémentaires qui permettent de concentrer l'effort sur des points privilégiés.

Une **dernière part** — et non la moindre — échoit aux mécanismes opérationnels qui, seuls, peuvent donner vie à une politique et qui sont faits d'acquisitions foncières, d'opérations publiques, d'aides, d'incitation ou de pénalités.

Pour élémentaire qu'elle soit, cette répartition des rôles en trois parties ne trahit pas trop la réalité. Cet article évoque l'un d'entre eux seulement; mais il ne relègue pas pour autant les autres dans la figuration.

Quel rôle incombe-t-il aux documents d'aménagement et d'urbanisme dans cette pièce gigantesque qu'il convient de jouer et qui consiste à organiser au mieux l'espace national ?



Marseille (Bouches-du-Rhône), « H.L.M. les Oliviers », 1971.

LE ROLE DES SCHÉMAS DIRECTEURS

Le grand public commence à connaître les schémas directeurs, à en comprendre la raison d'être et la nécessité : pour aménager un territoire, il faut essayer de le saisir dans sa totalité.

Cette évidence implique quelques conditions :

- de larges zones d'études afin de faire craquer l'étroite optique urbaine qui aboutit à subordonner l'aménagement de l'espace aux seules exigences de la ville;

- des hommes d'études capables de mettre en commun leur savoir, et de procéder non seulement à des analyses — dire ce qu'il y a —, mais aussi à des synthèses — dire ce qu'il faut — et ce n'est pas facile;

- des autorités locales — élues ou administratives — soucieuses de collaborer et de coordonner leurs initiatives, capables aussi de faire quelques concessions à leur égoïsme naturel.

Le schéma d'aménagement qui prend corps, dans ces conditions, ne satisfait jamais tout le monde mais il est bien meilleur que le néant.

Que doit-il au moins apporter à l'organisation de l'espace ? À cette question, je crains qu'il y ait autant de réponses que d'individus. J'apporterai la mienne, à ma façon;

D'abord, le schéma doit éviter que se commettent de grandes erreurs — des contre-sens ou des non-sens — d'aménagement.

Il doit dire ce qu'il ne faut pas faire, ce qui compromettrait irrémédiablement l'organisation d'un territoire donné, si on le faisait. C'est affirmer qu'il faut commencer son étude en localisant les certitudes évidentes.

- Veut-on sauvegarder forêts, sites, paysages, richesses agricoles ou naturelles ? Le schéma le déterminera.

- Veut-on de vastes zones industrielles — inévitablement remplies de grosses industries nuisantes — ?

Il faut aussi les placer quelque part sans tarder.

- Veut-on un aéroport nouveau ? Il faut le localiser et en tirer les conséquences tout de suite.

Il reste ensuite assez d'espaces pour y organiser le développement urbain.

Les grandes coupures, les sites sacrés ou maudits, doivent en quelque sorte être éliminés en premier.

L'établissement du schéma, dans ces grandes lignes, est donc affaire de vouloir plus que de savoir. Et quelquefois de vouloir savoir car l'expérience montre que les plus

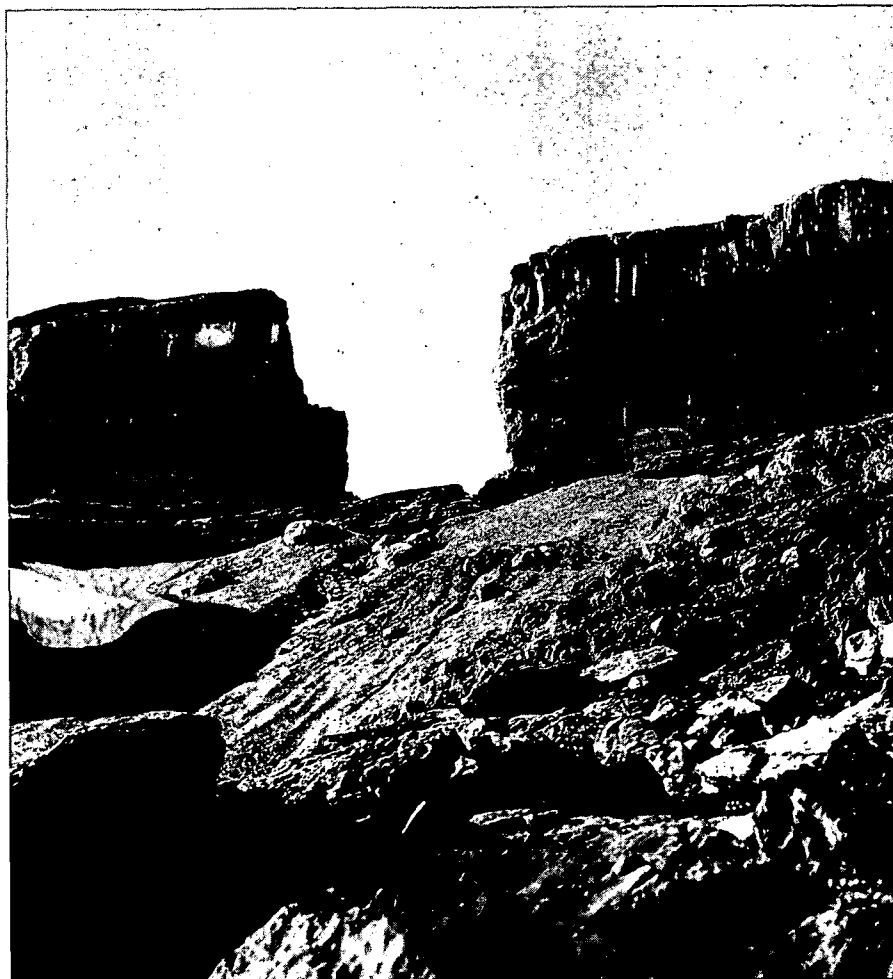
gros investisseurs — publics ou privés — ne souhaitent pas toujours annoncer leurs intentions.

Le goût du secret est une manie qui nuit à une bonne organisation de l'espace.

En conclusion, le schéma directeur permet :

- de déterminer les sites naturels à préserver pour des raisons d'économie agricole, de sites, de paysages de richesses naturelles et de prescrire à leur endroit les mesures techniques et juridiques à prendre pour qu'ils conservent leur spécificité.

- de localiser les grands équipements publics et les grandes implan-



Parc national des Pyrénées, brèche de Roland.



Côte d'Or — Z.U.P. de Dijon-Talent

tations éventuelles qui, par leurs incidences, peuvent modifier l'économie d'une région;

- de localiser les zones à urbaniser, et parmi les zones urbaines, celles qui doivent faire l'objet d'une

intervention (restauration, rénovation, etc.).

Le schéma fournit des certitudes. Si ce n'est pas le cas, il est mauvais. Aux uns, il apporte un programme d'actions localisées, avec des prio-

rités globales; aux autres, il doit apporter la sécurité contre l'urbanisation.

Et s'il répond à ce critère, il organise effectivement l'espace.

LE ROLE DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS

Le plan d'occupation des sols fournit à l'aménageur les moyens juridiques d'intervenir sur l'organisation de l'espace en différenciant les affectations, les formes et les densités, compte tenu du schéma directeur, bien sûr, quand il y en a un.

Fils des plans d'urbanismes qui couvrent 20 % du territoire et 60 % de la population, il est en quelque sorte l'infanterie de l'aménagement.

Les plus belles cités, les plus beaux paysages ont une physionomie qui dépendra pour beaucoup du plan d'occupation des sols qu'on leur appliquera. Dans les secteurs sauvegardés, les plans permanents sont des P.O.S. particulièrement étudiés et détaillés auxquels s'ajoutent une autorisation de démolir et des actions physiques de restauration.

Dans les zones naturelles les plus précieuses, le P.O.S. est un moyen

de sauvegarde de l'agriculture et des paysages.

Les législations plus tranchantes et moins nuancées peuvent utilement compléter le P.O.S. pour certaines zones restreintes mais elles ne peuvent pas le remplacer.

En effet, le P.O.S. permet de définir pour chaque zone du territoire qu'il couvre :

1° La nature de l'utilisation et de



« Fontaine d'Auche »

l'occupation du sol (construction, lotissement, établissements classés, camping caravanes, carrières défrichements, divers modes d'occupation du sol);

2° Les conditions de l'occupation du sol (équipements nécessaires, caractéristiques des terrains, implantation des constructions, hauteur, aspect, plantations, stationnement);

3° La densité de l'occupation du sol (par le coefficient d'occupation du sol).

Il permet aussi de localiser et de réserver les emplacements nécessaires aux équipements futurs.

Il permet enfin de protéger les espaces boisés et d'interdire la construction.

On peut longuement chercher : l'arsenal concentré dans ce seul document est assez extraordinaire

Il suffit à faire face à 95 % des problèmes et s'il est difficile d'en faire un parfait usage, les raisons tiennent en deux alinéas :

— **l'instrument est méconnu;**

— **l'objet auquel il est appliqué résiste.**

La première difficulté se résorbe progressivement à mesure que les services administratifs et les collectivités apprennent à se servir du plan.

La seconde difficulté demeure, en raison de l'attachement des Français à la propriété et à l'égalité.

Aménager, organiser l'espace, il faut le dire sans baisser le front, c'est différencier les affectations que cet espace peut recevoir, c'est varier le paysage urbain, c'est respecter les paysages naturels, c'est, en d'autres termes, donner aux uns et refuser à d'autres.

La grande affaire de notre société urbaine, nouvelle, évolutive tient en une question. Chacun doit-il gagner à la grande loterie du développement urbain ?

L'enrichissement sans cause des uns crée-t-il une cause à l'enrichissement égalitaire de tous et puisque le terrain coûte 30 000 F le mètre carré, sur les Champs-Élysées, faut-il admettre que tel doit être le prix du mètre carré du sol français ?

La puissance publique a des moyens considérables et le P.O.S. est celui, avec l'expropriation, dans lequel se confrontent les intérêts privés et l'intérêt général.

Elle n'est pas encore majeure en matière d'aménagement et d'organisation de l'espace parce qu'elle ne sait pas encore bien comment arbitrer entre tous les intérêts et entre tous les besoins qu'elle doit

satisfaire et qui sont tous, aussi impérieux qu'urgents.

Or le temps n'est pas galant homme en l'espèce. La trace des erreurs ne s'efface pas à moins qu'un jour on investisse autant dans le nettoyage qu'on investit aujourd'hui — secteur public et secteur privé — dans l'occupation du sol. Cet âge de ravalement général n'est pas encore venu et il importe que les documents d'urbanisme par leur qualité et le respect avec lesquels ils doivent être appliqués, en réduisent le coût.

Les Français, qui découvrent, de plus en plus nombreux, l'abondance,

satisfont leur appétit, directement ou non, dans la consommation des terrains. Ils n'ont pas encore compris que les valeurs qui s'attachent aux réalités géographiques qui les entourent — et dont ils ne sont pas toujours conscients — impliquent quelque sacrifice. Ils ne veulent pas changer leurs désirs mais l'ordre du monde, et l'aménageur — ce défenseur d'un ordre lointain, transcendant, abstrait — peut difficilement être aimé, d'autant qu'il est sujet à l'erreur, quelle que soit sa science ou sa bonne volonté.

Or l'aménageur n'est rien d'autre que l'autorité politique de la commune, de l'agglomération, du pays.

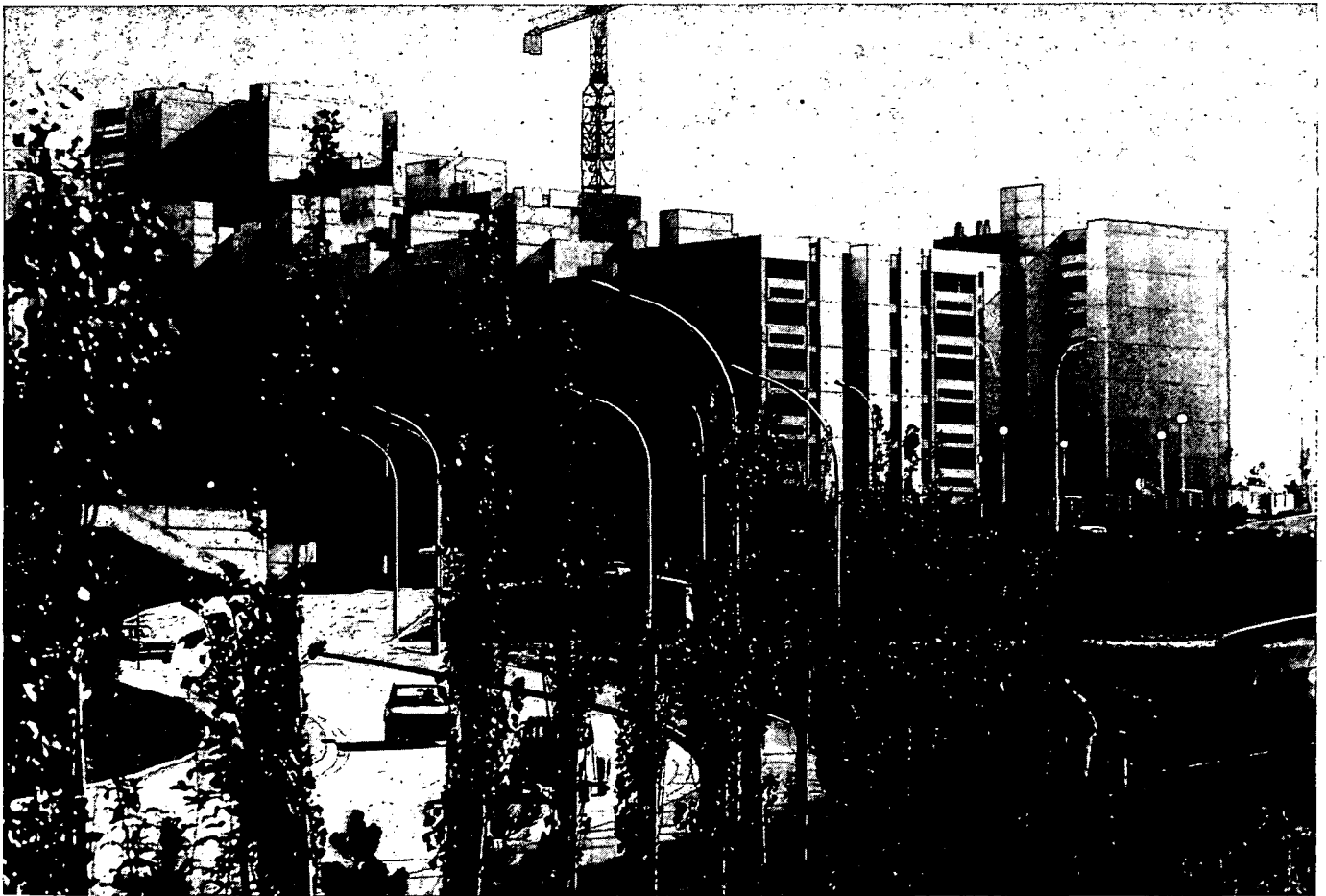
L'élaboration conjointe des documents d'urbanisme par les collectivités et par l'État consacre solennellement ce principe. Et comme il est bien difficile à une autorité politique de rompre le lien affectif qui la rattache aux citoyens dont elle est l'émanation, l'organisation de l'espace, l'aménagement sont moins une technique qu'un art de réduire les tensions que n'importe quel projet ne manque jamais de susciter.

Antoine GIVAUDAN.

*Administrateur civil
Chef du Service de
l'Urbanisme D.A.F.U.*

Quelques actions particulières en faveur de l'urbanisme

La DAFU a préparé ou mis en œuvre au cours des derniers mois plusieurs mesures destinées à renforcer l'évolution de l'urbanisme. Elles sont toutes marquées du souci d'éviter que le développement rapide des villes donne la primauté aux seules considérations utilitaires.



Z.U.P. de Bernon, Epernay (Marne).

I. — Circulaire du 30 novembre 1971

relative aux formes d'urbanisation adaptées aux villes moyennes.

L'apparition dans des conditions souvent discutables de constructions de grande hauteur, en particulier dans les villes moyennes, bouleverse le paysage et les silhouettes urbaines sans apporter d'avantages particu-

liers. Il convenait de freiner cette tendance.

L'instruction du 30 novembre 1971 a permis de revoir certaines opérations en cours mais son principal objectif reste cependant d'inviter les responsables locaux à prévoir beaucoup plus que par le passé, les inci-

dences des constructions nouvelles dans le voisinage urbain ou non; et à faire en sorte qu'ils ne recourent pas aux solutions de facilité habituelles, qui consistent à planter des tours ou des barres sans autre égard pour la ville et le milieu qu'elle constitue.



II. — Circulaire du 17 mars 1972

relative à l'application des règlements d'urbanisme.

Cette instruction a, pour la première fois, une doctrine de la dérogation. Elle rappelle aux autorités locales la nécessité d'appliquer strictement les règlements d'urbanisme d'autant plus qu'un très grand nombre de plans d'urbanisme sont aujourd'hui approuvés. On peut rappeler qu'il y en a plus de 4 700 qui couvrent plus de 6 600 communes et 20 % du territoire.

Ces plans doivent être appliqués avec intelligence et rigueur et seules les adaptations mineures des règlements justifiées par la mauvaise conformation des terrains sont désormais admises à l'occasion de la délivrance des permis de construire.

Les conséquences de cette instruction sont importantes à deux égards :

- l'application rigoureuse des règles doit empêcher la remise en question ponctuelle et continue des documents d'urbanisme :

- elle doit aussi conduire les autorités locales à préparer des P.O.S. clairs et adaptés.

Expérience de voie piétonne ;

la rue du Gros Horloge à Rouen.

III. — Circulaire du 22 mars 1972

relative à l'urbanisme et à la répartition des aides de l'État à la construction de logements.

Cette instruction tend à un moment où il convient non seulement de produire plus de logements mais aussi subordonner beaucoup plus étroite-

ment l'attribution des aides financières à la qualité urbaine des projets.

IV. — Circulaire du 22 juin 1972

relative à la construction dans les zones de bruit.

Cette instruction définit les principes restrictifs auxquels il convient de se conformer en matière de construction dans les zones de bruit autour des aérodromes.

Elle fixe une ligne de conduite à la fois :

— pour les opérations qui se présentent,

— pour l'établissement des P.O.S.

Ce problème fait actuellement l'objet d'études interministérielles approfondies en raison de l'importance qu'il revêt pour les communes, les populations et les installations aéroportuaires.

V. — Circulaire du 29 décembre 1972

relative aux espaces piétonniers.

L'intérêt de réserver des espaces piétonniers au cœur des villes n'est plus à démontrer, mais il est indispensable de susciter des initiatives et d'appuyer les réalisations locales.

La circulaire du 29 décembre 1972 fait le point du problème et prépare le terrain à des actions de plus grande ampleur sur les centres, notamment dans les villes moyennes.

VI. — Circulaire du 11 janvier 1973

relative au rôle des architectes-conseils.

Les architectes-conseils placés auprès des directeurs départementaux de l'Équipement doivent avoir un rôle accru et apporter leur concours qualifié à des occasions plus nombreuses que par le passé.

L'instruction insiste sur la nécessité de les consulter sur la qualité des opérations projetées à différents stades, et en particulier lorsque l'État accorde une aide financière.

VII. — Création d'espaces verts urbains

Outre l'action réglementaire qui continue à se développer avec l'étude et la préparation des P.O.S., en 1972, un crédit de 17,8 millions de francs a été inscrit au budget du ministère et délégué aux préfets.

Ce crédit encore modeste a permis cependant de poursuivre ou de lancer près de 80 opérations dans une soixantaine de villes.

VIII. — Actions en préparation

— **Réforme de la redevance pour les espaces verts** instituée par la loi n° 60 - 1384 du 23 décembre 1960 dans les périmètres sensibles, en vue d'en simplifier et d'en adapter les modalités, aux problèmes actuels non seulement des

littoraux mais aussi d'autres zones sensibles.

— **Rénovation des zones sensibles** instituée par les directives du Ministère de la Construction en 1960 et institutionnalisation de ces zones sous forme de « zones à

caractère pittoresque » (prévue par l'article 85-1-5 du Code de l'Urbanisme).

Antoine GIVAUDAN.
Administrateur civil
Chef du Service de
l'Urbanisme
D.A.F.U.

L'Environnement dans le Plan Construction

Le Plan Construction s'est donné comme objectif « un habitat de meilleure qualité au moindre coût ». Le terme même d'habitat marque la volonté de ne pas limiter l'action du Plan Construction au logement mais de l'étendre au domaine des prolongements du logement jusqu'au niveau du quartier et d'essayer d'assurer la difficile transition entre l'urbanisme et la construction.

Il était donc normal que le Plan

Construction n'écarte pas de ses soucis l'environnement. C'est ainsi que le Ministère pour la Protection de la Nature et de l'Environnement est associé au Comité directeur du Plan Construction. En concordance avec les diverses actions lancées par le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme, le Plan Construction encourage des recherches dans différents domaines concernant l'environnement.

Les différentes actions et recherches engagées et analysées dans cet article sont :

- des travaux sur l'acoustique,
- voirie et réseaux divers,
- des actions dans les villes nouvelles,
- des actions expérimentales,
- de la qualité des espaces entre les constructions.

ACOUSTIQUE

Deux actions ont été entreprises en 1972 :

- lancement d'un groupe de travail « Acoustique »,
- lancement d'une consultation pour la mise au point d'une méthode simplifiée des mesures acoustiques.

Les recherches menées dans ce domaine par le Plan Construction, ou encouragées par lui, concernent l'environnement. C'est pourquoi un groupe de travail « acoustique » a été créé avec le Comité scientifique « Bruits et Vibrations » du Ministère de l'Environnement, chargé d'étudier les différents aspects du problème du bruit et de définir les axes de recherche à effectuer sur ce point.

GRUPE DE TRAVAIL « ACOUSTIQUE »

Le Secrétariat permanent du Plan Construction examine les problèmes liés à l'acoustique de l'habitat.

Il est en effet important de ne pas considérer le confort acoustique comme dépendant seulement de dispositions constructives (label confort acoustique) mais aussi d'envisager l'insertion de l'habitat dans son environnement urbain, qui est bien

souvent la source principale d'un bon nombre de bruits. Cette dimension est particulièrement sensible dans toute recherche à caractère psycho-socio-culturel, socio-économique et aussi simplement économique (optimisation des plans-masse, choix de développement de nouveaux espaces verts ou autres espaces interstitiels non générateurs de bruits nuisibles). Ces objectifs ont été particulièrement bien définis par le Plan Construction lors du lancement du groupe de travail « Acoustique ».

Il importe de souligner l'action du Comité scientifique Bruits et Vibrations qui assure la coordination avec un groupe de travail du Ministère de l'Environnement et un groupe de travail du Ministère des Transports.

Une étroite coordination a été instaurée entre les réflexions et les actions de ces différents groupes par la présence de participants communs, notamment au sein de l'Administration.

Parmi les sous-groupes de travail « Acoustique » constitués par le Plan Construction, trois d'entre eux ont été amenés à prendre en compte les problèmes de l'environnement. Ce sont les sous-groupes chargés d'étudier respectivement :

- la Formation et l'Information — la diffusion des résultats de recherche;

- la gêne — la socio-économie du bruit — les objectifs pour la métrologie;

- les phénomènes acoustiques mal connus — Acoustique et nouvelles technologies — Acoustique et amélioration de l'habitat existant.

Les conclusions de ces groupes de travail, déposées en novembre sur le bureau du Comité directeur du Plan Construction, fournissent les indications d'orientations des recherches futures en acoustique.

Enfin, il convient de souligner le financement conjoint par le Plan Construction et le Ministère de l'Environnement d'un centre de maquettes au 1/100 permettant la prise en compte des bruits urbains dans la conception des villes afin d'orienter les schémas directeurs, les plans d'occupation du sol et les plans masse. Le choix d'un bon parti d'urbanisme est en effet l'un des éléments déterminants du confort acoustique à un coût minimal.

A la suite des dispositions prises par le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme pour le financement en logement social des mesures prises pour assurer l'isolation acoustique des logements, le Plan Construction financera des recherches tendant à améliorer les moyens mis à la disposition

des techniciens pour assurer et mesurer les qualités acoustiques de l'habitat.

LANCEMENT D'UNE CONSULTATION POUR LA MISE AU POINT D'UNE MÉTHODE SIMPLIFIÉE DES MÉTHODES ACOUSTIQUES

Le confort acoustique est souvent sacrifié, moins en raison des difficultés techniques et du coût des dispositions à prendre pour l'obtenir, que parce que le candidat acquéreur (ou locataire) ne peut l'apprécier que lorsqu'il est irréversiblement engagé.

Aussi apparaît-il nécessaire de diminuer le coût des mesures de contrôle, donc d'en alléger la procédure, afin de mettre ces moyens à la portée de particuliers et aussi de multiplier les contrôles de l'Administration par sondage, tant pour le respect de la réglementation de 1969 que pour l'octroi du label.

C'est pourquoi le Service de la Direction de la Construction, en corrélation avec le Plan Construction, a lancé le 29 juin 1972, pour réponse le 1^{er} octobre 1972, un appel d'offres visant à mettre au point de nouvelles méthodes d'essai moins longues, moins coûteuses et moins gênantes pour l'usager.

La plupart des recherches que va engager l'administration ne remettront pas en cause le principe des mesures actuelles mais viseront à simplifier leur mise en œuvre par l'utilisation de matériels nouveaux.

Des méthodes approchées ou différentes utilisant par exemple les bruits impulsifs pourront apporter des gains appréciables; aussi est-il

envisagé de les retenir, ce qui conduirait évidemment l'Administration à édicter de nouvelles règles de définition du confort acoustique permettant un confort acoustique au moins égal à celui actuellement demandé.

A la suite des conclusions du rapport établi par le groupe de travail, le Comité directeur du Plan Construction a décidé de lancer en 1973 deux nouveaux appels d'offres, l'un sur les nouvelles technologies, l'autre sur la gêne due au bruit et sa perception.

Lancement d'une consultation sur les nouvelles technologies susceptibles d'apporter une amélioration du confort acoustique.

Trois thèmes ont retenu l'attention des experts du Plan Construction par leur caractère d'urgence, la demande potentielle ou leur incidence sur le monde constructif :

— **le renforcement des parois anciennes** dont le marché est très important en raison des nécessités de réhabilitation du parc des logements anciens. Les recherches devront porter sur le renforcement des parois vis-à-vis de la transmission des bruits aériens dont le coût est actuellement beaucoup trop élevé;

— **la rupture d'isolement due au passage des tuyauteries au travers des parois.** En effet, tant sur le plan de la conception architecturale que des technologies employées, de notables insuffisances sont notées;

— **les ruptures d'isolement dues à la ventilation en façade** sont fréquentes; de plus, on assiste

à une recrudescence des bruits extérieurs. Or, les technologies mises en œuvre sont relativement inefficaces ou coûteuses. De nouveaux dispositifs, tant en ventilation naturelle que mécanique, devront être mis au point.

Lancement d'une consultation en liaison avec le Comité scientifique Bruits et Vibrations et le Ministère de la Protection de la Nature et de l'Environnement sur la gêne due au bruit.

Cette consultation s'articule autour de trois axes :

— la gêne due au bruit dans les logements;

— les effets du bruit sur le sommeil;

— une approche synthétique du coût social du bruit.

En ce qui concerne le premier de ces axes, le Comité directeur du Plan Construction a retenu deux thèmes de recherches orientés

— d'une part, vers une meilleure connaissance des facteurs personnels d'ordre psychosociologique qui influencent la perception des bruits et, par suite, de la signification de ces bruits pour les habitants;

— d'autre part, vers une analyse statistique des bruits dans les logements, et des réactions des occupants en vue de la détermination de corrélations statistiquement satisfaisantes.

L'évolution de l'urbanisme, ses remises en question, la prise en compte des problèmes de l'environnement exigent que des solutions neuves, tant méthodologiques que technologiques, soient mises en œuvre en V.R.D. aussi, un appel d'idées vient-il d'être lancé sur ce thème.

VOIRIE ET RÉSEAUX DIVERS

Une des caractéristiques des V.R.D. est l'exigence d'une coordination étroite des spécialistes V.R.D. avec les autres acteurs de l'urbanisation, de la conception à la réalisation.

Or, l'on constate que cette insertion du spécialiste au stade de la conception est notoirement insuffisante. C'est pourquoi l'un des axes de l'appel d'offres vise à doter l'ingénieur V.R.D. d'outils de calcul automatisé et de stimulation rapide.

Un autre axe d'intérêt général tend à remettre en cause la partition traditionnelle des fonctions circulation assumées par les V.R.D. afin de créer de nouveaux synopsis de ces circulations qui soient susceptibles d'engendrer des solutions technologiques novatrices.

Enfin, deux axes de recherches sectorielles particulièrement importants tant par la qualité de l'habitat que par la préservation de l'Envi-

ronnement ont été choisis avec le Ministère de l'Environnement.

Il s'agit du cycle de l'eau et des moyens de stockage et de collecte des ordures ménagères. Les approches pourront être autant économiques que technologiques.

Il est recommandé que soit particulièrement soulignée la prise en compte de l'évolution des besoins, des modes de vie et de la densité d'habitat.

ACTIONS DANS LES VILLES NOUVELLES

Dans le cadre des villes nouvelles, le Plan Construction a associé ses efforts à ceux de divers organismes en vue de développer la qualité du cadre de vie de ces futures cités.

La ville du Vaudreuil « ville-pilote pour la lutte anti-nuisances et la qualité de l'environnement » va bénéficier des recherches et des études financées, au moins en partie, par le Plan Construction. Deux axes de recherche sont développés dans cet esprit.

RECHERCHE DE LA VARIÉTÉ ARCHITECTURALE COMME UNE DES COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT

A terme, c'est l'autogestion de cet environnement par la population elle-même qui est recherchée. Les délais de construction d'une ville nouvelle, ainsi que la recherche du moindre coût, exigent des systèmes constructifs très performants, dont la contrepartie est le risque d'une grande uniformité d'architecture. Des recherches et des expériences sont donc nécessaires pour allier

ces deux exigences pouvant paraître contradictoires : performance et variété. Leurs résultats influenceront grandement sur l'image de la ville et la qualité du cadre de vie qu'elle offrira à ses futurs habitants.

Cette recherche devrait déboucher également sur de nouvelles organisations de l'espace, des structures et des systèmes constructifs. Celles-ci permettraient d'assurer la continuité physique de l'urbanisation entre le centre et son environnement et aussi d'éviter son isolement.

RECHERCHE SUR LES PROBLÈMES DE LA VILLE CHANTIER

Écologie de la vie de chantier avec, à terme, la participation des habitants.

Par la force des choses, une ville nouvelle sera un vaste chantier durant ses vingt premières années. Cette situation peut être une lourde gêne pour les premiers habitants et il convient de réduire au minimum les nuisances apportées par le chantier aux habitants des premiers quartiers.

Ces nuisances peuvent être de différentes natures :

— physique : bruit, poussière, gêne dans la circulation piétonnière ou automobile;

— psychologique : manque d'équipements, commerces, écoles, etc.

Des études doivent permettre de réduire les nuisances que risque d'apporter cette situation de ville-chantier : par une meilleure organisation des travaux, par des mesures techniques appropriées, par une planification précise.

Associé à tous les grands concours des villes nouvelles, le Plan Construction a également apporté son aide au jugement du concours d'Evry I. Ce concours portait sur un quartier de 7 000 logements de la ville nouvelle d'Evry. Des directives précises avaient été fournies aux concurrents pour qu'un effort particulier soit fait par eux pour apporter des solutions nouvelles à la recherche d'une meilleure qualité de cadre de vie. Des réponses très intéressantes ont été fournies par les candidats et le Plan Construction apportera son aide tant au lauréat qu'à d'autres maîtres d'œuvre pour permettre la pleine réalisation de ces conceptions nouvelles tournées vers une meilleure qualité de l'environnement.

ACTIONS EXPÉRIMENTALES

La politique de la qualité s'est traduite, en particulier pour le Plan Construction, par le Programme Architecture Nouvelle et les réalisations expérimentales.

PROGRAMME ARCHITECTURE NOUVELLE

L'appel d'idées auprès des maîtres d'œuvre (des jeunes architectes en particulier) a été lancé par le Plan Construction sous la double égide des Ministères de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme et des Affaires Culturelles. Il a pour objet, à travers l'innovation architecturale, de faire naître des organisations dont les qualités permettront de mieux répondre aux problèmes de l'habitat d'aujourd'hui. L'accent a été mis, dans cet appel d'idées, plus sur la qualité des liaisons extérieures des logements et des équipements de proximité, que sur celle des espaces et volumes — en y comprenant l'esthétique mais sans l'y réduire — et celle des prestations intérieures au logement dont l'amélioration relève plus des progrès techniques.

Ce Programme Architecture Nouvelle doit donc favoriser la naissance des conceptions architecturales qui induiront une meilleure qualité de l'environnement urbain, tant dans le domaine matériel que dans les domaines psychologique et social.

— Analyse et jugement des propositions.

Les projets ont été analysés selon les différents niveaux de critères : la cellule, le groupement de cellules, le « tissu » qui, dans le jargon des architectes, recouvre l'ensemble de la structure du cadre bâti.

Ce dernier niveau marque la volonté de déborder du cadre unique du bâtiment pour s'attacher aux « espaces libres », aux circulations, aux équipements... mais encore, en

outre, aux relations existant entre le bâtiment et l'ensemble.

Ainsi, par exemple, la cellule a été analysée pour elle-même et pour les volumes extérieurs qu'engendre le groupement de cellules.

Le tissu a été analysé par rapport au traitement des espaces communs, à l'implantation des équipements, au rattachement au tissu général et pour ses possibilités à sécréter de nouvelles organisations et de se régénérer par la transformation des cellules.

Le rapport de la Commission et ses recommandations devaient, s'appuyant sur la méthode, mettre l'accent sur le cadre bâti et l'environnement.

— Les analyses ci-dessus ont abouti à un certain nombre de propositions.

Ce qui se dégage d'une manière générale, mais de façon nette, et au-delà des apparences que sont les solutions en terrasses ou dites « en pyramide », c'est la tendance à prendre en compte la réalisation de problèmes touchant au cadre de vie.

- Application de la technique des matériaux projetés et création d'un habitat en « collines ».



On peut distinguer trois catégories de propositions qui concernent :

- Les recherches de la participation des usagers à la définition de leur cadre, de leur association dès le début aux processus de conception.

Dans ce domaine, la commission a retenu les caractéristiques suivantes de l'une des propositions :

« Habitat personnalisé » (appartenance à la demande) avec terrasses assurant des espaces de « transition ».

La personnalisation a été définie comme la faculté accordée à chaque habitant d'organiser le plus librement possible l'espace dont il dispose.

- Les recherches portant sur la pollution des sites, le parachutage de solutions toutes faites, par l'intégration au site. Les solutions vont du mimétisme aux recherches les plus sophistiquées, esthétiques, et aux plus audacieuses.

L'auteur d'une des solutions propose « de créer une architecture accueillante aux plantes par des constructions semblables à des rochers creux, habités et enfouis sous la verdure ».

« L'unité d'aspect des constructions entre elles et leur intégration dans le site seront immédiates puisque données par le même tapis végétal... ce tapis s'accrochant aux parois granuleuses dues au béton projeté, servira en outre de filtre tant pour les bruits que pour les pollutions inhérentes à tout rassemblement humain ».

« Chaque ville, assemblage d'immeubles, deviendra en elle-même un paysage de collines successives, verdoyantes, toutes différentes et pourtant de la même famille ».

● Groupement de logements s'articulant autour d'espaces communs et d'accès extérieurs faisant naître un paysage architectural varié.

Les auteurs ont en particulier cherché :

— à créer un cadre de vie communautaire en tenant compte de la notion de groupe et de la nécessité des contacts humains, afin que chaque groupement « sécrète » son animation et son originalité propre;

— à créer un « paysage architectural » : le fait de s'attacher à concevoir un habitat en individualisant les cellules, en les articulant autour d'un espace central commun, peut être comparé au bourg créé dans les petites agglomérations par juxtaposition des maisons à étages dont le centre est agrémenté de quelques platanes autour d'une place, lieu de rencontre et d'échanges;

— à respecter une échelle humaine naturelle. La notion précédente définit un caractère architectural lié au sens d'échelle humaine. Elle se reflète dans toutes sortes d'éléments où l'individu se

retrouve : la dimension d'une placette, d'un banc, d'un jardin, les passages communs, les différences de niveaux conduisant d'un lieu à l'autre.

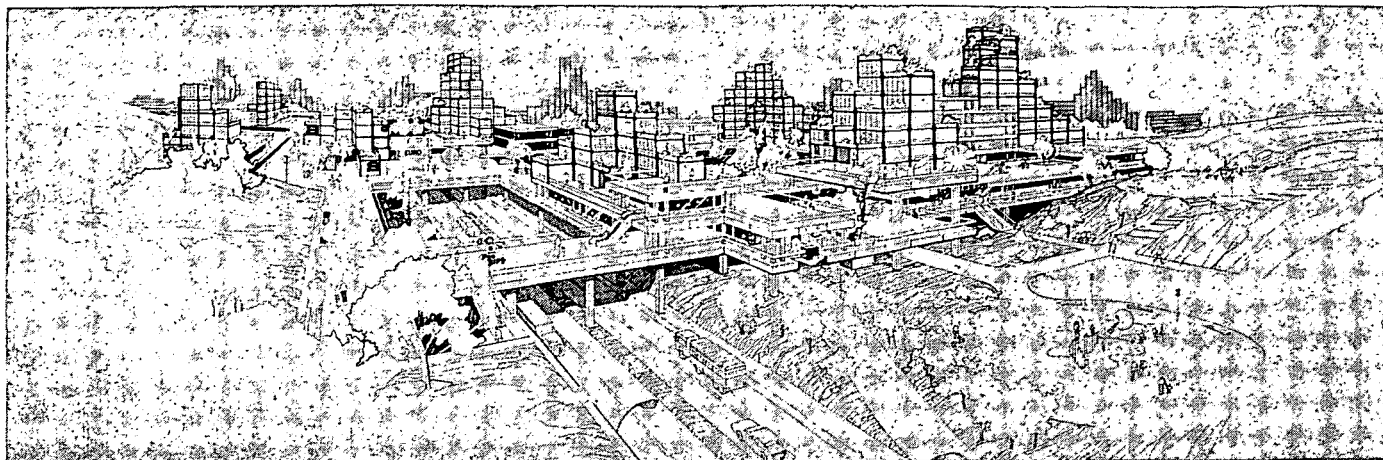
● Des propositions plus ambitieuses qui ne se limitent plus à un aspect du problème mais se proposent de régler toutes les interactions par l'adoption d'un « outil » permettant de nouvelles organisations qui intègrent dans une totalité, l'ensemble des activités.

Les caractéristiques retenues par la Commission sont :

● Système d'habitat répondant aux vœux apparemment contradictoires des usagers, quelle que soit la densité. A cet effet, création d'un « outil » urbain plus petit qu'un bâtiment afin d'échapper à la notion du plan de masse.



● Remise en cause du cadre bâti par de nouvelles formes de création collective. Permettre l'intégration des divers équipements par un système global de combinatoire modulaire (modules de base carrés ou triangulaires).



— L'application des idées

Le but même de l'appel d'idées est d'essayer d'éviter la coupure entre conception et réalisation et de prendre en compte des problèmes liés à l'environnement physique et social et à l'ensemble de leurs interactions.

C'est ainsi que le programme précise : « par l'intermédiaire de maîtres d'ouvrage associés à ce « P.A.N. », une opération de construction de logements pourra être confiée aux maîtres d'œuvre dont les propositions auront été retenues ».

De ce fait, le Plan Construction est amené à se prolonger en « agence matrimoniale ».

« La tentative se fonde sur les maîtres d'ouvrage les plus ouverts à ce genre d'action. Leur intervention et leur détermination semblent essentielles, dans l'intérêt général comme dans l'intérêt plus particulier de leur profession. Il s'agit désormais de sortir de la masse d'obstacles, vrais ou supposés, qui figent l'habitat dans son aspect actuel, par crainte du déboire, du risque de l'inhabituel. En cela, le concours du maître d'ouvrage peut être décisif,

par le choix judicieux des terrains, des programmes et, d'une manière plus générale, par l'aide fournie au concepteur pour la réalisation de ses idées fondamentales.

Les Services locaux de l'Équipement joueront un rôle primordial d'information auprès des participants et du public, et d'aide active au déroulement des opérations engagées ».

(Extrait de « Tel » : « Le Plan Construction fait le point »).

Les premières propositions de programmes et de terrains réels reçues émanent de maîtres d'ouvrage publics et privés. Elles sont analysées et mises en parallèle avec les propositions de concepteurs et, notamment, par rapport aux conditions d'application au site, à la localisation géographique ou climatique, au type de clientèle et au volume optimal souhaité.

Sur ce point, on peut noter qu'il serait intéressant pour les prochaines sessions de mettre en place une méthode d'appréciation des propositions de terrains et programmes pour aboutir à une typologie et allant dans le même sens que la méthode appliquée aux projets.

Les premiers éléments de la méthode devraient tendre vers un meilleur accord entre les idées et la réalisation, ou trouver un début de solution. C'est en tout cas un des moyens, à l'étape actuelle, pour prendre en compte les problèmes d'environnement et, en particulier, ceux de l'intégration au site et de participation des usagers.

Les prochaines sessions permettront en outre de mieux cerner les problèmes par le lancement de thèmes particuliers, conjointement à l'appel d'idées en général.

C'est dans cet esprit que seront étudiés des sujets tels que :

- habitat en pente — habitat de montagne;
- habitats marginaux;
- problèmes de rénovation;
- traitement des espaces libres.

Ces thèmes permettront d'affiner les directions de recherche actuelles, d'en découvrir d'autres qui permettront d'envisager d'autres solutions que la minéralisation poussée à l'extrême.

RÉALISATIONS EXPÉRIMENTALES

Elles sont destinées à permettre, en construisant un certain nombre de logements, de vérifier ou d'infirmer un certain nombre d'hypothèses. La définition implique qu'il ne suffit pas de réaliser ces logements : il faut aussi observer la réalisation expérimentale, durant la construction et après la mise en service.

Trois réalisations, sous des formes diverses, touchent au cadre bâti et à l'environnement :

— dans la région parisienne, une expérience de libération en zone dense de vastes espaces verts aménagés;

— une expérience à Toulouse qui tend à se généraliser sur les espaces extérieurs de transition entre les parties privatives et publi-

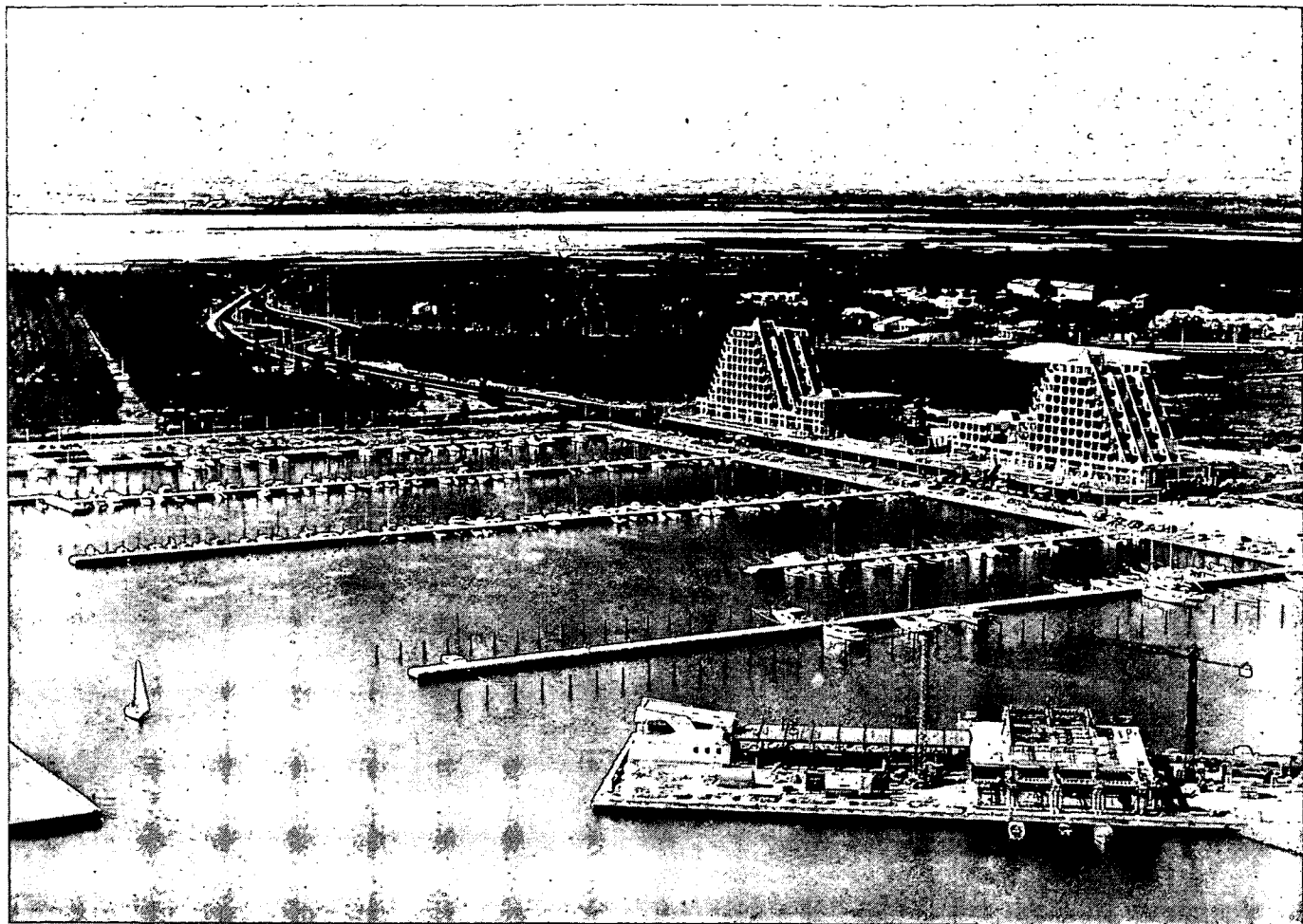
ques, sous forme de loggias et terrasses;

— une expérience à Nogent-sur-Oise sur la possibilité de diminuer les nuisances dues au chantier — bruit, durée.

Raymond SAJUS.

*Adjoint au directeur de la Construction
Secrétaire permanent
du Plan-Construction.*

L'Utilisation du littoral et de l'environnement



La Grande Motte

De tous temps les rivages de la mer ont constitué des pôles attractifs pour la population qui dès l'origine a trouvé une source de prospérité dans le commerce maritime ou la pêche.

A notre époque les activités de loisirs sont venues s'ajouter aux entreprises traditionnelles. La France avec ses 3 000 km de façade maritime se trouve à cet égard dans une situation privilégiée.

Cependant, avec l'élévation du niveau de vie, la fréquentation touristique le long des côtes croît dans de telles proportions que comme Paul Valéry l'écrivait déjà « le temps du monde fini commence ».

Ce phénomène est renforcé par un étalement des vacances relativement limité dans le temps.

On assiste donc à une surpopulation saisonnière de certaines régions.

Parallèlement de nouvelles formes de loisirs sont apparues. Et leur essor a été particulièrement marqué ces dernières années.

A côté de l'utilisation « en l'état » du littoral sur les plages, se manifeste de plus en plus une utilisation « dynamique » avec les sports nautiques.

Cette évolution entraîne à la fois la recherche d'espaces supplémentaires et la mise en service d'infrastructures nouvelles.

Le rôle des pouvoirs publics consiste alors à accroître la superficie des espaces libres, pour la satisfaction des besoins du plus grand nombre et à rendre l'implantation des nouvelles bases de loisirs harmonieuse.

C'est en effet tout le problème de la qualité de la vie qui se trouve ainsi posé.

Comment qualifier les préoccupations d'environnement à cet égard ?

Il ne s'agit bien évidemment pas d'une notion statique, encore que le sens de la préservation de la nature soit constamment présent, mais d'un concept évolutif où doivent nécessairement prendre place les réalisations correspondant aux besoins nouveaux.

Ceci n'exclut pas d'ailleurs un souci d'environnement dans les utilisations traditionnelles. Ainsi dans le golfe de Fos un programme anti-nuisance a été mis au point et des surfaces de verdure doivent séparer la zone industrielle proprement dite des habitations. Et au Havre le port autonome aménage 40 000 m² d'espaces verts dans la zone industrielle.

Mais le propos est ici d'analyser le rôle et l'action des pouvoirs

publics en présence des nouvelles formes d'utilisation du littoral.

Il convient de rappeler que les rivages de la mer font partie du domaine public maritime. Il s'agit donc d'un patrimoine collectif qui doit être utilisé pour la satisfaction du plus grand nombre.

Le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme (et au

sein du ministère, la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables) est chargé de la gestion du domaine public maritime.

A ce titre, son rôle au cours des dernières années a consisté d'une part à développer la superficie du domaine public maritime et d'autre part à veiller à ce que les ouvrages construits s'intègrent parfaitement dans le paysage, son action se traduisant par des réglementations et un contrôle appropriés.

LE RÔLE DU MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DU TOURISME

LE DÉVELOPPEMENT DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

Devant la saturation des espaces libres que constituent les plages, la politique du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme a consisté à augmenter la superficie du domaine public maritime, d'une part en incorporant les lais et relais de mer, d'autre part en favorisant la création d'espaces nouveaux, les plages artificielles; cette politique se complétant par l'institution de réserves foncières.

L'incorporation des lais et relais de mer prévue par la loi du 28 novembre 1963 suppose une délimitation des parcelles destinées à être intégrées au domaine public maritime. Aussi dans un premier temps ces incorporations ont-elles porté sur les parcelles jouxtant les propriétés des collectivités locales, communes ou départements, qui pouvaient être définies sans difficulté.

Pour celles qui bordent des propriétés privées et afin de respecter les droits des propriétaires riverains, les incorporations interviendront dès que sera fixée la délimitation.

A l'heure actuelle 277 ha ont été ainsi intégrés au domaine public maritime dont :

— 50 ha en Corse (communes de Cargèse, Sorbo-Ocognano, Penta di Casinca et Castellare di Casinca);

— 102 ha dans l'Hérault (commune de Sète);

— 110 ha dans le Nord (communes de Mardyck, Loon-Plage, Gravelines et Grand-Fort-Philippe);

— 15 ha dans les Pyrénées-Atlantiques (communes de Hendaye et Ciboure).

Cette politique se poursuit et devrait dans un proche avenir se traduire par un accroissement considérable de la longueur des plages mises au service de la collectivité puisque plus de 150 ha vont être prochainement incorporés dans les départements des Alpes-Maritimes, de la Somme et de la Charente-Maritime.

Il est à noter que la procédure d'incorporation va se trouver accélérée à la suite des mesures de déconcentration qui font l'objet du décret n° 72-879 du 19 septembre 1972. Dorénavant, en effet, les incorporations seront prononcées par arrêté préfectoral et non plus par arrêté interministériel.

Les plages artificielles

Un autre moyen d'augmenter les surfaces des plages consiste à favoriser la création de plages artificielles. Un décret n° 71-119 du 5 février 1971 pris à l'initiative du M.A.T.E.L.T. définit les conditions dans lesquelles sont susceptibles d'être créées ces plages.

Il convient de souligner que chaque fois qu'un aménagement nouveau du littoral entraîne la suppression partielle ou totale d'une plage, le réalisateur de cet aménagement, qu'il s'agisse d'une collectivité ou d'une personne privée, doit obligatoirement créer une plage artificielle d'une superficie au moins égale.

Dans le département des Alpes-Maritimes, par exemple, cette politique s'est traduite par la création et l'aménagement de 140 000 m² de plages représentant 115 000 m² supplémentaires, le potentiel balnéaire se trouvant, de ce fait, augmenté d'environ 40 %.

Les réservations de terrain

Cette politique est complétée par une série de mesures également



Jarnia — Baie des anges

prises en application de la loi du 28 novembre 1963.

Pour favoriser le désenclavement des plages, la loi de 1963 permet en effet aux pouvoirs publics de prononcer la « réservation de terrains privés », sur une profondeur de 50 m, bordant le domaine public maritime, l'État n'étant tenu d'acquiescer les terrains qu'à la demande du propriétaire.

Mais pendant la période de réservation, aucune construction nouvelle ne peut être édifiée sur ces terrains.

Il s'agit donc d'une mesure conservatoire destinée, à terme, à accroître le patrimoine collectif.

A l'heure actuelle les propositions des services extérieurs du M.A.T.E.L.T. portent sur des superficies atteignant au total 591 919 m² et qui permettront sur la côte d'Azur d'accroître selon les départements la superficie totale des plages de 5 à 10 % en rendant accessibles des plages aujourd'hui enclavées.

Après les procédures d'enquête en cours, les réservations vont être prononcées par arrêté interministériel.

Il va de soi que le souci du respect légitime des intérêts des riverains a conduit à limiter cet effort aux terrains non bâtis.

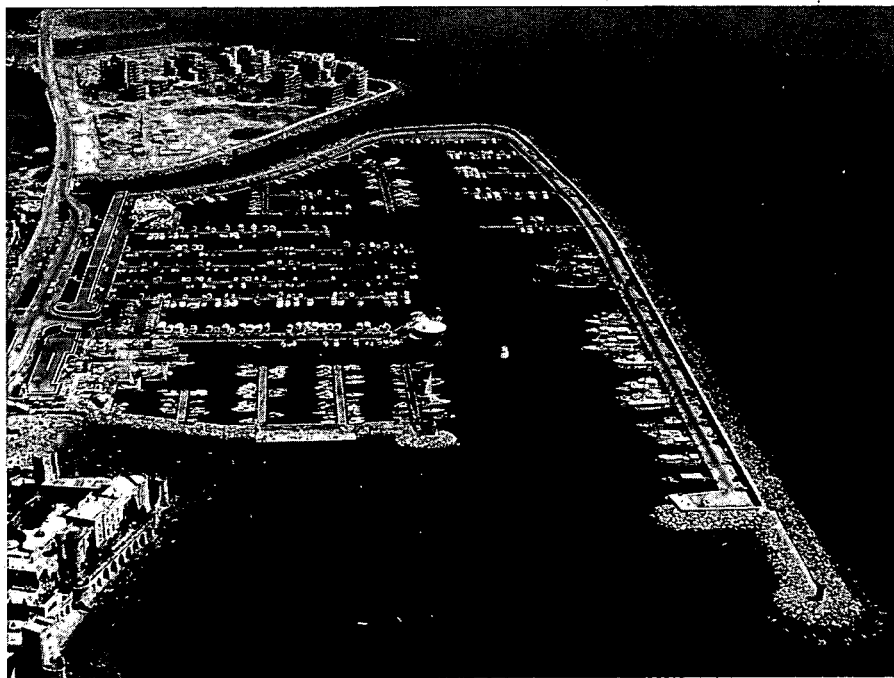
Dans un certain nombre de cas, des procédures d'acquisition amiables en cours doivent entraîner la mise à la disposition immédiate des terrains en cause.

Ces mesures vont très prochainement trouver un complément dans la création de **chemins d'accès aux plages** enclavées grâce à une politique d'incitations financières en faveur des collectivités locales.

L'INTÉGRATION DANS LE SITE DES AMÉNAGEMENTS NOUVEAUX

Les besoins nouveaux ne se traduisent pas uniquement par des besoins en espaces libres, mais également en installations nouvelles.

Le développement récent mais marqué d'une progression très rapide de la plaisance a entraîné au cours des dernières années la création de nombreux ports de plaisance, s'accompagnant parfois de



La Napoule



La Figueirette

la construction d'ensembles immobiliers, à usage collectif ou privé.

Le M.A.T.E.L.T. a toujours veillé d'une part à l'esthétique des réalisations portuaires, et le tracé même des bassins et des digues est examiné très attentivement à cet égard.

En outre lors de la procédure d'instruction les différentes consultations effectuées tant à l'échelon local que le cas échéant à l'échelon central; permettent à la fois de rechercher la meilleure intégration possible dans le site et la préservation du milieu naturel.

Ainsi la Commission des Sites est consultée non seulement lorsque cette consultation est obligatoire, mais dans un certain nombre de cas, spontanément à l'initiative du M.A.T.E.L.T., soucieux de s'entourer de tous les avis autorisés.

Tel a été le cas notamment pour tous les projets de créations de ports de plaisance sur la Côte d'Azur.

Le souci de préserver l'équilibre écologique entraîne parallèlement des études menées soit en liaison avec d'autres administrations, ainsi

les études faites pour l'aménagement de la baie de la Canche par l'Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, soit dans d'autres cas par des laboratoires spécialisés, comme c'est le cas pour certains projets de la Côte d'Azur, qui suscitent des études de courantologie très poussées.

Enfin il convient de signaler que le souci de favoriser les implanta-

tions requises par l'évolution des nouvelles formes de sport ou de loisirs et de parvenir à une mise en valeur optimale du littoral, a entraîné dans certaines régions, l'élaboration de schémas directeurs d'aménagement du littoral qui constituent une sorte de charte définissant les vocations différentes des zones encore disponibles. C'est le cas notamment pour la région Provence-Côte d'Azur, du littoral atlantique entre la Gironde et la Loire, et de la Bretagne.

Ces réalisations se sont traduites par la création de 150 ports de plaisance en France métropolitaine, d'importance inégale, représentant une capacité totale de 50 700 postes à flot et 17 600 postes à terre.

Il convient de préciser que 85 % sont réalisés à l'initiative des collectivités locales ou des chambres de commerce et d'industrie. L'initiative privée y a peu de place et c'est surtout sur la Côte d'Azur qu'elle s'est manifestée (8 ports ont été ainsi créés dans les Alpes-Maritimes, représentant 4 700 places et 9 dans le Var totalisant 3 790 places). Le nombre de places créées sur la Côte d'Azur grâce à des initiatives privées, 8 490 en tout, représente donc à peine 25 % du total (34 550). Sur la Côte atlantique, 3 ports seulement sont dus à des initiatives privées.

RÉGION	POSTES A FLOT	POSTES A TERRE
Nord	620	380
Picardie	300	—
Haute-Normandie	980	790
Basse-Normandie	2 270	630
Bretagne.....	5 700	3 320
Pays de la Loire.....	2 900	1 300
Poitou-Charentes	1 950	810
Aquitaine.....	1 820	340
Languedoc-Roussillon	4 840	3 500
Provence-Côte d'Azur	28 200	6 350
Corse	1 100	170
Total général.....	50 680	17 590

Conscient de l'accélération de l'urbanisation du littoral, et soucieux d'en organiser un développement harmonieux, le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme a d'ailleurs pris l'initiative d'élaborer conjointement avec le Ministère de l'Économie et des

Finances et en liaison avec les autres départements ministériels intéressés, une **instruction sur l'utilisation du domaine public maritime** qui définit la doctrine à cet égard, cette doctrine consistant à réserver le littoral à un usage collectif et à préserver son maintien dans le patrimoine de l'État (circulaire

du 3 janvier 1973 publiée au « Journal officiel » du 9 janvier).

Pour mettre en œuvre l'ensemble de sa politique en matière d'utilisation du domaine public maritime, le M.A.T.E.L.T. a adopté des mesures réglementaires assorties de mesures de contrôle.

L'ACTION DU MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT ET DU TOURISME

LA RÉGLEMENTATION

Il convient à cet égard de rappeler deux éléments fondamentaux.

D'une part, les aménagements du littoral reposent sur des initiatives locales et d'autre part les mesures de déconcentration intervenues depuis 1964 attribuent aux préfets de région et aux préfets des départements l'exercice de pouvoirs relevant jusque là directement du Ministère.

Ceci entraîne nécessairement que l'action du ministère à l'échelon central soit directive au plan des principes, laissant aux préfets, avec l'appui des ingénieurs des Services Maritimes, la mise en place effective, sous réserve des questions ou des projets d'intérêt national qui relèvent de l'autorité ministérielle.

La réglementation concernant l'utilisation du domaine public maritime se place dans le cadre des textes existants : loi du 28 novembre 1963 et décret du 17 juin 1966 sur le domaine public maritime, décret du 6 février 1969 modifié par le décret du 1^{er} octobre 1971 sur les concessions de ports de plaisance.

L'exploitation des plages

L'exploitation des **plages naturelles** a le plus souvent été confiée aux communes, à leur demande,

en application de textes datant de plus d'un demi-siècle.

Aussi la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables s'est-elle préoccupée de réviser les conditions dans lesquelles pouvaient être exploitées les plages naturelles et a élaboré en liaison avec l'Administration des Finances, compétente pour fixer les conditions financières de l'utilisation du domaine public maritime, un nouveau cahier des charges-type des concessions de plages naturelles adapté à la vie actuelle.

Ce texte diffusé le 1^{er} juin 1972 est inspiré des principes essentiels suivants :

- affirmer les droits du public d'une part à accéder librement à la mer et à circuler le long du rivage, et d'autre part à jouir de grands espaces de plages où le stationnement n'est subordonné à aucune obligation particulière;

- préciser les obligations du concessionnaire notamment en matière d'équipement et d'entretien des plages, ainsi que les conditions d'exploitation.

Cette nouvelle réglementation doit donc permettre de répondre aux aspirations du public, et en outre de maintenir le domaine public maritime en bon état.

En effet à l'heure où les plages sont souvent saturées il convenait de bien rappeler les droits du public et de prendre des mesures pour éviter une « privatisation » abusive de ce bien commun qu'est le littoral.

Le M.A.T.E.L.T. a d'ailleurs entrepris ces deux dernières années une campagne dans ce but, afin notamment de faire disparaître tous les panneaux indiquant « plage privée », et en obligeant les plagistes à respecter les limites géographiques de leur location, sans empiéter sur les parcelles voisines.

Et dans le nouveau cahier des charges des concessions de plages naturelles il est rappelé que le public peut circuler librement le long de la mer et accéder en tous points à celle-ci.

Par ailleurs, la superficie sur laquelle le concessionnaire peut subordonner le stationnement à l'utilisation de son matériel, tels chaises longues, matelas, parasols, est limitée à 30 % de la surface totale de la plage. En revanche sur les 70 % restants, le stationnement n'est soumis à aucune condition particulière et les usagers peuvent, s'ils le désirent, installer leur propre matériel.

Ainsi se trouvent clairement définis les droits du public et les obligations du concessionnaire. Il doit être précisé que la commune, généra-



Saint-Malo. — Le port des yachts

lement concessionnaire, conserve la faculté de sous-traiter l'exploitation totale ou partielle de la plage, mais demeure responsable vis-à-vis de l'État du respect des règles définies dans le cahier des charges.

Ainsi va-t-on pouvoir dans la période qui vient, développer les espaces mis sans aucune condition à la disposition du public, tandis que se trouvent étroitement délimitées les parcelles sur lesquelles seront implantés des matériels; ce qui devrait permettre d'améliorer les conditions d'utilisation des plages.

Mais ce qu'il faut également c'est que les plages soient à la fois dotées d'un minimum d'équipements et bien entretenues.

Les dispositions du nouveau cahier des charges-type à cet égard sont beaucoup plus précises que par le passé.

Non seulement il est rappelé que l'entretien de la plage comporte l'obligation d'enlever journalièrement les papiers, débris, algues et toutes matières nuisant au bon aspect de la plage, ou dangereux pour les baigneurs, mais aussi que certains travaux sont prescrits.

Le cahier des charges-type en trace le cadre et il appartiendra au préfet, lorsqu'il accordera la concession, d'en préciser la teneur exacte.

Ces travaux concernent d'une part les équipements et d'autre part l'entretien.

En matière d'équipements, il y aura à distinguer :

— les équipements qui ont pour objet la conservation du littoral tels les épis ou les digues;

— les équipements qui ont pour objet la salubrité c'est-à-dire les sanitaires et les douches;

— les équipements de type balnéaire et sportif comme les appontements, les plongeoirs, les pontons.

En matière d'entretien, il conviendra de mentionner :

— les travaux destinés à assurer la conservation de la plage, par exemple par des apports de sable, lorsque cela est nécessaire;

— les travaux destinés à assurer la salubrité de la plage, et notamment le nettoyage;

— les travaux de maintenance des équipements destinés à l'exploitation de la plage, qui doivent demeurer en bon état.

Pour les plages artificielles le décret n° 71-119 du 5 février 1971 précisait d'ores et déjà les droits du public et les obligations du concessionnaire, qui reprennent sensiblement les mêmes points que précédemment.

La seule différence, et elle est explicable, concerne le pourcentage de la superficie de la plage sur laquelle le concessionnaire peut subordonner le stationnement du public à l'utilisation de son installation. Celui-ci a été fixé à 70 % pour tenir compte de l'effort d'investissement réalisé.

Il convient d'ajouter que le Ministre a, l'été dernier, adressé une lettre personnelle à tous les maires du littoral Provence-Côte-d'Azur, où la concentration touristique est la plus importante, pour appeler leur attention sur ces nouvelles dispositions en leur recommandant de les mettre en application le plus tôt possible, et ce sans attendre que les contrats de location des plages naturelles en cours viennent à expiration.

Les ports de plaisance

Le cahier des charges-type des ports de plaisance date de 1965, époque qui marque le point de départ de l'essor de la plaisance.

Il y est précisé que les projets d'exécution des ouvrages ou engins sont à soumettre à l'approbation de l'Administration, et que le concessionnaire doit veiller à l'entretien de ces installations.

De même, il est rappelé que les constructions doivent répondre aux règles existant en matière de permis de construire, d'urbanisme ou de protection des sites.

A une époque plus récente et pour tenir compte des préoccupations actuelles en matière de pollution, un certain nombre de dispositions nouvelles ont été ajoutées.

En particulier une circulaire du 22 octobre 1970 rappelle les conditions d'hygiène et de propreté auxquelles doivent répondre les ports et une seconde circulaire du 20 juillet 1971 contient des articles nouveaux à insérer dans le cahier des charges des concessions de ports de plaisance, en matière d'hygiène et de protection des eaux.

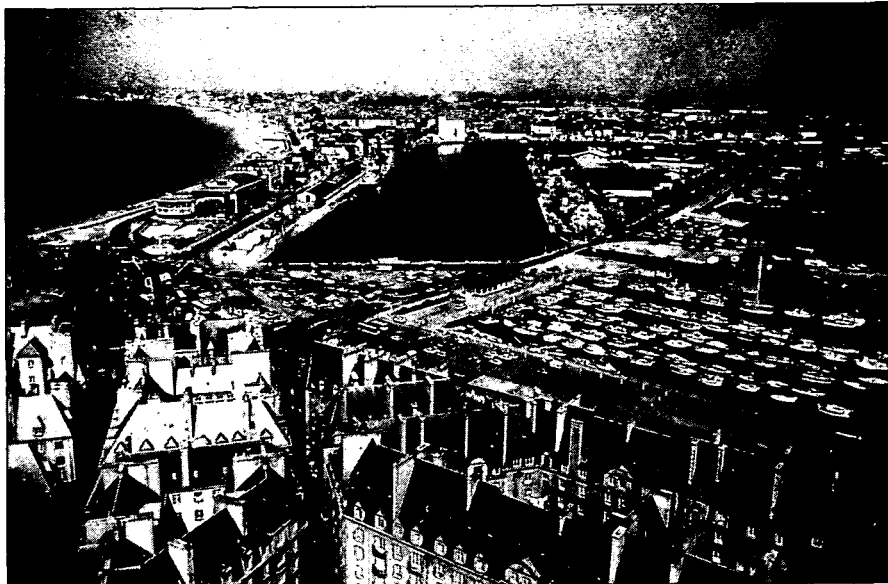
Les articles 15, 15 bis et 15 ter du cahier des charges-type énumèrent un certain nombre d'interdictions en matière de rejets, et créent des obligations à la charge du concessionnaire, comme par exemple d'organiser un service d'enlèvement des ordures ménagères, d'implanter des installations sanitaires en nombre suffisant et d'assurer la surveillance, la prévention et la lutte contre la pollution.

Le concessionnaire détient en revanche le pouvoir de poursuivre les usagers contrevenant aux dispositions qu'il a prises.

Enfin ces mesures viennent d'être complétées par la mise au point d'un nouveau règlement départemental d'hygiène à laquelle la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables a été associée. Le règlement-type fixe les normes auxquelles sont assujettis les ports de plaisance en matière d'installations sanitaires, de poubelles, etc., le nombre de ces équipements étant fonction du nombre de places dans le port.

Ainsi, au cours des années la réglementation se complète et se précise pour mieux répondre aux exigences de la vie moderne. Les réalisations nouvelles doivent s'insérer le plus naturellement possible dans le site, tout en comportant des équipements indispensables pour satisfaire aux normes d'hygiène, et de lutte contre la pollution.

Le domaine public maritime, dont le M.A.T.E.L.T. est le gestionnaire, étant le patrimoine de la collectivité, se doit à cet égard de revêtir un caractère exemplaire. Aussi, la réglementation doit-elle s'accompagner d'un contrôle approprié.



Port de Saint-Malo

LE CONTROLE

Comme il a été rappelé plus haut, à la suite des mesures de déconcentration, c'est dorénavant au préfet que revient, dans la majorité des cas, la décision d'accorder une concession sur le domaine public maritime.

Mais il convient de souligner que le contrôle direct des concessions, et ceci est explicitement mentionné dans les cahiers des charges, revient aux ingénieurs des Services Maritimes.

C'est à eux qu'il appartient de veiller au strict respect des obligations du concessionnaire et le cas échéant de constater les infractions.

Mais la notion de contrôle ne revêt pas uniquement un aspect répressif. Il s'agit bien plus d'une participation constructive aux réalisations.

Tout d'abord, en matière de plages comme de ports de plaisance, tous les projets de travaux sont soumis à l'ingénieur chargé du contrôle, ce qui permet à ce dernier de veiller tout particulièrement à leur qualité et à leur inté-

gration dans le site. Il peut d'ailleurs prescrire les modifications qu'il juge nécessaires.

Par ailleurs, l'ingénieur peut, en cas de négligence du concessionnaire, faire exécuter aux frais de celui-ci, les réalisations prévues par le cahier des charges.

Il convient de souligner ici qu'en fait, et dans le cadre de sa mission de contrôle, l'ingénieur se présente le plus souvent pour la commune, le département ou la chambre de commerce concessionnaires, comme un conseiller et un guide sur le plan technique.

C'est d'ailleurs le meilleur garant que seront respectées les directives qui à l'échelon national, ne sont conçues que pour favoriser une utilisation optimale de cet espace recherché que constitue le littoral.

Mais en réalité la recherche de cet optimum de qualité est une recherche commune à laquelle les collectivités locales — départements, communes, syndicats de communes, et demain la région — ont une part prépondérante.

En effet, dans l'utilisation du domaine public à des fins touristiques elles détiennent l'initiative. Et c'est bien naturel, car enfin ne sont-elles pas responsables au premier chef de ce qui se crée sur leur territoire ou en bordure de celui-ci ?

Il est bien évident que tant pour l'activité économique qui en découle,

et qui crée des débouchés pour la population locale, que pour leur propre renom, elles ont un intérêt direct à ce que l'aspect et les conditions de fonctionnement des installations nouvelles soient les plus réussis tant sur le plan de l'esthétique que du fonctionnel.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle s'instaure et se poursuit

ce dialogue permanent qu'entretient le M.A.T.E.L.T. avec les collectivités locales et qui se traduit par toutes les réalisations modernes qui sont la marque de notre temps.

Huguette ROZES.

*Sous-Directeur
à la Direction des Ports Maritimes
et des Voies Navigables.*

**L'intégration de la notion de paysage
dans les projets routiers
Action de la Direction des routes
et de la circulation routière**

Voici bientôt vingt ans, se construisait l'autoroute sud de Lille, qui devenait, au fil des ans l'autoroute A1.

C'est dès cette époque que la Direction des Routes et de la Circulation routière créa une « Section du paysage » au sein du Service spécial des autoroutes.

Création de circonstance, cette section fut avant tout chargée de procéder aux études de plantations sur les seules autoroutes. Cette mission d'étude devait bientôt s'accompagner d'une seconde mission : celle de définir et de mettre en œuvre une doctrine de ce qu'on appelle volontiers l'aménagement paysager.

Par suite de la réorganisation des services et de l'extension des attributions, le S.S.A. est devenu S.E.T.R.A. (Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes) et la « Section » est devenue arrondissement du paysage, rattaché à



A 1. — Oise

la division des routes et autoroutes de rase campagne.

Cet arrondissement du paysage est chargé d'étudier au plan national les questions d'aménagement paysager des aménagements routiers, ainsi que les problèmes techniques intéressant l'environnement de la route en ce qui concerne la

végétation. Les autres problèmes d'environnement des routes, aux plans économiques et techniques routiers, sont étudiés au niveau national, par les Divisions rase campagne et voirie urbaine du S.E.T.R.A.

Le S.E.T.R.A. est assisté dans ces études par les C.E.T.E.

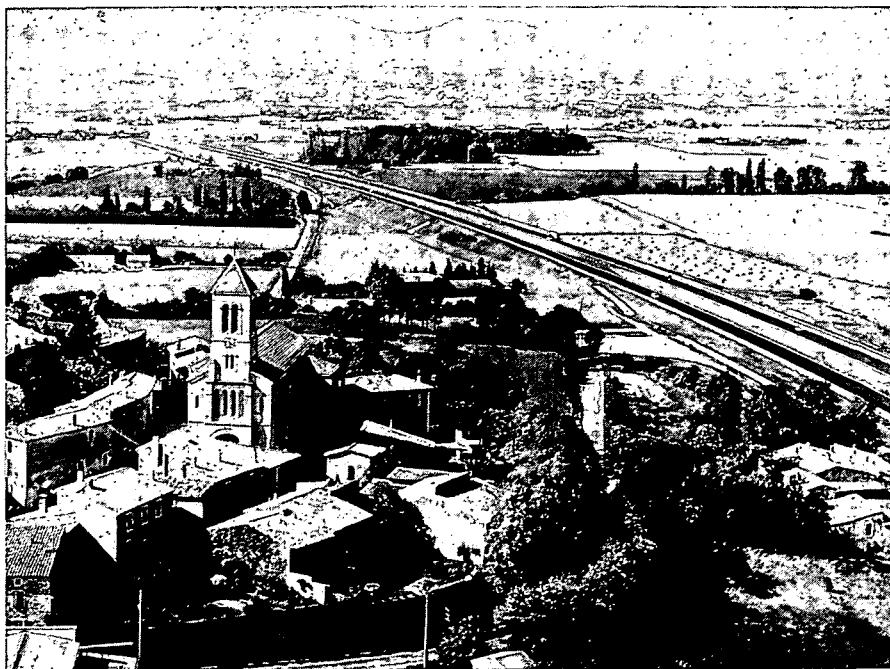
L'INSERTION DANS LE MILIEU

Avant même d'examiner l'aspect visuel de la route, son intégration au site, il convient d'apprécier quelle peut être son incidence sur l'équilibre du milieu traversé, de savoir dans quelle mesure elle peut modifier les conditions de vie et l'utilisation de l'espace.

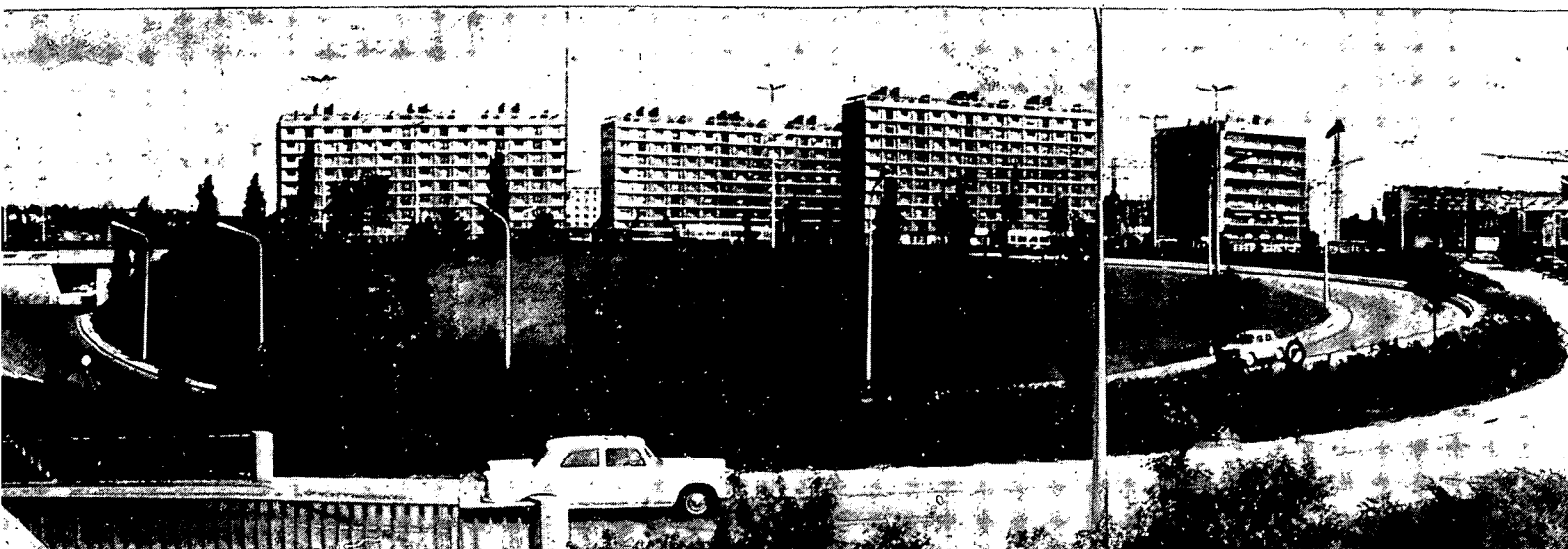
Qu'il s'agisse du milieu rural ou urbain, le problème des perturbations éventuelles apportées par une infrastructure routière n'est pas fondamentalement différent. C'est l'importance relative des facteurs humains par rapport aux autres qui constitue la différence essentielle.

En rase campagne

Ce sont les facteurs liés aux éléments naturels, à leur exploitation et à leur mise en valeur qui dominent.



A 7 près de Montélimar



La géologie, la pédologie, le relief, le réseau hydrologique conditionnent l'occupation du sol. Celle-ci est partagée entre des espaces « naturels », caractérisés par leur faune et leur flore, des espaces « mis en valeur » par le monde rural, des espaces « exploités » pour les loisirs, l'habitat secondaire, l'extraction des richesses.

A ces différents modes d'occupation des sols s'attachent des « valeurs des sols ».

Il est nécessaire de savoir dans quelle mesure une infrastructure nouvelle peut modifier le milieu et son utilisation. Par exemple, il est intéressant de savoir si cette infrastructure risque de perturber l'écoulement des eaux de surfaces ou souterraines et, par suite, de modifier la végétation forestière ou vivrière, de nuire à la faune et en particulier à la chasse, de déprécier les cultures soit en modifiant des micro-climats soit en démantelant les exploitations, etc.

Doivent également être prises en compte certaines « valeurs immatérielles », sans doute difficiles à quantifier mais que l'on peut « noter » grâce à des échelles de valeurs relatives. Il s'agit, par exemple, de lieux historiques, de sites remarquables, de sites d'intérêt biologique, etc.

Tenir compte de ces différents facteurs en sus des facteurs traditionnels des calculs économiques devrait permettre de compléter et éventuellement de préciser ces calculs.

Des études expérimentales ont été engagées, à ce sujet, d'une part sur autoroutes existantes d'autre part sur autoroutes en projet, les unes étayant les autres.

En milieu urbain

Le même raisonnement peut être tenu, à cette différence près que l'élément humain y est nettement prépondérant et que la « densité » de la circulation a un poids particulier.

La densité et le caractère particulier de la circulation urbaine posent avec une particulière acuité les problèmes du bruit et des pollutions qui font à juste titre l'objet de chapitres spéciaux au sein du présent ouvrage.

Sous les réserves qui viennent d'être faites l'analogie avec la rase campagne est claire. Une voie nouvelle peut, en effet, modifier de façon radicale la vie d'une agglomération ou d'un quartier s'il n'est pas tenu compte de façon suffisante des facteurs qui conditionnent cette

vie. L'évolution au cours des âges, la répartition des lieux d'habitat, de travail, de culture, de loisirs, de commerces, la condition particulière du citadin à la fois automobiliste et piéton, figurent parmi ces facteurs. Les patrimoines historique, culturel, esthétique en sont d'autres.

Sur ces facteurs, le type de la voie a une incidence particulière : une voie « banalisée » entre piétons et automobilistes aura une influence bien différente de celle d'une voie « spécialisée », qu'elle soit réservée à la circulation piétonnière ou à la circulation automobile.

Il apparaît ainsi, à l'évidence, que le spécialiste de la route ne peut se désintéresser du milieu, mais qu'il lui appartient de faire en sorte que l'infrastructure participe à la mise en valeur du territoire sous ses aspects variés, au profit de l'ensemble des activités humaines.

Les études en milieu urbain s'organisent avec un temps de retard sur celles engagées en rase campagne. Mais il est permis de penser que l'année 1973 verra franchir un pas important dans cette direction.

D'ailleurs, indépendamment des recherches effectuées au sein même du S.E.T.R.A. (que ce soit à la Divi-

sion rase campagne ou à la Division de voirie urbaine), mais en liaison avec celles-ci la Direction des routes et de la circulation routière a fait engager des études de cas concrets

dans un certain nombre de « villes-pilotes » sélectionnées à cet effet.

Enfin, les deux divisions précitées poursuivent, parallèlement aux

études menées par l'arrondissement du paysage, des recherches sur les incidences économiques des routes et autoroutes, sur leur environnement.

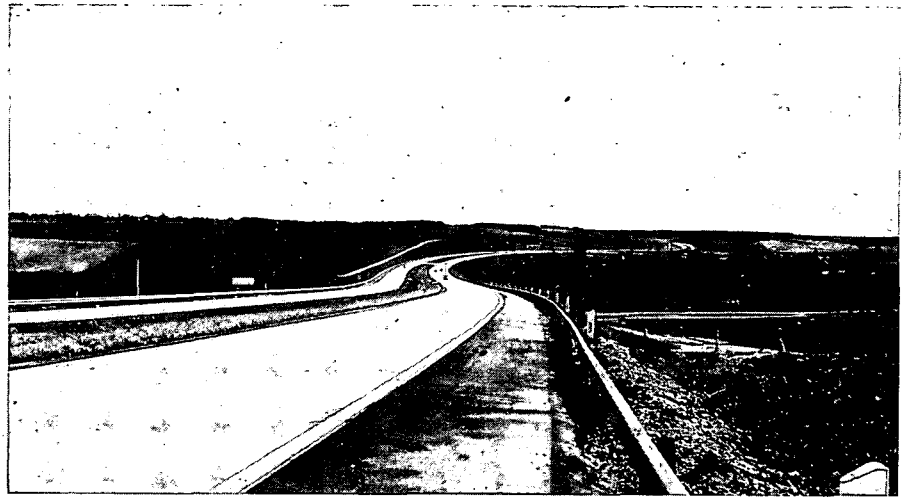
L'HARMONISATION AU PAYSAGE

Cette première phase qui consiste à choisir un parti d'aménagement achevée, il convient de définir les « caractéristiques géométriques » appropriées, compatibles avec les normes fixées pour satisfaire aux conditions optimales d'exploitation et de sécurité.

Là encore, un parallélisme évident existe dans le processus de l'étude, qu'il s'agisse de la rase campagne ou de la ville.

Les propositions seront pourtant, pour l'essentiel, différentes et pour une raison bien simple : le paysage rural est composé de lignes courbes alors que le paysage urbain est à base de lignes droites, le paysage rural est composé essentiellement d'éléments naturels, le paysage urbain d'éléments artificiels.

On notera également qu'en rase campagne la circulation est plutôt peu dense mais rapide, alors qu'en ville elle est plutôt dense et lente.



A 6. — Loiret

Une règle reste toutefois commune aux deux cas : on doit, dans toute la mesure du possible, concilier le point de vue de l'utilisateur et celui du riverain.

L'on conçoit aisément qu'en raison de la variété des paysages et des parties prenantes il soit impos-

sible d'établir un formulaire de recettes.

A l'opposé, un recueil de recommandations et de « garde-fous » appuyé d'exemples servira utilement de guide et de support à l'imagination du projecteur.

LA VÉGÉTATION

La végétation, l'arbre en particulier, est un des compagnons privilégiés de l'homme. Régénérateur de l'air, régulateur climatique, dispensateur d'ombrage, l'homme l'a souvent vénérée, toujours entourée d'affection.

Pour l'ingénieur routier, la végétation est, de surcroît, un matériau de construction. Matériau particu-

lier et d'autant plus précieux qu'étant vivant il possède certaines facultés d'adaptation qui lui permettent, parfois, de corriger les erreurs humaines.

Matériau de construction, il l'est par ses effets de lutte contre l'érosion, contre le vent, l'éblouissement, le bruit, par ses effets de balisage et de jalonnement du tracé.

Mais matériau vivant, il réagit aux conditions particulières qui découlent de la géométrie et de l'exploitation de la route : pente des talus, gaz d'échappement, salage hivernal.

Là aussi, les études en cours permettront de mieux connaître ses réactions et, par suite, de l'utiliser plus efficacement.

LES OPÉRATIONS « ÉQUIPEMENT DE LA ROUTE »

Par circulaire en date du 4 juillet 1972, M. le Directeur des routes et de la circulation routière invite MM. les Directeurs départementaux de l'Équipement à porter une attention accrue à l'amélioration de l'équipement de la route sur l'ensemble des voies du schéma directeur et lance simultanément des études pilotes sur trois itinéraires importants.

En quoi consiste cet équipement de la route ? La circulaire le précise : « l'équipement de la route comprend l'ensemble des installations et dispositifs qui, en tant qu'accessoires permanents de l'emprise, concourent à la fluidité et à la sécurité du trafic, à l'information et au confort des usagers ».

Ainsi, doivent être examinées

entre autres équipements : les plantations, les aires de repos et de stationnement, la publicité riveraine.

C'est donc, d'une certaine manière le « paysage routier » qui pourra être repensé à l'occasion de ces études et il s'agit là d'une initiative importante en matière d'amélioration de l'environnement.

LA PRISE EN CHARGE DU COUT

Débattre du coût de « l'aménagement paysager » n'est pas simple.

D'abord parce que certains des facteurs examinés au début de cet exposé sont difficilement chiffrables; ensuite parce que certaines dépenses sont intégrables aux dépenses « obligatoires » (terrassements, engazonnement...); enfin parce que les cas sont infiniment variés.

L'aménagement paysager peut même, sous certains aspects, conduire à des économies. Par exemple : mettre les excédents de déblais dans les boucles d'un échangeur pour en améliorer l'aspect peut abaisser les coûts sur plusieurs plans :

— sur le plan des terrassements, par rapport à une évacuation en décharge lointaine,

— sur le plan des ouvrages d'assainissement (descentes d'eau sur les talus, caniveaux maçonnés...)

— sur le plan de l'équipement en glissières de sécurité,

— sur le plan du fauchage, qui doit être réalisé par du matériel à grand rendement.

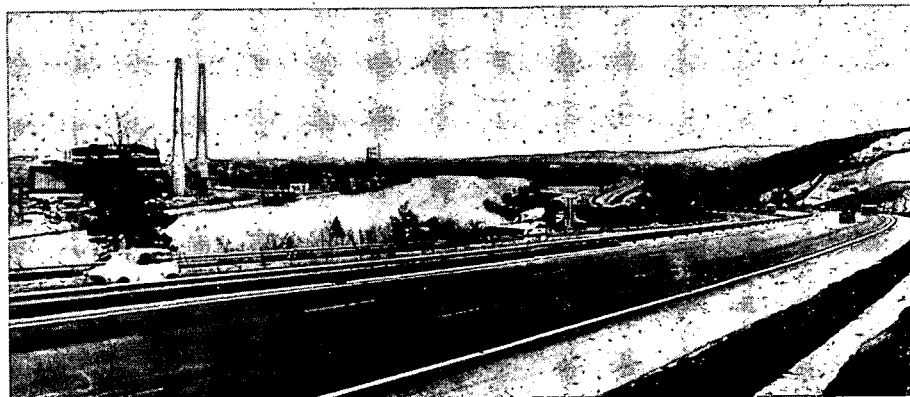
Mais, là encore, l'économie n'existe pas toujours ou, en tout état de cause, n'est jamais identique d'un cas à un autre.

Il a été admis, il est d'ailleurs toujours admis, de consacrer aux plantations seules une somme sensiblement égale à 1 % du prix de revient de l'autoroute. A l'image du 1 % consacré aux espaces verts dans les opérations d'H.L.M. ou au 1 % consacré à une œuvre d'art dans les constructions scolaires.

Même ramenée aux seules plantations, la réponse n'est pas claire et elle ne peut l'être : ce 1 % concerne-t-il les plantations visant à « améliorer » le paysage routier, les plantations fonctionnelles étant intégrées au coût de l'autoroute, ou bien concerne-t-il l'ensemble des dépenses de plantations ? Il serait, en réalité, bien difficile de trancher, car une plantation fonctionnelle (par exemple destinée principalement à fixer les talus) peut, en même temps, améliorer l'aspect de la route.

L'essentiel n'est-il pas, en vérité, que le maître de l'ouvrage ait à cœur de réaliser un équipement aussi harmonieux que possible et que, évitant de fixer une norme, le dossier de déclaration d'utilité publique précise que « des plantations seront réalisées pour lier au mieux l'ouvrage à ses abords » ?

Ainsi, l'obligation de plantation existe, mais sa mise en œuvre est laissée à l'initiative du maître de l'ouvrage.



A 13. — Yvelines

LA DÉCENTRALISATION DANS LES C.E.T.E.

Un exemple : La cellule « Paysage et environnement » du C.E.T.E. du Sud-Ouest.

Les C.E.T.E. sont des organismes interrégionaux et interdisciplinaires. Leur domaine d'activité est très étendu et englobe les problèmes de tracés routiers, voirie urbaine, circulation, transports, ouvrages d'art, urbanisme et construction, environnement, eau, assainissement, gestion...

Chaque C.E.T.E. a tendance à s'orienter vers une discipline particulière; c'est ainsi que le C.E.T.E. du Sud-Ouest exerce un rôle pilote dans les domaines de l'urbanisme et de la construction, du paysage et de l'environnement, en plus des activités générales qui sont celles de tout C.E.T.E.

La Division des tracés du C.E.T.E. du Sud-Ouest est une division technique orientée d'une part sur les problèmes de tracés autoroutiers, routiers et urbains et d'autre part sur les problèmes de l'eau, du paysage et de l'environnement.

Elle est organisée en cellules spécialisées pour chacune de ces missions.



A 6. — Yonne

Elle contient également deux cellules de service : « économie » et « calcul électronique des tracés ». Enfin une cellule « ouvrages d'art » lui est rattachée.

La Division des tracés a dans chacun de ces domaines un triple rôle :

— avis officiels pour le S.E.T.R.A. ou les inspecteurs généraux, et animation des projets (conseil incorporé et avis officieux).

— participation à la mise au point

de la méthodologie (recherche) et diffusion de celle-ci (séminaires, conférences).

— prestations particulières soit pour le compte des Services centraux (S.E.T.R.A.) soit pour les D.D.E. (calcul électronique, étude d'aménagement paysager, étude d'un projet routier ou urbain).

Enfin elle désire jouer un rôle particulier dans la coopération technique en recevant des stagiaires étrangers, ou en participant à des études à l'étranger.

UNE STRUCTURE NOUVELLE : LA CELLULE « PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT »

La sensibilisation croissante, tant de l'Administration que du public, aux préoccupations de l'aménagement du paysage et de l'étude de l'environnement a conduit le C.E.T.E. à créer, dans ce domaine, une structure spécialisée qui, actuellement, se trouve rattachée à la Division des tracés.

Cette notion indissociable de la qualité du cadre de vie devient de plus en plus un des éléments essentiels des études de développement, d'aménagement, et des réalisations

qu'elles soient à court, moyen ou long terme, qu'elles présentent un caractère de recherche, de méthodologie, ou un aspect concret et opérationnel.

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

● participer étroitement aux études de la Division des tracés poursuivies par les cellules Voirie Rapide Urbaine et Rase Campagne; à plus long terme concourir à

certaines des activités des cellules : Assainissement; Données Économiques; Informatique;

● répondre à la demande formulée au sein du C.E.T.E. par les Divisions ayant engagé ou programmé des études nécessitant la participation du paysagiste;

● intervenir à la demande de toute partie prenante (D.D.E., et interlocuteurs habituels du C.E.T.E.), de participer, de piloter ou d'animer études, projets, actions d'in-

formation devant présenter tant un caractère concret et opérationnel que méthodologique et de recherche.

L'une des préoccupations majeures demeure la traduction immédiate sur le plan technique des propositions étudiées dont le coût de réalisation doit appartenir au domaine du raisonnable.

● participer à la politique d'information, de sensibilisation et d'animation que le C.E.T.E. poursuit dans le cadre de la formation permanente;

● assurer :

— une **assistance technique permanente** auprès des délégués régionaux à l'Environnement correspondant à la couverture d'intervention du C.E.T.E. rendue effective à partir des derniers mois de 1972.

— le **rôle de structure d'accueil** dans le domaine du paysage et de l'environnement notamment pour des paysagistes stagiaires tant français qu'étrangers.

— avec les **Administrations et Services centraux** : • une participation à divers groupes de travail; • le maintien de l'information sur le suivi des études; • la poursuite d'une politique d'intervention à vocation interministérielle.

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES ACTIVITÉS DE LA CELLULE

La nature très diversifiée des interventions de la cellule conduit à la classification suivante.

● **Étude des aménagements paysagers de la route et de l'autoroute**

En milieu urbain et en rase campagne, relatifs au traitement et à la mise des emprises laissées libres par les terre-pleins centraux, acco-

tements, diffuseurs, échangeurs... et dont les résultats sont intégrés dans les projets au niveau :

- de l'étude préliminaire;
- de l'avant-projet sommaire et détaillé;
- du dossier d'exécution.

Des études orientées vers la méthodologie et la recherche complètent l'élaboration de projets à caractère opérationnel et traitent des effets induits sur le milieu environnant, motivations de l'utilisateur, intégration du tracé dans le paysage.

En milieu urbain, les chemements ou îlots réservés aux piétons font l'objet d'études qui permettront d'illustrer concrètement les travaux poursuivis au sein du S.E.T.R.A. par un groupe de travail dont le thème principal de réflexion est : « ruptures de charges ».

De plus en plus, le tracé d'une route, d'une autoroute, certains ouvrages d'art et équipements (aires de stationnement...) sont étudiés dans leur contexte environnant et en fonction du milieu traversé, en tenant particulièrement compte des secteurs sensibles, des sites remarquables, des monuments et sites classés ou à protéger...

De ce fait, certains projets sont à l'origine de recommandations qui pourront être prises en compte lors de l'élaboration d'un P.O.S. de secteur.

● **Des études sont poursuivies dans le domaine de l'analyse typologique et qualitative** du tissu urbain, ambiances, facteurs d'animation, paysage et mobilier urbain (études de centres urbains, schémas de secteur...).

● **Dans le cadre de certains programmes de réalisation de Z.U.P.**, la Cellule intervient au niveau de la conception des espaces verts et équipements. Il est également envisagé qu'elle en assure le suivi, au cours de la réalisation sur le plan purement qualitatif.

● **S'agissant de l'élaboration des P.O.S.**, une étude à carac-

tère expérimental va être engagée à court terme

Cette étude paraît susceptible de servir de modèle pour d'autres cas similaires tant sur le plan de la méthodologie poursuivie, que de l'approche à caractère opérationnel à court, moyen et long terme, qui sera proposée au groupe de travail et dont les résultats pourront être intégrés au document P.O.S.

L'intérêt de cette action réside dans la nature même de l'intervention de la cellule qui pourra être assurée tout au long de la phase élaboratrice du P.O.S.

En ce qui concerne un type d'approche nécessitant une participation plus restreinte, la cellule n'assurera qu'un rôle de conseil.

● **Auprès des délégués régionaux à l'Environnement** dont l'ensemble des zones d'action correspond à celle du C.E.T.E., une structure (nouvelle) actuellement en cours d'élaboration permettra d'assurer une assistance technique permanente dont les programmes d'études sont définis à partir de la politique d'intervention poursuivie par chacun des délégués régionaux.

Certaines de ces études présentent un caractère expérimental; conçues comme outil pédagogique de sensibilisation, d'information et d'animation, elles seront poursuivies conjointement tant avec les administrations, municipalités, associations concernées qu'avec le public.

Des actions similaires sont envisagées au niveau d'un parc régional naturel.

● **Participation au développement de la politique** que poursuit le C.E.T.E. en matière d'information et de formation permanente, qui se traduit notamment par l'organisation de stages (Centre Interrégional de formation professionnelle de Toulouse), de journées de travail spécialisées, par l'accueil de stagiaires français et étrangers... la cellule a orienté une partie de ses activités dans ce domaine : recherches documentaires, documentation photographique.

phique, participation à des expositions (en programme).

Le développement des structures internes de la cellule et de l'équipe qui la compose, permettra, compte tenu de la nature même des principales orientations présentées, de pouvoir répondre efficacement à la mission que le C.E.T.E. s'est définie dans le domaine du paysage et de l'environnement.

Plutôt que de dresser un bilan

fastidieux des actions circulaires et textes divers pris à l'initiative de la Direction des routes et de la Circulation routière dans ce domaine, il nous a semblé plus fructueux, et moins aride, de montrer dans quel esprit et avec quel souci permanent de progression et d'ouverture ces questions sont abordées au niveau de la Direction des Routes et plus particulièrement au sein du S.E.T.R.A.

Que les amateurs de statistiques et de bilans veillent bien nous en excuser. Que chacun, ayant lu ces pages, soit convaincu qu'il a un rôle à jouer dans ce domaine. Tel est le vœu que nous formons.

Alan SPAKE.

*Paysagiste D.P.L.G.
Chef d'arrondissement
S.E.T.R.A.*

Compatibilité entre le Tourisme et l'Environnement



Lac de Cazaux (Landes).

Pouvant être migration diffuse aussi bien qu'agglutination massive, le Tourisme a nécessairement des rapports ambigus avec l'Environnement.

Agression touristique, pollution touristique, excroissances et excréations du tourisme, seuils de saturation et risque perpétuel d'autodestruction du tourisme dû à la dégradation par la fréquentation touristique elle-même, ces termes souvent employés traduisant bien l'inquiétude à l'égard du tourisme.

Tourisme de retour à la nature et à la vieille civilisation agraire qui était la base de notre civilisation occidentale, développement de la voile, de la navigation sur les cours d'eau et les canaux, du tourisme

équestre, des sentiers de grande randonnée, du ski nordique, ces activités nouvelles portent témoignage des possibilités de rapprochement du tourisme et de l'environnement.

Les difficultés que l'on rencontre à faire aller de pair développement du tourisme et protection de l'environnement résultent en fait d'une pression touristique de plus en plus intense.

Elle trouve son origine dans la conjonction de plusieurs phénomènes. L'élévation du niveau de vie et le développement d'une politique sociale des vacances augmentent le taux de départ en vacances et allongent la durée du loisir.

L'évolution des modes de vie se traduit par l'accentuation du noma-

disme et l'apparition d'un mode de vie grand consommateur d'espace faisant alterner la vie dans la nature et la vie hors de la nature.

L'urbanisation croissante en France et en Europe crée la propension à partir en vacances, à trouver dans l'activité touristique des compensations.

La densité démographique française et européenne fait que la France apparaît dans le marché commun comme une réserve d'espace, avec des régions de l'intérieur sous-peuplées et industriellement sous-développées : d'où une pression touristique encore accrue par les besoins des autres pays européens.

Cette pression touristique très forte l'est d'autant plus que lorsqu'elle porte sur le littoral ou le domaine skiable, elle affecte en France des surfaces somme toute assez réduites.

Cette pauvreté de l'espace se trouve encore aggravée par la concentration dans le temps des

vacances telles qu'elles sont prises actuellement.

Pollution due à la densité des périodes de pointe, atteintes au paysage sous forme de camping sauvage, de bungalows, d'un univers de béton sur le littoral ou en montagne, destruction du produit touristique lui-même, le problème

peut donc être posé en termes alarmants.

Il semble pourtant que Tourisme et Environnement soient compatibles à un double prix :

— une affectation convenable de l'espace;

— un effort de réglementation, d'innovation et d'éducation.

Affectation convenable de l'espace

Dans l'ensemble de l'espace français, un arbitrage s'est opéré sous forme de définition de zones d'affectation principale entre :

— les zones à dominante touristique intensive (stations balnéaires

du littoral, grands champs de ski de la haute montagne);

— les zones à protection intégrale des parcs nationaux et des réserves naturelles;

— les zones intermédiaires de l'espace rural.

Les parcs nationaux

Circonscrivant en général des zones d'altitude élevée et presque dépourvues d'habitants fixes; ils sont voués à une protection des espèces biologiques justifiant l'interdiction de toutes les formes d'accès qui introduiraient des nuisances.

Les réserves naturelles

Plus ponctuelles elles répondent à la même préoccupation.

Parcs nationaux et réserves ne peuvent donc admettre les touristes que dans des conditions très strictes de respect de l'environnement. Ce n'est que dans la zone périphérique des parcs que le tourisme peut être plus largement admis.

Dans les zones de fréquentation touristique intensive, il n'est pas surprenant que l'affectation principale se trouve corrigée par des actions spécifiques de protection de l'environnement.

Dans les stations de montagne,

Au cours des dernières années, l'action du Commissariat au Tourisme a justement été marquée par une ouverture et une diversification progressives à l'égard des problèmes de l'environnement.

A partir de 1972, des opérations d'assainissement ont été systématiquement entreprises dans les stations de montagne, non seulement dans les stations nouvelles mais,



« Agression et pollution touristique ».

aussi dans les stations anciennes. C'est d'ailleurs leur propre intérêt puisqu'une des conditions de leur classement en station de sports d'hiver est précisément de réaliser leur assainissement dans un délai donné. Aussi le tourisme a-t-il consacré en 1972 plus de 10 % des crédits consacrés au Plan-Neige à des actions d'assainissement et ce pourcentage augmentera encore en 1973. Malgré cet effort important, les crédits mis à la disposition du Commissariat au Tourisme ne permettront pas de rattraper le retard des stations anciennes : un premier inventaire qui vient d'être effectué permet d'estimer à 80 millions de francs au minimum le montant des travaux à effectuer dans les stations classées (assainissement et ordures ménagères). C'est dire que la collaboration qui s'est instaurée avec les Services de l'Environnement pour trouver des systèmes de co-financement doit être poursuivie.

Plus significatif encore, le Commissariat au Tourisme se propose d'entreprendre en 1973 des actions conjointes avec l'Environnement dans un domaine plus neuf — celui de la **restauration du paysage** — La pratique du tourisme suppose le respect de l'environnement. L'ouverture de pistes artificielles de ski est un facteur de dégradation du paysage, mais aussi un facteur de dégradation du ski, si des mesures très strictes de terrassements et de reconstitution du gazon ne sont pas prises. L'expérience de grandes stations comme Courchevel a montré que les pistes étaient praticables dans des conditions beaucoup plus larges, quand un soin particulier avait été apporté à la restauration du manteau végétal.

L'image de marque des stations gagnerait aussi à ce que leurs accès routiers, parfois tributaires d'importants travaux publics, témoigne d'une recherche de qualité dans le paysage que le Commissariat s'efforcera de promouvoir.

Quant au programme d'aménagement de sentiers piétonniers balisés défini actuellement par le Com-

missariat afin que ceux qui ne font pas de ski dans la station puissent se promener, il va de soi qu'il est établi dans le plus grand souci de l'environnement.

L'intérêt bien compris des stations de sports d'hiver rejoint celui du respect bien compris de l'environnement.

Sur le littoral,

Des crédits « réservés » pour le tourisme ont été utilisés chaque année à concurrence de un ou deux millions de francs pour des opérations d'assainissement. Ces opérations sont choisies de telle sorte qu'elles soient complémentaires à celles qui bénéficient sur le F.I.A.N.E. des sollicitudes de l'Environnement. Au sein du Groupe interministériel d'Étude des problèmes de Pollution de la Mer un minimum de doctrine a pu être élaboré. Le rapport du G.I.P.M. ayant souligné l'insuffisance des équipements d'épuration pour certains types de stations touristiques, les stations rurales du littoral, c'est sur elles que l'effort d'assainissement doit porter particulièrement.

« Un aménagement en profondeur »...

Le problème est surtout celui d'une utilisation de l'espace respectueuse de l'environnement. Les conceptions actuelles de l'aménagement touristique du littoral tendent à un « aménagement en profondeur », afin que le phénomène bénéfique des vacances populaires n'ait pas de conséquences désastreuses pour les sites.

Il s'agit de retenir le plus possible de touristes à l'intérieur des terres pour éviter un afflux massif sur le littoral. Ce parti conduit :

- à la localisation d'hébergements en retrait de 2 à 10 km accompagné d'une desserte et d'une bonne accessibilité,

- au développement des activités de loisirs vers l'intérieur : camping disposé à la ferme, tourisme équestre, possibilité de visites des parcs régionaux, gîtes, auberges rurales.

- Sur le littoral lui-même, à la nécessité de faire alterner des abcès de fixation avec des réserves naturelles :

- à la conception simultanée de parcs de loisirs nautiques et de centres d'hébergement en excluant tout habitat dans la zone réservée aux loisirs nautiques et en situant l'habitat à proximité, mais en retrait,

- au jumelage de bases de loisirs marins avec les ports de plaisance qui accueillent des navires de plus de 2 tonneaux, voire de 5 tonneaux, mais ont eu moins d'effet d'entraînement pour la plaisance légère.

- à la constitution de réserves foncières avec perception de la rédevance d'espaces verts, développement des sentiers douaniers et des chemins piétonniers plutôt que des routes touristiques.

Dans l'espace rural

La pression touristique est moins grande et la compatibilité entre Tourisme et Environnement paraît plus facile à assurer.

On se bornera aux observations suivantes :

- Le tourisme est un facteur essentiel de la sauvegarde du paysage rural auquel il donne une finalité nouvelle. Comme l'a souligné M. Jean-Pierre Danaud, Commissaire au Tourisme, dans sa conférence sur « L'Homo Touristicus » « Si nous voulons que les exploitants agricoles, conservateurs de l'espace rural, entretiennent leur vieille ferme et leurs bergeries au lieu de laisser crouler celles-ci et de construire à la place de celle-là une habitation anonyme pour laquelle ils bénéficieront de toutes les primes et de tous les prêts possibles, il ne faut pas leur parler dans l'abstrait de protection de l'environnement et de sauvegarde de la qualité de la vie. Il faut leur dire : vous possédez un capital qu'il faut entretenir et préserver parce que demain,

ou un jour, vous en tirerez un revenu supplémentaire : le touriste viendra loger dans votre gîte si ce gîte est comme ceci, il plantera sa tente dans votre camping à la ferme, si ce camping est comme cela, il mettra son cheval dans votre écurie si vous avez refait le toit en petites tuiles. L'on ne conserve pas pour conserver, sauf dans l'extrême vieillesse. Seul le tourisme, la réalité naissante et croissante du tourisme, le mythe adventiste du tourisme peut fournir une raison, positive et suffisante à la sauvegarde du patrimoine, des vieilles pierres et des vieilles pâtures. »

● L'espace rural est le lieu privilégié du tourisme itinérant, au lent rythme de déplacement; tourisme pédestre, équestre, en roulotte, en

coche d'eau, en canoë - kayak, etc., qui nécessite peu d'aménagements et favorise la découverte de la nature dans le respect de l'environnement.

● Dans le cas particulier des parcs naturels régionaux : développement du tourisme et protection de l'environnement se complètent puisqu'il y a constitution d'une unité territoriale culturelle et touristique où le tourisme apparaît comme une activité majeure parmi les relais d'une activité rurale en déclin. La maintenance du fait agricole et le souci d'une protection vigilante des espèces sont les conditions du succès du tourisme lui-même.

● L'action du Commissariat au Tourisme en faveur des formes de tourisme lié à l'environnement se traduit de deux façons :

— effort d'information, de publicité et de promotion en France et à l'étranger pour favoriser le tourisme culturel, pédestre, équestre, fluvial, dans les parcs, à la campagne;

— effort de financement pour que ces formes de tourisme diffus trouvent les équipements collectifs nécessaires, les modes d'hébergement adéquat (gîtes, auberges, etc.) et deviennent ainsi la nouvelle chance des zones ayant conservé un environnement de qualité.

Cette action en faveur du tourisme orienté vers le patrimoine naturel ne saurait être cependant isolée d'une intervention plus globale de l'Administration du tourisme en faveur de l'environnement. C'est notre second point.

Effort de réglementation, d'innovation, d'éducation

Dans le domaine réglementaire, l'action du Commissariat au Tourisme se traduites sentiellement par :

LA RÉGLEMENTATION DU CAMPING ET DU CARAVANING ET PAR LA RÉGLEMENTATION RELATIVE AU CLASSEMENT DES STATIONS.

● La réglementation du caravaning,

la plus récente (décret du 11 janvier 1972, circulaire du 20 octobre 1972) prend expressément en compte la protection de l'environnement.

L'interdiction du stationnement des caravanes en dehors des terrains aménagés peut être décidée par le préfet :

— dans les sites classés, de façon absolue;

— dans les sites inscrits, dans tous les emplacements où le stationnement romprait l'harmonie du site ou en altérerait les lignes et caractéristiques;

— dans les « zones pittoresques » (art. 85-1-5° du C.U.H.) dans les mêmes conditions;

— dans les « zones d'écologie fragile » : dunes littorales, zones, refuges pour des espèces menacées de la flore et de la faune.

Lorsque le stationnement en dehors des terrains aménagés est autorisé, des prescriptions spéciales peuvent être imposées par le maire en ce qui concerne la création d'écrans de verdure.

La création de terrains aménagés est interdite, sauf dérogation, dans les sites protégés, aux abords des monuments historiques, et dans les bois, forêts et parcs classés comme espaces boisés à conserver.

Pour la délivrance d'autorisation d'ouverture de terrains aménagés en vue du stationnement des caravanes, il a été recommandé de faire tout spécialement attention à l'insertion dans le paysage : choix de haies plutôt que de clôtures, écrans de verdure délimitant les emplacements

en même temps qu'ils apportent de l'ombrage.

● La réglementation du camping,

Elle est plus ancienne puisqu'elle résulte du décret du 7 février 1959. Certaines de ses dispositions pourraient être alignées sur celles plus satisfaisantes du décret relatif au stationnement des caravanes. Les préfets devraient pouvoir interdire dans certaines zones le camping sauvage en dehors des terrains aménagés lorsque cette mesure s'impose pour la protection des sites et le respect de l'environnement.

● Autre forme d'hébergement

Les bungalows ou les chalets implantés sur les terrains de camping ou de caravaning répondent au désir d'un hébergement économique, mais également au besoin d'un contact avec la nature que l'homme n'a pas dans la civilisation urbaine et industrielle. Entre le village de vacances et



Station de Courchevel (Savoie).

le camping ou le caravanning, il y a sans doute place pour des formules nouvelles de complexes touristiques, pour des structures d'accueil légères et peu coûteuses dont l'esthétique serait étudiée dès le départ.

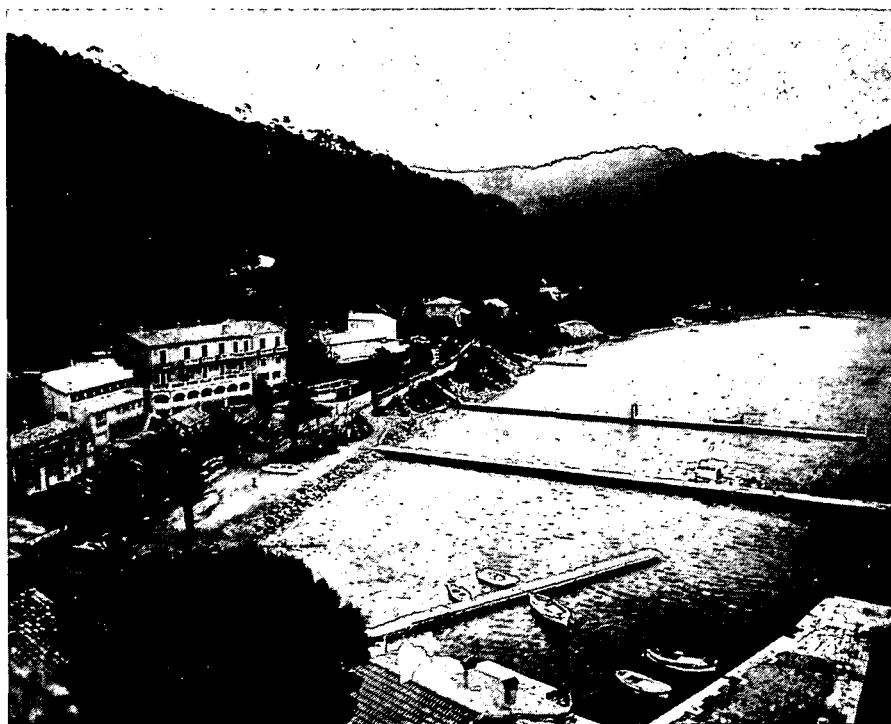
La loi du 16 juillet 1971 ayant soumis au permis de construire les constructions à usage d'habitation ou non, **même ne comportant pas de fondations**, l'implantation d'un habitat léger de loisir conçu de façon variée entre une coquille vide, d'une part, et un habitat léger comportant tous les équipements de la caravane de luxe et les branchements d'un habitat normal, d'autre part, pose des problèmes délicats au regard des normes du règlement général de construction. Des solutions réglementaires devront être trouvées et les principes d'une gestion collective, d'une absence de division parcellaire, ainsi que du caractère sommaire des équipements intérieurs devront sans doute être affirmés pour éviter tout risque de confusion entre ce qui sera toléré pour l'habitat temporaire de loisirs et ce qui est imposé pour l'habitat principal.

● La réglementation relative au classement des stations doit être remise en ordre et rajeunie.

A cette occasion, il conviendra de prendre davantage en compte la nécessaire protection de l'environnement. C'est ainsi par exemple que les dispositions réglementaires relatives au classement des stations balnéaires pourraient faire figurer parmi les critères de classement l'existence d'équipements de nettoyage des plages et de protection de la baignade contre la pollution.

APPEL D'IDÉES ET INNOVATION

En ce qui concerne le matériel de camping et de caravanning, on pourrait imaginer un concours national afin de déterminer un ou plusieurs types de tentes ou de caravanes qui répondraient à des normes qualitatives (formes, couleurs...) favorisant leur insertion harmonieuse dans les paysages.



Parc national de Port-Cros (Var), port de plaisance.



Parc national des Pyrénées, vallée du Marcadau.

Les habitudes actuelles, particulièrement en ce qui concerne les caravanes uniformément blanches, aboutissent à une dégradation croissante des sites, même en morte saison. Une incitation à user de couleurs susceptibles de se marier avec le paysage devient de ce fait de plus en plus nécessaire.

La spécificité de l'« habitat de loisirs collectif », qu'il soit lucratif ou non, semble justifier sa prise en compte dans les appels d'idées du Plan de Construction. Elle tient :

— à la réduction des surfaces par rapport aux normes de l'habitat principal;

— à la polyvalence des cellules qui doivent être occupées successi-

vement par des types de population différents, pour en permettre le plein emploi;

— à l'accompagnement de l'hébergement par des équipements collectifs de service ou d'animation;

— à la moindre servitude de densité, mais l'exigence plus grande d'intégration à des sites naturels.

On pourrait concevoir l'intégration de ce thème dans le « Programme Architecture Nouvelle » lancé par le Plan Construction sous forme d'appel d'idées auprès des maîtres d'œuvre, notamment auprès des jeunes architectes, qui, par les recherches qu'ils ont pu mener, sont à même de proposer des perspectives novatrices.

L'affaire pourrait être engagée avec l'appui des associations de tourisme social. Bénéficiaires d'aides publiques pour leurs réalisations, elles pourraient se déclarer prêtes à retenir pour leurs projets des formules nouvelles d'habitat qui auraient été sélectionnées par les instances du Plan Construction. Les formules ainsi expérimentées avec succès pourraient ensuite faire l'objet d'une large diffusion en dehors du secteur non lucratif.

CAMPAGNES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Le Commissariat général au Tourisme participe à l'effort de sensibilisation des autorités municipales et des particuliers aux problèmes de l'amélioration de l'environnement.

Le concours des villes et villages fleuris organisé chaque année par le Commissariat ne concerne pas seulement le fleurissement: Il tient aussi compte de l'environnement et notamment :

— de la propreté de la commune;

— des plantations d'arbres et des créations d'espaces verts;

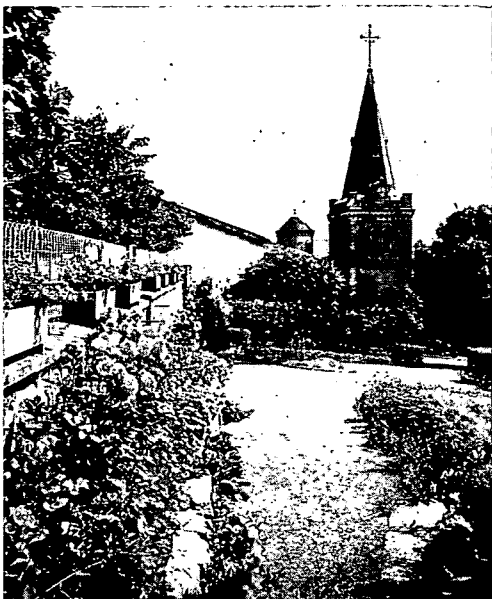
— de la restauration des maisons anciennes présentant un intérêt architectural;

— des offenses causées aux sites :

● par des dépôts de matériaux, par des cimetières de voitures ou des publicités abusives;

● par certains équipements publics : transformateurs, châteaux d'eau, pylônes électriques, réseau aérien électrique et téléphonique, etc.

● par des bâtiments publics, des maisons d'habitation et des établissements commerciaux ou industriels en raison de leur implantation, de leur style, de leurs matériaux ou des couleurs dont ils sont revêtus.



las (Loire).



Kaisersberg.

Concours Villages fleuris organisé chaque année par le Commissariat au Tourisme.

Dé même, le concours des maisons fleuries tient compte également lorsqu'il s'agit de maisons individuelles, de tout ce qui peut offenser le regard (notamment : façade délabrée ou sale, toits en tôle ondulée, crépis insolents, portes, fenêtres et clôtures revêtues de couleurs violentes, éléments décoratifs de mauvais goût, panneaux publicitaires, etc.).

Ces concours sont organisés en liaison étroite avec les autorités préfectorales et les autorités municipales.

Une autre campagne d'intérêt général, qui reste à lancer, tendrait à réintégrer le patrimoine immobilier esthétique rural dans la conscience collective et dans la vie économique et sociale. La motivation touristique peut être à cet égard déterminante.

* * *

Aménagement convenable de l'espace, effort de préservation par la réglementation et l'incitation, il ne faut pas se cacher qu'au fil des années il sera de plus en plus difficile d'assurer la comptabilité entre le tourisme et l'environnement.

Une volonté politique extrêmement ferme sera nécessaire pour assurer l'équilibre entre les deux exigences de la fin du siècle : la civilisation des loisirs et la protection de l'environnement.

Philippe PRESCHÉZ.

*Administrateur Civil
chargé de mission
auprès du Commissaire général
au Tourisme.*

Nota. — L'auteur remercie M. Bertrand Cousin, auditeur au Conseil d'État, chargé de mission auprès du Commissaire au Tourisme, de ses précieux conseils.

**Présentation du rapport
du groupe de travail
sur les espaces verts urbains**

La soixante-quinzième des cent mesures pour l'environnement portait sur l'étude des moyens destinés à maintenir et développer les espaces verts urbains. C'est à cette fin que M. Chalandon, par décision du 30 avril 1971, a créé un groupe de travail composé de personnalités et de représentants des ministères intéressés. Le groupe a remis les conclusions de ses travaux dans un rapport du 1^{er} juin 1972.

Ce document précise d'abord dans son introduction les services attendus des espaces verts en ville et autour des villes. Il ne faut pas leur prêter plus de vertus qu'ils ne peuvent avoir, en assimilant leurs effets climatiques à ceux des grands massifs forestiers. A l'échelle de l'espace urbain, la fonction chlorophyllienne est peu perceptible; au surplus, elle ne s'exerce pas en hiver, au moment où la pollution due au chauffage domestique est la plus forte. Il faut de même des forêts d'une grande étendue pour régulariser sensiblement l'état hygrométrique de l'air et la température. Des études scientifiques sont encore nécessaires pour approfondir les effets des espaces verts urbains sur le milieu physique. On peut cependant leur attribuer à coup sûr, sous certaines conditions de dimension et de disposition par rapport aux lieux habités, une action micro-climatique (couloirs de ventilation disposés dans l'axe des vents régnants), atmosphérique (filtrage du gaz sulfureux et des poussières), une épuration des eaux, dont la végétation retient le ruissellement enfin un effet d'écran contre le bruit.

Les espaces verts urbains ont peut-être plus d'importance encore pour l'agrément et pour l'équilibre psychique des citoyens. Citons le rapport :

« Les contraintes de la vie urbaine, telles qu'elles évoluent constamment dans un milieu où les éléments artificiels dominent, et à des cadences qui violent fréquemment les rythmes biologiques, provoquent chez les citoyens des sentiments, parfois mal perçus, de malaise et d'insécurité quasi permanents. Amenés à se mouvoir dans des espaces de plus



Champs de Mars, Paris

en plus mécanisés et restreints, tant dans leurs logements que dans les lieux de travail ou dans les moyens de transport, les hommes ressentent, plus ou moins consciemment, le besoin d'un certain « retour à la nature », et celui de s'ébattre dans des espaces que les stigmates de notre civilisation technicienne n'ont pas encore marqués; cela est vrai pour les jeunes, auprès desquels l'espace vert tient en outre un rôle d'éducateur, pour les adultes et pour les personnes âgées qui y trouvent la détente et le repos.

« On conçoit donc facilement que, spécialement dans les grandes agglomérations où les densités de cons-

truction sont très fortes, les espaces verts constituent un élément d'ambiance important. Ils tiennent une place importante dans l'esthétique urbaine : le caractère d'une ville dépend en effet en premier lieu de l'importance relative des masses bâties et des espaces non bâtis, et de l'aspect plus ou moins « minéral » ou « végétal » donné à ces derniers; il est certes des compositions, parmi les plus nobles, qui excluent l'accompagnement de la végétation, mais d'autres marient harmonieusement la pierre et l'arbre, d'autres enfin ont besoin de cet accompagnement pour masquer leur pauvreté. »

Le rapport révèle enfin l'importance des espaces verts dans la vie familiale et la vie sociale, comme prolongements du logis et comme lieux de rencontre.

Après cette introduction, le rapport contient trois chapitres consacrés respectivement à la place que tiennent les espaces verts dans les agglomérations urbaines, aux moyens actuels disponibles pour les

maintenir et les développer, enfin aux propositions faites pour une politique des espaces verts. Le lecteur trouvera ici le résumé des deux premiers chapitres et la reproduction in extenso du troisième.

PLACE DES ESPACES VERTS DANS LES AGGLOMÉRATIONS URBAINES

Les espaces verts répondant aux besoins de la vie urbaine à ses différents échelons, agglomération, quartier ou zone d'activité, îlot ou groupe d'habitations, sont des éléments d'une composition d'ensemble, qui consiste à agencer les bâtiments, les infrastructures de liaison et les espaces libres, les pleins et les vides. Cette composition procède d'une vision globale qui ne doit pas séparer les espaces verts des autres parties de la trame urbaine.

Les espaces verts se classent en différentes catégories selon la dimension et la fonction remplie :

1° Les plantations et espaces verts d'accompagnement, éléments d'ambiance, faits pour animer la pierre et tempérer, s'il le faut, le dépouillement de l'architecture « fonctionnelle ».

2° Les espaces verts publics urbains, à disposer en fonction des besoins de la clientèle : aires de jeux pour les tout-petits, nécessairement placées aux abords immédiats des bâtiments d'habitation, squares et terrains de jeux de quar-

tier, à une distance de 3 à 500 m des îlots habités, parcs urbains ou suburbains, à un kilomètre au plus des zones de résidence.

Les espaces verts publics devraient avoir au minimum 10 ha pour être facilement gérés et entretenus; cette norme ne peut pas être toujours observée, mais la surface ne doit jamais être inférieure à 1 000 m².

La surface optima d'espace libre public par habitant est de 20 m², le minimum absolu de 10 m².

3° Les espaces verts spécialisés, parcs de sport et stades, jardins botaniques ou zoologiques, parfois placés au niveau du quartier, plus souvent de l'agglomération entière.

4° Les espaces verts privés, accessibles ou non aux promeneurs; ils complètent les espaces publics ci-dessus comme élément d'ambiance et d'agrément et peuvent, par des conventions passées à l'Administration, être ouverts aux habitants.

5° Les forêts urbaines. On désigne ainsi les espaces boisés relativement importants, une centaine d'hectares

au moins, issus de forêts naturelles, mais désormais voués à l'environnement et non à la production; ils sont l'objet d'un entretien rustique à base de sylviculture intensive. Ces forêts peuvent supporter une fréquentation de pointe allant de 5 à 50 personnes à l'hectare.

6° Les forêts péri-urbaines; elles prolongent dans l'espace les forêts urbaines; leur fréquentation, plus ou moins dense selon leur éloignement plus ou moins grand des centres urbains, peut justifier une protection plus rigoureuse que celle du Code Forestier.

Les espaces verts des différentes catégories ne doivent pas seulement répondre à des normes de dimension et de situation. Il faut se soucier en premier lieu de leur beauté, qui procède de rapports harmonieux des masses de végétaux entre elles et avec les volumes bâtis; il faut éviter les éléments de maçonnerie superflus, l'abus des espèces « rares » aussi fragiles qu'onéreuses, la recherche excessive d'effets décoratifs. La discrétion, la simplicité, l'accord avec l'architecture environnante doivent être de règle.

MOYENS ACTUELS DE SAUVEGARDE ET DE CRÉATION DES ESPACES VERTS URBAINS

Les espaces verts existants sont menacés par le développement urbain et trop souvent entamés par les opérations immobilières ou les

ouvrages publics; la création d'espaces verts nouveaux ne suffit pas à compenser ce grignotage ni à accompagner l'extension des villes.

Avant de proposer des remèdes, il faut prendre la mesure des moyens existants sur le plan juridique et financier.

LES MOYENS JURIDIQUES

La soumission au régime forestier des forêts de l'État et des collectivités publiques assure parfaitement leur protection, mais le Code Forestier ne protège qu'imparfaitement les forêts privées et moins encore les boisements de petite surface que constituent les espaces verts urbains.

La législation de l'urbanisme ne compense que partiellement les insuffisances du Code Forestier. Les textes actuellement applicables sont les décrets du 31 décembre 1958 et du 7 septembre 1959, en voie de modification pour tenir compte de la loi d'orientation foncière.

Cette législation permet au moyen d'un plan d'urbanisme ou d'un plan d'occupation des sols de classer les espaces plantés urbains et les forêts publiques ou privées comme espaces boisés à protéger. Ce classement donne la faculté d'interdire les défrichements et l'implantation de toute construction ou ouvrage nuisible au boisement. La mesure n'est pourtant adaptée qu'aux forêts et massifs boisés; les espaces verts urbains existants de plus petite dimension échappent pratiquement à l'application de ces textes.

L'article 19 du Code de l'Urbanisme, qui permet des échanges entre propriétaires forestiers et collectivités propriétaires de terrains urbains ou à défaut un sacrifice limité d'espace boisé pour assurer la protection définitive de l'espace restant, ouvre une possibilité intéressante, mais d'une application limitée et délicate.

La législation de sauvegarde du littoral Provence - Côte-d'Azur, instituée par les textes de 1959-1961 et étendue depuis au plus grand nombre des départements côtiers, avait pour but de protéger particulièrement les espaces encore libres, boisés ou non, et de permettre l'acquisition des terrains les plus menacés au moyen de fonds provenant d'une redevance départementale d'espaces verts, un droit de préemption étant accordé au département.



Jardin de l'UNESCO, Paris

La contrainte instituée par ces textes ne s'est pas révélée d'une très grande efficacité; par contre la redevance départementale s'est avérée comme un moyen d'un grand intérêt, d'un rendement financier insuffisant toutefois, et l'utilisation du produit de cette taxe n'a pas été également heureuse dans tous les départements.

On rappellera enfin, au titre des moyens existants, ceux que donne la législation de protection des sites avec les limites et les difficultés d'application qu'elle comporte.

LA POLITIQUE FONCIÈRE

L'acquisition du terrain par une collectivité publique est le meilleur moyen de sauvegarder les espaces verts urbains existants et d'en créer de nouveaux.

Les crédits affectés à cette fin ont été largement augmentés ces dernières années, mais sont insuffisants pour compenser l'amputation du patrimoine existant et répondre à l'accroissement de la population urbaine.

L'effort financier des collectivités locales et l'aide de l'État doivent donc être largement accrus. Il faut, d'autre part, que ces collectivités et l'État aient conscience de leurs responsabilités de propriétaire et renoncent à la déplorable pratique qui consiste, d'une part, à asseoir les ouvrages publics, les routes notamment, sur des espaces boisés domaniaux ou communaux estimés au-dessous de leur valeur réelle et au contraire, en cas de désaffectation de terrains domaniaux ou commerciaux, à en exiger un prix trop élevé qui oblige à densifier les constructions et à réduire la surface réservée aux espaces verts.

LES MOYENS FINANCIERS

Le coût de création des espaces verts est la somme du prix des terrains et du coût de l'aménagement.

Le prix des terrains varie considérablement avec la taille des agglomérations et aucune moyenne significative ne peut en être donnée.

Le prix de l'aménagement, s'il varie également avec celui de la main-d'œuvre, des transports et des matériaux, s'il diffère beaucoup entre Paris et la région parisienne d'une part, les villes de province de l'autre, s'il est enfin largement fonction de la surface traitée, peut être situé dans une fourchette de 8 à 60 F avec une moyenne de 20 F au mètre carré. Les frais annuels d'entretien sont évalués, d'autre part, à un prix variant de 0,80 à 4 F au mètre carré, moyenne 1,80 F.

Si l'on admet que 20 millions de citadins résident dans des villes de plus de 50 000 habitants, que l'on peut considérer que les besoins en espaces verts sont satisfaits à moitié et que, d'autre part, 20 millions de citadins nouveaux peupleront les villes d'ici 1985, c'est une somme annuelle de l'ordre de 400 millions

qu'il faut prévoir pour couvrir les seules dépenses de création des espaces verts, le prix des terrains non compris.

Nous sommes encore loin de compte, qu'il s'agisse des crédits effectivement utilisés ces dernières années ou des prévisions régionales du VI^e Plan.

LES MOYENS EN PERSONNEL

L'aménagement des espaces verts urbains requiert l'intervention de paysagistes qualifiés dont l'art procède de ceux de l'architecte, du jardinier et de l'ingénieur. Trop de créations mal composées et coûteuses sont dues au fait que les opérations ont été laissées à des exécutants dépourvus de compétence. Au contraire, les villes qui disposent de bons paysagistes ont obtenu de remarquables résultats.

PROPOSITIONS POUR UNE POLITIQUE DES ESPACES VERTS

Les propositions présentées par le groupe de travail en conclusion de ses travaux procèdent d'une reconnaissance du « droit aux espaces verts » et consistent en mesures destinées, d'une part, à conserver les espaces verts existants, d'autre part, à les aménager et à en créer de nouveaux.

LE DROIT AUX ESPACES VERTS

Amplement justifié par l'importance des espaces verts pour la qualité du cadre de vie et par leur utilité sociale, ce droit portera en pratique sur l'observation des normes dégagées plus haut :

- **disposition pour tout citadin**

d'un « mini-jardin » à moins de 500 m de son domicile, d'un petit parc à 1 km, d'une « forêt urbaine » (1) à moins de 5 000 m.

- **superficie de 10 m² au moins d'espaces verts par habitant en milieu urbain dense.**

Dans le cadre de structures urbaines discontinues c'est le **maintien de larges coupures vertes** qui est essentiel, ces coupures étant dimensionnées en fonction de l'importance des zones urbaines qu'elles séparent et de leur attraction réciproque.

(1) Rappelons qu'une forêt urbaine est un espace boisé d'au moins 100 ha en contact direct avec une agglomération.

LES MESURES CONSERVATOIRES

Toutes les possibilités de protection par voie d'incitation, par voie réglementaire ou par acquisition doivent être appliquées. La maîtrise foncière qui est souhaitable est en fait très variée dans les modalités qu'elle peut épouser.

Il est impératif d'assurer le maintien des espaces verts par une **discipline stricte à tous les niveaux de responsabilité sans possibilité de dérogation ou de simple compromis**. L'espace vert bien que non constructible possède une **valeur sociale et esthétique rare et inappréciable** au sens de l'organisation de la ville et de la qualité de la vie.