

bulletin du **PCM**

**association
professionnelle
des ingénieurs
des ponts et
chaussées
et des mines**

Les Equipements

de plein air et de loisirs



1

**28 rue des saints-pères
paris 7e
mensuel**

65^e année

janvier 1968

**dans la botte
de chaque finisher...**

un ISOCOMPACT

COMPACTEUR AUTOMOTEUR A PNEUS

de 15 tonnes

- Suspension hydraulique AV et AR
- Transmission par convertisseur de couple
- Embrayages servo commandes et boîte à 4 vitesses synchronisées
- Direction assistée par pivotement individuel des roues



ALBARET

S O M M A I R E

	<i>La Page du Président</i>	11
	<i>Nécrologie : M. Jean BAUDET</i>	12
	<i>Introduction</i>	F. Missoffe. 15
	<i>Préambule</i>	J.-B. Grosborne. 16
PREMIÈRE PARTIE	<i>Orientations et expériences</i>	J.-B. Grosborne. 18
DEUXIÈME PARTIE	<i>Grenoble et les Jeux Olympiques</i>	29
	I. — <i>Réflexions sur les Jeux olympiques d'hiver</i>	M. Le Guen. 29
	II. — <i>Les Problèmes de transport pendant les Jeux olympiques</i>	M. C. Brisson. 33
TROISIÈME PARTIE	<i>L'espace naturel et l'équilibre urbain</i>	O. Guichard. 40
	I. — <i>Les bases de plein air et de loisirs</i>	J.-F. Poupinel. 42
	II. — <i>Les parcs naturels régionaux</i>	J.-F. Poupinel. 62
	III. — <i>L'aménagement des bases de plein air et de loisirs en région parisienne</i>	C. de Gayardon de Fenoël. 68
	<i>Assemblée générale ordinaire annuelle du P.C.M.</i>	87
	<i>Assemblée générale extraordinaire de la Société Amicale de Secours</i>	88
	<i>Procès-Verbaux des réunions du Comité du P.C.M. : Séance du vendredi 27 octobre 1967</i>	89
	<i>Mutations, Promotions et Décisions diverses</i>	91

Photo de Couverture : L'ALPE D'HUEZ : Piste de bobsleigh, la nuit.

LXV^e année - n° 1 - mensuel

RÉDACTION : 28, rue des Sts-Pères, Paris-7^e LIT. 25.33

PUBLICITÉ : 254, rue de Vaugirard, Paris-15^e LEC. 27.19



*souple
et
silencieux*

LE BITUME

La Page du Président

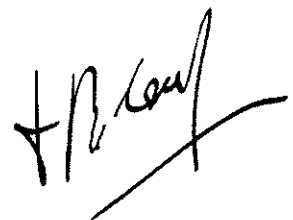
En ce début d'année, je suis heureux, très simplement, d'adresser mes vœux et ceux du Bureau du P.C.M. à tous les membres de notre Association et aux lecteurs de ce Bulletin.

Ce dernier inaugure une nouvelle formule que nous désirons appliquer désormais pour en augmenter l'intérêt, et qui consiste à centrer chaque numéro sur un thème particulier, le plus souvent d'actualité. Les Jeux Olympiques d'Hiver nous ont fourni l'occasion toute naturelle de parler, d'une façon sans doute inédite, des équipements sportifs et de loisirs qui se multiplient dans notre pays et à la réalisation desquels beaucoup d'entre nous sont directement associés.

Qu'il me soit permis de remercier ici très sincèrement Monsieur le Ministre de la Jeunesse et des Sports qui a bien voulu nous faire l'honneur de préfacer cette livraison.

Les vœux de Nouvel An sont également une occasion traditionnelle de faire le bilan de l'année écoulée et d'exprimer des souhaits pour l'avenir. Je ne sacrifierai toutefois pas à cette habitude car ce serait faire double emploi avec l'ordre du jour de notre prochaine Assemblée générale, qui se tiendra à Paris le 14 mars prochain, dans les conditions habituelles, et sera suivie le lendemain d'une visite du C.E.R.N. à Genève. Par contre je pense utile de soumettre dès à présent à tous nos camarades quelques thèmes de réflexion en vue de ces journées :

A une époque où la formation scientifique apparaît de plus en plus comme indispensable à la maîtrise des processus modernes de gestion et de décision, n'est-il pas nécessaire d'accorder une priorité nouvelle au resserrement des liens entre les grands Corps scientifiques ; de les doter d'organisations internes beaucoup plus efficaces, derrière les véritables chefs de Corps assistés de « conseils » ; d'élargir le champ de nos préoccupations, ce qui nous conduit à associer plus étroitement à nos activités nos camarades du secteur privé et à mieux marquer notre indépendance vis-à-vis des administrations traditionnelles ; de lutter plus efficacement pour que ces administrations adaptent leur esprit et leurs méthodes aux besoins d'un monde moderne en perpétuelle expansion ; enfin d'obtenir que nos moyens de formation soient eux aussi mis à l'heure et à l'échelle des besoins.





NÉCROLOGIE

M. Jean BAUDET

Inspecteur Général

des Ponts et Chaussées

M l'Inspecteur Général Jean **Baudet** vient de nous quitter le 20 novembre dernier, dans sa soixante et unième année

Sa disparition a douloureusement surpris ceux qui, n'ayant pas suivi au cours des derniers mois l'évolution de l'implacable maladie qui devait l'emporter, ont gardé le souvenir d'un homme resté jeune d'allure et d'esprit, dynamique, doté d'une puissance de travail que lui enviaient bien des plus jeunes

M Jean **Baudet** est né à Boulogne-sur-Seine le 28 août 1907. A 18 ans, il entre à l'Ecole Polytechnique et en sort dans les Ponts et Chaussées. A partir du 16 juillet 1930, il est chargé de l'Arrondissement d'Autun du Service ordinaire de Saône-et-Loire, puis en février 1945 de la direction de ce Service, il ne le quittera qu'en 1962 lorsque sa promotion au grade d'Ingénieur Général le lui imposera. Encore le retrouvera-t-il en 1965 dans sa Circonscription d'Inspection Bourgogne.

Si Autun avait attiré M Baudet, c'est que cet Arrondissement devait assurer la construction du pont du Fourneau sur la Loire près de Bourbon-Lancy, une réalisation de cette importance était rare à l'époque et ne pouvait manquer d'attirer un jeune Ingénieur désireux de concret.

Jusqu'en 1939 à une époque de faible activité, M Baudet ne se limite pas aux objectifs traditionnels et conçoit les réseaux d'eau et d'assainissement de l'agglomération de Montceau-les-Mines avec un tel souci de l'avenir que jusqu'à aujourd'hui, les réalisations se sont inscrites à de faibles retouches près dans les avants-projets de l'époque.

Puis c'est la guerre le 2 septembre 1939 M Baudet rejoint son unité pour connaître ensuite la captivité. Cette période d'inaction forcée ne sera toutefois pas totalement perdue, car il en profite pour participer à des cours organisés dans son Oflag, et personnellement se charge de celui de Résistance des matériaux.

Le 1^{er} décembre 1941 il peut retrouver son poste à Autun et dès son retour, il consacre une grande partie de son activité privée à ses anciens compagnons de captivité. Mais la poursuite des combats va lui offrir de nouveaux champs d'action.

L'un laissé dans l'ombre fut sa complicité avec les organisations de résistance de la région elle lui valut quelques aventures dont il ne parlait que sous l'aspect anecdotique.

L'autre est consécutif aux bombardements sur le Creusot en 1943. Les graves destructions à l'industrie et aux biens vont lui permettre de dépasser dès l'origine le problème des déblaiements et des dommages de guerre pour penser en pleine guerre à la reconstruction et encore plus à l'urbanisme. Sa carrière associera désormais les préoccupations de l'Ingénieur et celles de l'urbaniste.

Dès 1945, M. Baudet va élargir son champ d'action en Saône-et-Loire se voyant confier les services des Ponts et Chaussées et Construction. Et il devient difficile de suivre la carrière d'un homme qui s'intéresse à tous les problèmes à sa portée.

Dans le domaine des techniques, c'est l'adaptation en métropole des techniques routières mises au point en Tunisie, qui se poursuit par les techniques modernes, des bétons d'argiles aux « stabilisés mécaniques », aux « stabilisés aux liants hydrocarbonés » pour en finir par les graves-laitiers. Toutes les étapes successives ont été expérimentées, éventuellement mises au point et appliquées. Et pour suivre ces problèmes, M. Baudet crée à Autun un laboratoire qui deviendra plus tard un des premiers laboratoires régionaux.

Dans le domaine des moyens, c'est la mécanisation, entreprise dès 1947, en utilisant à la fois les matériels spécifiques remarquables au cours d'une mission aux U.S.A. et les tracteurs agricoles.

Dans le domaine de l'organisation et de la productivité c'est la mise en œuvre de méthodes de mesure de travail, dont l'évolution aboutira à la comptabilité analytique.

Dans le domaine de la formation professionnelle, ce sont les premiers cours de « chefs cantonniers » dont l'évolution conduit à la création, quelques 15 ans plus tard, du premier centre de formation professionnelle, ce centre de Mâcon qui devait expérimenter les moyens et les méthodes de l'enseignement diffusé aujourd'hui.

Dans le domaine de la construction, c'est le lancement des premiers H.L.M., des premières expériences du « secteur industrialisé », l'intervention du budget départemental pour soutenir les offices et sociétés d'H.L.M., les formules financières destinées à aider les collectivités pour la réalisation de lotissements, l'aide aux particuliers pour l'acquisition de terrains.

Dans le domaine de l'urbanisme, c'est le plan d'urbanisme du Creusot, un des premiers plans approuvés à l'issue de la guerre, puis l'étude de toutes les agglomérations du département, et enfin l'étude du plan de modernisation et d'équipement de Chalon, test méthodologique sur les villes de moins de 100.000 habitants. C'est à cette occasion, et ceci devait constituer une expérience très importante pour l'avenir, la conviction acquise et répandue que la confrontation entre Architectes et Ingénieurs améliore la qualité des études et enrichit chacun des partenaires.

Dans le domaine de l'aménagement du Territoire enfin, il fut un des premiers à poser le problème du développement du Centre Industriel du Département, ce qui l'amènera à concevoir et entreprendre la Route express Chalon-Montceau-le Creusot, et surtout à en entrevoir les conséquences possibles et à lancer l'idée d'une vaste agglomération multipolaire.

Ses éminentes qualités lui valurent d'être l'un des premiers à bénéficier des dispositions de l'article 7 du statut des Ingénieurs des Ponts et Chaussées : en 1959 il avait rang et prérogatives d'Ingénieur Général. Dès ce moment, ses missions au plan national se multiplièrent jusqu'au jour (31 décembre 1961) où il dut quitter à contre cœur, son cher Service de Saône-et-Loire et se consacrer aux missions d'Inspecteur Général.

Celles-ci lui permettront de retrouver en 1965 la Bourgogne lorsqu'il est chargé de la 17^e Circonscription. Mais surtout il cumule les tâches tant techniques qu'administratives : il est chargé de mission par le Directeur des Routes pour les moyens des services autoroutiers, il collabore aux travaux du Plan, préside le Groupe de Travail des Equipements urbains, est membre du Conseil de Perfectionnement de l'Ecole des Ponts et Chaussées, Membre de la Commission de Réforme Administrative Départementale, Président de la Commission des Routes Economiques de l'A.I.P.C.R. Il faudrait y ajouter un plus grand nombre encore de missions officielles où ses qualités de contact humain étaient particulièrement appréciées.

La rosette d'Officier de la Légion d'Honneur était venue, dès 1955 récompenser cette activité inlassable.



Le raccourci de la carrière de M. Baudet fait apparaître les qualités de l'homme encore plus que celles du technicien : intelligence, énergie, amour du métier, sens du concret sans doute, mais surtout connaissance et souci des hommes, de leurs préoccupations, de leurs motivations. Si le carnet de rendez-vous trop rempli ne laissait guère la place aux conversations sans intérêt, M. Baudet savait toujours trouver le temps d'écouter un collaborateur défendre un point de vue et plus encore lui faire partager ses soucis et ses difficultés.

Ce respect et ce souci d'autrui, fondés sur une profonde charité chrétienne, expliquent la diversité des témoignages qui se sont fait jour après son décès et qui émanent de ceux qui, à des titres divers, ont bénéficié de ses conseils. Il avait en particulier réussi à faire la liaison entre les générations et à être écouté et suivi non seulement par ses contemporains mais aussi par les plus jeunes qui le consultaient souvent et qu'il aimait accueillir.

Homme de contact dont les propos et même les reproches étaient toujours bienveillants, homme d'action d'un dynamisme singulier mais dont l'opportunisme se reflétait sur un visage toujours éclairé d'un bon sourire, la personnalité de M. Baudet était particulièrement attachante et ses collaborateurs en ont été profondément marqués.

« Ce que nous lègue Jean **Baudet**, a conclu M. Spinetta, parlant au nom du Ministre de l'Équipement et du Logement, c'est la vertu d'un grand exemple et la pérennité d'un grand souvenir ».



Il y a dix ans seulement, la France était de toutes les nations modernes l'une des plus sous équipées en installations sportives et de Jeunesse.

C'est alors que, la reconstruction à peu près achevée, la vague de fond scolaire dépassée, l'opinion publique prit soudain conscience des besoins de la jeunesse et des sports et du retard accumulé, non seulement avant-guerre, malgré l'effort de Léo Lagrange, mais surtout après-guerre où les crédits de la loi BOROTRA, dévalués d'année en année, furent pratiquement les seuls, pendant 15 ans, à permettre quelques réalisations, cependant que déferlait la vague démographique, que s'élevaient des écoles et lycées sans gymnases ni terrains de sports et que s'édifiaient des quartiers et des villes nouvelles sans piscines ni foyers de jeunes.

Dès 1958, le budget de la Jeunesse et des Sports marqua une volonté de redressement, confirmée par deux lois programmes successives

dans le cadre des IV^e et V^e plans de Modernisation et d'Equipement.

Parallèlement, la structure même évoluait d'un Haut-Commissariat à un Secrétariat d'Etat, pour aboutir en 1966 à la création d'un Ministère de la Jeunesse et des Sports avec vocation interministérielle pour tous les problèmes intéressant l'ensemble de la jeunesse française.

Ce changement de dimension dans la façon de situer les problèmes, aboutissement logique de la prise de conscience de l'opinion publique, a consacré la volonté du Gouvernement de traiter ces problèmes de façon globale.

Si les attributions propres du Ministère en matière d'équipement n'ont pas varié, il n'en reste pas moins que, dans ce domaine autant qu'en tout autre matière, une vision globale et élargie est indispensable pour que les équipements sportifs et de jeunesse s'insèrent de façon harmonieuse et cohérente dans un urbanisme qui soit un véritable humanisme.

Depuis plus d'un quart de siècle, les services des Ponts et Chaussées prêtent leur concours à la Jeunesse et aux Sports sur tout l'ensemble du territoire, le Ministère de l'Equipement alimente en outre les services de l'Equipement de l'Administration centrale en techniciens de haute valeur.

C'est pourquoi je suis particulièrement heureux que le Bulletin du P.C.M. ait décidé de consacrer un numéro spécial aux problèmes d'avenir des équipements pour la Jeunesse et les Sports.

François MISSOFFE,

Ministre de la Jeunesse et des Sports.

PRÉAMBULE

par **M. J.-B. GROSBORNE**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées,
Chargé des Services de l'Équipement au Ministère de la Jeunesse et des Sports.

Jeunesse, sports, plein air, loisirs, vacances,... autant de sujets qui ne pouvaient rester emprisonnés dans les limites étroites et arbitraires d'attributions de tel ou tel Ministère ; aussi M. MISSOFFE, Ministre de la Jeunesse et des Sports, a-t-il reçu compétence pour assurer une coordination interministérielle des problèmes intéressant la jeunesse, soit qu'ils ressortissent uniquement aux compétences d'autres Ministères (emploi, logement, apprentissage...), soit qu'ils se rapportent à des domaines plus directement liés aux attributions propres des services du Ministère : le sport, le plein air, les loisirs socio-éducatifs et de détente.

Ainsi la structure administrative peut-elle appréhender la véritable mesure des problèmes à traiter.

Après les timides essais de 1936 avec le Sous-Secrétariat d'Etat aux Sports et Loisirs de Léo Lagrange, c'est du temps du Commissariat Général à l'Éducation Générale et aux Sports de BOROTRA que l'équipement sportif prit avec M. GLASSER, puis M. COUTEAUD, une « dimension » technique, une organisation et des méthodes de travail qui ont marqué profondément les structures actuelles, malgré la période 1945-1958 de budgets presque nuls et le glissement vers les tâches de l'Éducation Nationale qui fut heureusement suivi d'une reconstitution progressive des services propres à la Jeunesse et aux Sports.

En particulier, depuis plus d'un quart de siècle, le Ministère de l'Équipement est l'organisme technique déconcentré qui représente le Ministère de la Jeunesse et des Sports sur l'ensemble du territoire, alliant à une mission officielle de service de contrôle ou de service constructeur, une mission parallèle de conseil vis-à-vis des services extérieurs de la Jeunesse et des Sports à des collectivités, et une mission de coordination dans le cadre des attributions de ces services locaux en matière d'urbanisme.

Grâce à cette action constante, un effort considérable a été opéré dans le domaine de l'équipement depuis une dizaine d'années notamment par les deux lois programmes d'équipement sportif et socio-éducatif. Cet effort commence à porter ses fruits de façon évidente et il n'est de jour où ne soit inauguré dans telle ou telle commune, un terrain de sports, un gymnase, une maison ou un club de jeunes, une piscine, un centre de vacances, un club nautique ou équestre.

Aussi, dès maintenant, les premières dispositions prises pour la préparation du VI^e Plan (1971-1975) ont pour objet une harmonisation, d'une part des équipements entre eux et avec ceux des autres ministères et dont la vocation est voisine ou connexe afin d'éviter les doubles-emplois ou sous-emplois par suréquipement local, et d'autre part les équipements projetés avec les programmes et perspectives d'animation afin d'en assurer, non seulement le plein emploi, mais surtout le judicieux et efficace emploi.

Il serait sans intérêt d'exposer les méthodes de travail du Ministère, la planification à la fois rigoureuse et sans rigidité excessive, les critères objectifs de répartition, la régionalisation, la déconcentration, etc... Ces principes généraux sont connus, sinon du grand public, tout au moins des services administratifs et techniques et des collectivités intéressées. Il n'est pas question ici de résumer le numéro spécial du Moniteur des Travaux Publics où les procédures et directives techniques sont détaillées.

Par contre, le Bulletin du P.C.M. ayant bien voulu centrer le présent numéro sur les problèmes d'équipement pour la Jeunesse et les Sports, nous traiterons les trois volets suivants de l'action du Ministère :

- les orientations et recherches pédagogiques et techniques
- réflexions sur l'aménagement de Grenoble et de ses environs pour les Jeux Olympiques.

Les problèmes de transport pendant les Jeux.

- le plein air et l'urbanisme : bases de plein air et de loisirs et parcs naturels régionaux.

ORIENTATIONS ET EXPÉRIENCES

par **J.-B. GROSBORNE** Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées,
Chargé des Services de l'équipement au Ministère de la Jeunesse et des Sports.

On peut situer, en fonction de leur motivation, les orientations et recherches menées par le Ministère de la Jeunesse et des Sports en matière d'équipement, sans qu'il soit possible d'opérer un véritable classement en catégories.

Qu'il s'agisse en effet de notions pédagogiques, au sens le plus large du terme : besoins exprimés par les divers utilisateurs pour assurer au mieux leurs activités, qu'il s'agisse de notions de rentabilité : rentabilité humaine de l'investissement en fonction de sa destination et de sa fréquentation, frais d'entretien et de fonctionnement, qu'il s'agisse de coordination avec les investissements réalisés par d'autres ministères, ou bien de recherches plus strictement techniques sur des procédés de mise en œuvre ou sur des techniques particulières, toutes les actions menées obéissent à des idées directrices analogues : possibilités d'animation et conditions à remplir pour que cette animation, et donc leur rentabilité humaine, soient maximales ; plein emploi des équipements, tant ceux relevant du Ministère que ceux, connexes, dépendant d'autres Ministères ; recherche de l'économie maximum par des améliorations techniques, des préfabrications ou rationalisations plus ou moins poussées, mais toujours dans l'optique d'un équilibre optimum entre les trois aspects de l'économie : la construction, l'entretien et le fonctionnement.

On pourrait presque dire que la notion de *plein emploi* dans le sens des horaires d'utilisation, du nombre des usagers et surtout d'un emploi rendu judicieux et efficace par les possibilités d'animation et les facilités d'entretien et de gestion, domine et implique tous les autres impératifs.

C'est ainsi que la climatisation de l'eau des piscines de plein air a permis d'en augmenter la durée d'utilisation de plusieurs mois (presque le double dans la plupart des cas), que l'éclairage de certains terrains de sport d'entraînement, allié avec une conception de sols dits « en dur » permet, en sus d'une utilisation scolaire dans la journée, une utilisation sportive le soir.

Mais c'est aussi, en fait, au plein emploi en même temps qu'aux notions d'économie, que répondent les recherches plus élaborées sur les écoles ouvertes, sur l'utilisation des écoles désaffectées, sur les piscines transformables, sur les clubs de jeunes, etc...

Souvent même, c'est à la technique proprement dite qu'il appartient de chercher à faire évoluer certaines conceptions des utilisateurs en passant parfois par une révision de leurs concepts sur les équipements individuels ou en attirant leur attention sur tel ou tel inconvénient des pratiques courantes.

I. — LA POLYVALENCE ET L'ACTION INTERMINISTERIELLE

a) La politique de l'équipement sportif unitaire.

Revenons au problème du plein emploi des installations sportives. En 1964, le Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports reçut compétence pour la construction des installations sportives scolaires et universitaires.

Contrairement à une idée couramment répandue dans le grand public qui constatait quotidiennement l'ouverture d'une nouvelle école ou d'un nouveau lycée sans installations sportives, cette décision n'a pas été une sorte de constat de carence de l'Education Nationale.

Celle-ci, en effet, après certes plus d'une décennie de manque d'intérêt pour l'Education Physique et Sportive, finançait à peu près régulièrement, depuis deux ou trois ans, les gymnases et terrains d'éducation physique des établissements dont elle avait la charge et même commençait à effectuer de timides investissements en équipements sportifs universitaires.

La raison profonde fut dévoilée aussitôt, c'était une orientation nouvelle et fondamentale de la politique d'équipement sportif : celle de la fusion des équipements sportifs dits scolaires avec les équipements sportifs dits civils, pour réaliser un réseau unique d'équipement devant satisfaire l'ensemble des besoins, qu'ils soient scolaires ou non scolaires, et qu'ils concernent l'éducation, l'initiation sportive, l'entraînement sportif en vue de la compétition (voire la compétition elle-même) ou le sport activité d'entretien physique ou de détente, à la disposition de tous.

Ainsi, plus de gymnase scolaire vide après 16 h. 30, jalousement gardé, fermé par ses responsables et d'ailleurs souvent sous-dimensionné pour les besoins de sociétés sportives locales, et plus de gymnases utilisés seulement en soirée par des sociétés sportives et fermés toute la journée.

De même, on était à la veille d'assister à une floraison anarchique de piscines de dimensions diverses, les unes de 12,50 m \times 6 m dans les écoles primaires, les autres 25 m \times 10 m dans les établissements du second degré, le tout couronné par des piscines municipales classiques mixtes faisant ainsi dans la journée double emploi avec les précédentes.

Cette politique française de l'équipement sportif est, à vrai dire, assez originale car la plupart des pays ont conservé le principe du double réseau d'équipement, encore que certains, en fonction de la notion d'« école ouverte » assurent un relatif plein emploi des installations scolaires.

Bien sûr cette conception originale suppose une adaptation dans les conceptions d'urbanisme et d'ordre pédagogique pour les horaires, et une période transitoire où s'édifient encore des équipements spécifiques était inévitable. La prise de conscience au niveau de l'urbanisme est lente, mais commence à porter ses fruits tandis que le problème des horaires reste encore posé dans la presque totalité des établissements.

b) Eviter le schisme interne Jeunesse-Sports.

Dans le même ordre d'idée, malgré les efforts déployés à tous les niveaux des services de la Jeunesse et des Sports, le rapprochement entre les activités dites de Jeunesse et d'Education Populaire et les activités sportives et de plein air, commence seulement à rencontrer l'adhésion générale et, la conception même des équipements peut aider considérablement à atteindre ce but.

Pendant longtemps, en effet, les pratiquants sportifs considéraient avec quelque commisération les adeptes des disciplines d'éducation populaire « les joueurs de marionnettes », tandis que ces derniers jouaient un peu les « forts en thème » de la Jeunesse et des Sports, rejoignant ainsi l'état d'esprit désormais heureusement révolu qui était celui de l'Université de l'entre-deux guerres, vis-à-vis des disciplines sportives.

En fait, derniers nés de la Jeunesse et des Sports, ils éprouvaient une peur instinctive et irraisonnée de la vitalité traditionnelle des sociétés sportives.

Maintenant l'entité « Jeunesse et Sports » commence à être admise et l'articulation des équipements entre eux est de plus en plus pratiquée.

c) L'école ouverte.

Dans le même esprit, allant beaucoup plus loin, les responsables des Ministères voisins se sont rapprochés pour rechercher des solutions économiques et intelligentes aux problèmes auxquels ils sont quotidiennement confrontés.

Mais, chaque pas en avant représente une brèche à opérer dans un mur d'enceinte ou un verrou à faire sauter, puis se heurte à une véritable bastille d'oppositions dont il faut faire le siège et qu'on ne peut enlever qu'après des années d'efforts.

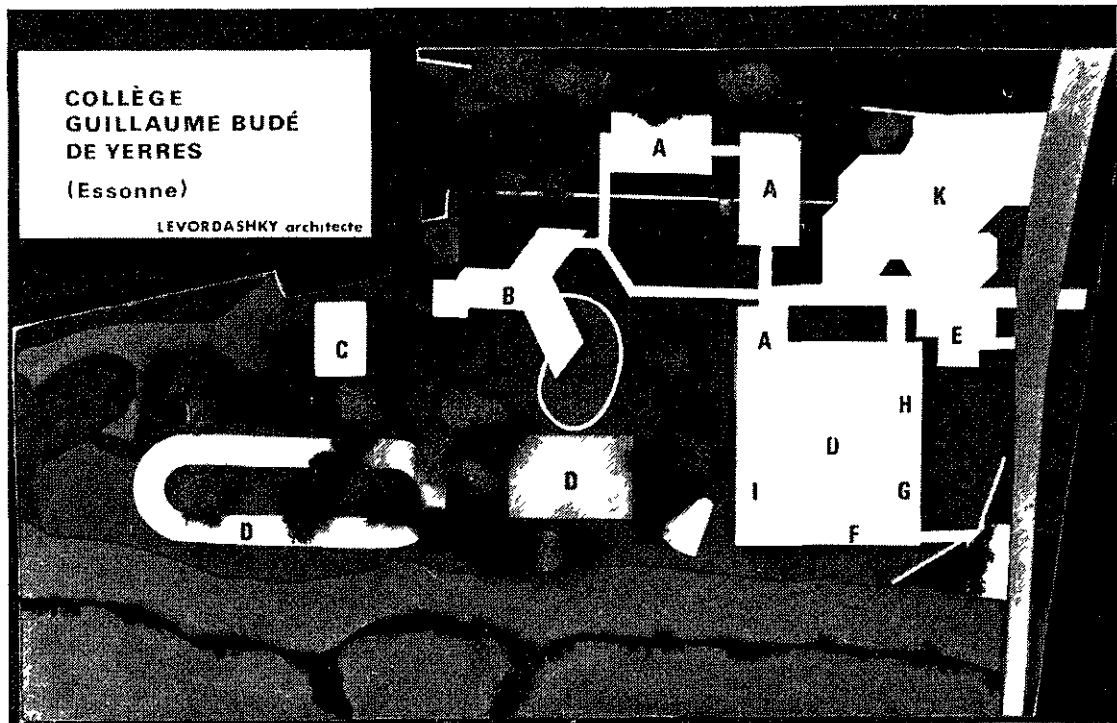
En effet, le cloisonnement administratif et budgétaire et, surtout, les traditions et habitudes traduites en règles et normes toutes différentes, représentent une puissance d'inertie qui ne facilite pas la coordination d'investissements pourtant complémentaires, et surtout l'interpénétration effective et libérale d'activités différentes, mais, elles aussi, complémentaires.

Cependant le concept est simple, logique et semble s'imposer à l'esprit : l'école, le collège ou le lycée est un établissement vivant de 8 h. à 16 ou 17 h. cinq jours par semaine et trente semaines par an. Pour des raisons évidentes d'économies en regard des énormes besoins, il ne dispose presque pas de foyer pour les élèves ; il ne comporte pas de salle de conférence ou de réunion permettant de réunir plusieurs classes pour des conférences, projections ou représentations théâtrales ; sa bibliothèque ne déborde guère ses besoins stricts.

Par contre ses salles sont fermées le soir, qu'il s'agisse de salles organisées et équipées pour le dessin, la musique, l'enseignement ménager, les travaux manuels, ou de classes banales.

Par contre aussi l'énorme investissement que représente la demi-pension, avec ses cuisines, ses réserves, ses salles à manger, ne sert, bon an mal an, que 150 repas par jour, tandis que le soir et le dimanche les jeunes travailleurs ne savent où trouver une nourriture saine et suffisante pour un prix en rapport avec leurs moyens. Pour ceux qui logent en foyers de jeunes travailleurs, des services spéciaux de cuisines et salles à manger sont édifiés, services généralement mal utilisés à midi, heure à laquelle les jeunes déjeûnent sur le lieu de leur travail.

C'est pourquoi les quatre ministères intéressés, Education Nationale, Jeunesse et Sports, Affaires Culturelles et Affaires Sociales, réalisent un premier équipement intégré — encore bien timidement intégré — à Yerres (Essonne) où sont jumelés, avec interpénétration et prestations respectives de locaux : un C.E.S. de 1.200 élèves, une Maison de jeunes, des équipements sportifs, une bibliothèque, un théâtre et une galerie d'exposition, un centre d'initiation artistique, un centre de formation professionnelle des adultes, un centre social et, en tranche suivante, un foyer de jeunes travailleurs qui utilisera le restaurant du C.E.S.



- | | |
|--|---|
| <p>A Classes d'enseignement général
Classes d'enseignement spécialisé
Classes d'enseignement pratique</p> <p>B Restaurant (Etage)
Centre médical (rez-de-chaussée)</p> <p>C Logements de fonction</p> <p>D Equipements sportifs de plein air
Salle de sports</p> | <p>E Maison de jeunes</p> <p>F Bibliothèque publique</p> <p>G Discothèque publique</p> <p>H Centre social</p> <p>I Centre de formation professionnelle pour adultes</p> <p>K Centre culturel (théâtre, salles d'exposition, salles d'enseignement artistique)</p> |
|--|---|

C'est l'école ouverte sur la ville et sur la vie, le véritable centre permanent d'attraction de toute la vie éducative, culturelle sociale et sportive de la cité.

Expérience destinée à modifier profondément les tendances de l'urbanisme à l'heure où naissent tant de villes nouvelles, elle ne sera que ce qu'en feront les hommes et, si les bâtiments sont presque achevés, la véritable aventure ne fait que commencer : l'animation de l'ensemble qui ne doit pas sombrer dans une cohabitation en paix armée, mais vivre une seule action cohérente 24 h. sur 24, 7 jours sur 7 et 12 mois sur 12.

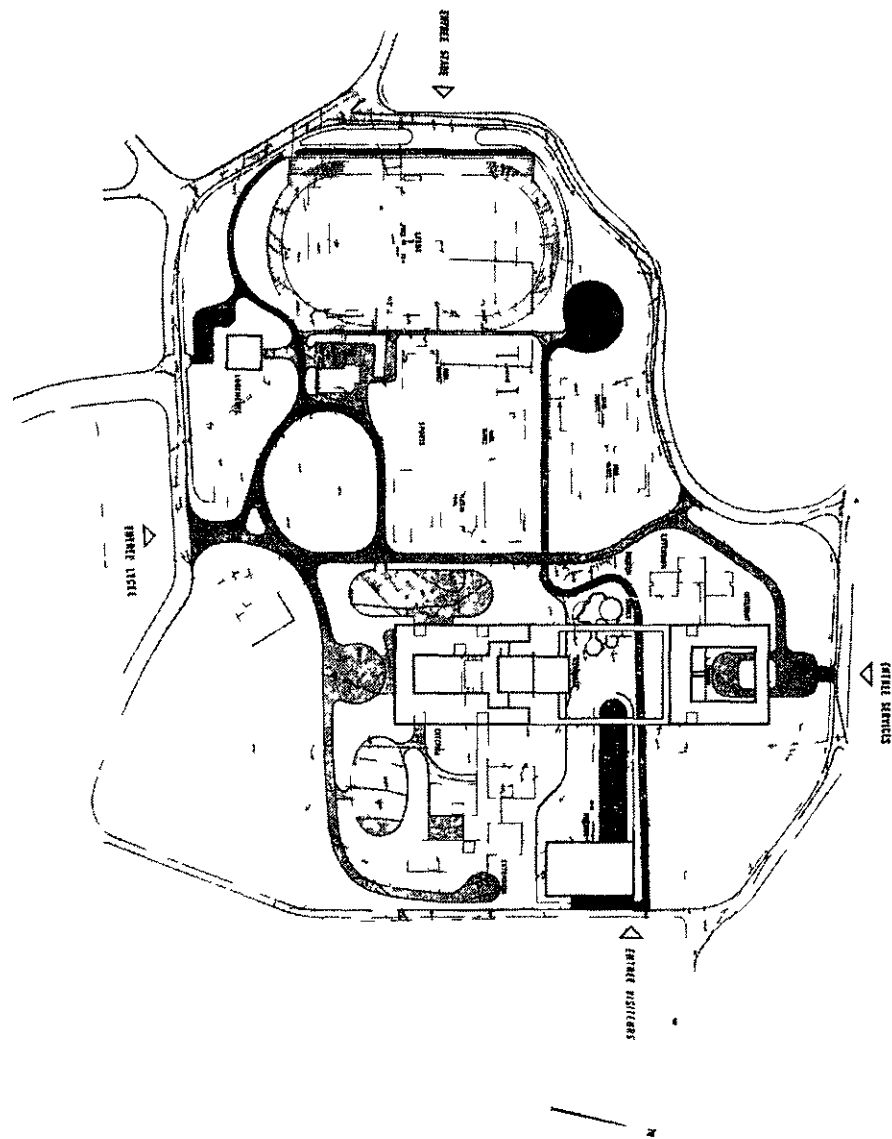
Bien qu'enserrée dans le corset des règles existantes, grâce à la qualité des hommes et à la bonne volonté de chacun, l'expérience se doit de réussir, car elle se situe dans l'ordre logique des choses et permettra de provoquer les indispensables changements de réglementation, voire de législation ou de statut... et, par voie de conséquence, de mieux apprécier les nécessités constructives.

D'autres expériences de même nature sont d'ores et déjà en gestation dans le but de déboucher, avant le VI^e plan, sur des vues suffisamment larges pour pouvoir orienter dans un sens nouveau les investissements des quatre ministères intéressés et, pourquoi pas, ultérieurement, d'autres ministères qui, eux aussi, construisent en vase clos des équipements analogues.

Ainsi, par la conjonction et la complémentarité des horaires d'utilisation des divers locaux associés, doit-on favoriser les méthodes nouvelles dites de mi-temps pédagogique, ou de tiers-temps pédagogique, culturel et sportif.



Maquette du projet de lycée - maison de jeunes - centre sportif de ΡΑΙΜΦΟΙ
 Architecte ΑΓΓΙΛΙΣΗ



Plan du lycée de ΡΑΙΜΦΟΙ

La magnifique réalisation de Font-Romeu où sont étroitement fusionnés, un lycée à vocation partiellement sportive et un centre d'entraînement en altitude, est une belle illustration de ce que peut permettre une intelligente coordination.

d) Les écoles rurales désaffectées.

Dans ce même esprit de collaboration, l'Education Nationale et la Jeunesse et les Sports ont lancé une enquête conjointe sur les écoles rurales désaffectées dans nombre de hameaux (notamment ceux de montagne ou de demi-altitude) où le nombre restreint des enfants ne justifiait plus une école et surtout un maître, et où le « ramassage scolaire » a résolu le problème de l'enseignement obligatoire. Une expérience d'utilisation de celles qui, parmi ces écoles, s'y prêtent particulièrement, comme point d'appui de centres de vacances d'enfants ou de jeunes gens, va avoir lieu dès 1968. On évitera ainsi la perte d'un patrimoine qui n'est pas négligeable, tout en redonnant une animation estivale à des hameaux déshérités et en provoquant, par le contact très direct des jeunes des villes avec la vie paysanne et ses servitudes et problèmes, une meilleure compréhension entre les jeunes des villes et les jeunes ruraux.

e) Autres recherches de coordination interministérielle.

Dans le même esprit, la liaison entre les centres aérés et les écoles de plein air pour enfants déficients à la périphérie des agglomérations importantes est recherchée et plusieurs projets sont déjà étudiés dans ce sens. Rappelons que les centres aérés sont des « centres de vacances à la journée » ouverts pendant tous les jours et les périodes de congé scolaire ; les enfants, « ramassés le matin » sont rendus aux familles le soir, après avoir passé une journée de loisirs sportifs, éducatifs et de détente, dans un lieu aéré, à peu de distance de l'agglomération.

La récente réglementation sur les locaux collectifs résidentiels liés aux constructions nouvelles d'immeubles d'habitations collectives, procède du même souci de collaboration, mais répond à un souci pédagogique essentiel, celui de permettre la dispersion à proximité immédiate, des usagers de micro-équipements sans affectation préalable définie.

II. — LES ACTIONS SPECIFIQUES ET TECHNIQUES

a) Les 1.000 clubs de jeunes.

Ce sont des soucis « pédagogiques » — toujours au sens très large du terme — également, qui ont inspiré ce qu'on appelle l'opération « 1.000 clubs de jeunes » où, tout ensemble, se trouvent réunies, une volonté d'association directe des jeunes à la construction, une recherche d'industrialisation et une expérience d'animation à une échelle suffisante pour que, dépassant le niveau du prototype isolé, elle puisse être significative.

Un concours fut lancé pour la construction de locaux de 150 m² de surface environ, comprenant essentiellement un vaste foyer avec coin de feu et quelques salles permettant des activités diverses. Ce concours présentait deux caractéristiques fondamentales : la première : possibilité pour les jeunes de monter intégralement, à partir de fondations exécutées par un entrepreneur local, leur bâtiment ; la seconde : par voie de conséquence, permettre une véritable fabrication en série d'éléments, sans servitudes de chantiers pour les constructeurs.

Ces deux soucis complémentaires, l'un pédagogique, l'autre de technique d'industrialisation, ne se dissocient guère l'un de l'autre et ne s'analysent, en fait, pas de façon aussi simple, car l'entreprise doit quand même se soucier d'initier les responsables du groupe, de coordonner ses livraisons aux divers points d'implantation en fonction de l'avancement des fondations, etc...

Après construction de cinq prototypes et choix de deux lauréats, la fabrication en série commence dès janvier 1968 et les montages dès Mars. L'expérience technique est donc lancée, mais l'expérience, au moins aussi délicate est lourde aussi d'enseignements : l'animation de ces clubs commence à ce stade, préfigurée par des études précises lors du choix des implantations.

b) Les halles de sports.

Si, pour les 1.000 clubs, la double volonté pédagogique d'intéressement des jeunes et d'industrialisation ont primé, ce sont, par contre, l'aspect financier et l'urgence des besoins qui, en matière de halles de sports, ont primé.

En effet, dans le domaine universitaire la situation des équipements sportifs était quasiment nulle en 1964. Or, les « campus », sortaient de terre un peu partout, les étudiants saturaient les bâtiments à peine livrés et aucun équipement sportif ne pouvait leur permettre un minimum de détente ; bien souvent même les hectares, ou dizaines d'hectares nécessaires, n'étaient pas réservés.

Il fallait donc d'urgence donner des outils de travail aux professeurs et étudiants, au minimum de frais, et cependant sans s'orienter vers de dispendieuses constructions provisoires.

C'est ainsi que naquit l'idée de la halle de sports, déjà timidement expérimentée dans un ou deux centres régionaux d'E.P.S. comme abri de repli pour les sports de plein air, en cas d'intempéries.

Les dimensions optima étudiées en accord avec les pédagogues sportifs, un concours fut lancé et deux types de halles primées et répétées chacune à une quinzaine d'exemplaires ; elles permirent en trois ans de parer au plus pressé et remportèrent un succès certain et tel qu'il marque un tournant dans la conception même des équipements sportifs couverts qui s'orientent désormais vers l'association d'une surface couverte assez grande, robuste mais rudimentaire, avec une surface classique beaucoup plus réduite.

64 m \times 32 m de surface de jeu utile, vestiaires douches, sanitaires, dépôts de matériel, sol en enrobés au bitume, air « dégourdi » pour éviter les condensations, la halle revient, y compris les fondations, branchements, honoraires, abords, etc... aux environs de 1.250.000 F.

L'Industrialisation.

Mais, bien qu'il se soit agi de bâtiments simples, réalisés en travaux d'Etat, sur des terrains appartenant à l'Etat et généralement vastes, la coordination nécessaire pour assurer un démarrage cadencé des chantiers permettant la rotation des équipes, s'est avérée très difficile.

Et cette difficulté est un avertissement de prudence pour la recherche de solutions évoluées et industrialisées pour le VI^e plan.

En effet, les équipements sportifs sont de « petits » chantiers, vu sous l'angle de l'entreprise, et ces chantiers ne représentent pas en eux-mêmes une présérie comme peut représenter une école de 20 classes ou un bâtiment de 30 ou 40 loge-



*Piscine Municipale de Noyon
Type Été-Hiver à Structure Mobile « Maglodome »
(MacGregor-Comarain S.A.)*

ments. L'implantation dans le site a donc une influence très importante sur l'opération. De plus, les opérations sont dispersées sur le territoire et, souvent même, il est souhaitable de varier le type architectural, afin de « personnaliser » le bâtiment, notamment en matière de maison et foyer de jeunes.

Enfin, les types d'équipement sont nombreux et variés et ne peuvent s'adapter « linéairement » à la population à desservir. Si l'école primaire comptera, suivant les besoins, 10, 15, 20 classes, la piscine passera de 25 m \times 10 m à 25 m \times 10 m + bassin d'apprentissage, puis 25 m \times 12,50 m + bassin-école, etc... avant qu'on envisage de construire deux piscines, le volume à construire ne peut s'adapter par adjonction de cellules complémentaires, mais suivant les trois dimensions.

La recherche du plein emploi et de l'imbrication des besoins de jeunesse et de sports complique encore un problème dont la solution n'est pas évidente.

Une procédure d'agrément de projets-types et d'études-types a cependant été mise au point et permet, tout en délivrant à certains hommes de l'art et à certaines entreprises une sorte de « label » de qualité, de sonder peu à peu les possibilités d'industrialisation plus ou moins poussée qui peuvent s'offrir pour le VI^e plan.

c) Les piscines transformables.

Beaucoup plus techniques sont les recherches et expériences menées sur les piscines transformables.



La piscine à couverture gonflable de LOUVIERS

Ce n'est pas d'hier qu'est né le désir de se libérer de la classique piscine couverte bruyante et saturée d'humidité et d'odeur de chlore. Dès avant-guerre des expériences limitées de toits ouvrants ou de parois ouvrantes avaient été faites.

Pendant et après l'occupation, des piscines de plein air furent construites, sans climatisation d'abord, puis, après certaines expériences dans le Nord et le Pas-de-Calais notamment, avec climatisation.

Quand, en 1958, les budgets permirent enfin la construction de nouvelles piscines couvertes, on chercha d'abord à améliorer les techniques anciennes, notamment sur l'acoustique, l'éclairage, le traitement de l'eau, les revêtements de sols, etc..., puis à jumeler piscines couvertes et de plein air, à associer aux piscines couvertes des plages de plein air prolongeant la plage couverte avec paroi latérale ouvrante, etc...

Enfin, on se reposa le problème de la piscine hiver-été en termes plus faciles qu'avant-guerre, en raison de l'apparition des matériaux et procédés de construction nouveaux.

Deux voies s'ouvraient naturellement, les solutions démontables et les solutions éclipçables.

Au rang des premières, se situent en premier lieu les structures gonflables dont le principe utilisé par ailleurs pour le radome de Plemeur-Bodou, ou pour des enveloppes de protection de radar, est bien connu ; il s'agit simplement d'une enveloppe en toile résistante dans laquelle on pénètre par un sas et qui est maintenue en érection par simple surpression d'air par rapport à l'atmosphère extérieure.

Après quelques expériences plus ou moins heureuses dues à la qualité des toiles, celles-ci s'améliorant, les solutions sont maintenant valables, mais nécessitent encore pour les piscines certaines améliorations (surtout en matière de correc-

tion acoustique). L'école des Roches, Louviers, bientôt Meulan, sont dotées de telles structures qui rendent de très appréciables services. Elles sont montées au seuil de la mauvaise saison puis démontées au début de la belle saison.

Des solutions démontables « en dur » où c'est une « boîte » légère qui recouvre le bassin, que l'on déplace et met sur une aire de garage à la belle saison, représentent une autre version dans cet ordre d'idées.

Mais si, par les systèmes démontables on offre une piscine couverte à très peu de frais aux usagers, on ne résoud pas le problème du mauvais temps inopiné, or nos climats, surtout en demi-saison, sont essentiellement variables.

Par contre, les solutions éclipseables peuvent à tout moment transformer la piscine de plein air en une piscine couverte et réciproquement.

Le système a d'abord été appliqué aux toitures ouvrantes par éléments télescopiques (comme le toit d'une péniche) découvrant la surface du bassin. Même conjugué avec une paroi latérale ouvrante, ce système ne donne évidemment pas l'agrément complet du plein air.

Aussi un système télescopique « toit et murs » a-t-il été étudié et réalisé à Noyon (Oise). Les éléments de structure, portiques vitrés ainsi réalisés, entraînés par des chaînes synchronisées viennent s'emboîter les uns dans les autres au-dessus des annexes de la piscine et découvrent totalement le bassin et ses plages, transformant la piscine couverte en piscine de plein air.

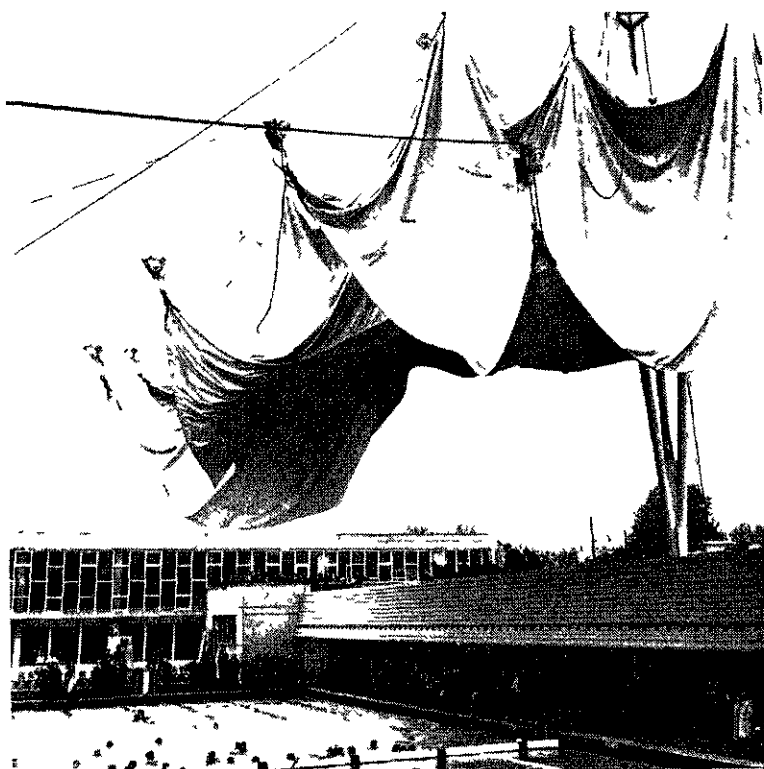
C'est une solution extrêmement robuste, donnant les caractéristiques habituelles et classiques, soit du couvert, soit du plein air, à volonté, la manœuvre durant une dizaine de minutes.

S'inspirant des principes de natation d'hiver en plein air, déjà utilisée en altitude ou dans certains bassins de pays de l'Est, mais avec adaptation au climat de plaine de l'Ouest européen, où pluie, vent, neige ou brouillard peuvent se succéder, M. MISSORRE décida de prendre le risque d'une expérience totalement inédite : une piscine sans murs, seulement abritée par un vaste vélum mobile.

Etudiée et réalisée en à peine plus d'un an, cette piscine hors série, déjà surnommée « à géométrie variable » sise boulevard Carnot à Paris (XII^e), allie à des prix de revient inférieurs au prix de revient des piscines traditionnelles, les avantages du couvert et du plein air.

Le principe est le suivant :

- une plage est rendue habitable par tous temps par un rideau de chaleur à pulsion lente associé à des lampes à infra-rouge et à un léger chauffage de la dalle de plage.



La piscine Carnot. — Arch. TAILLIBERT
Descente de la couverture plastifiée

- Cette plage donne latéralement accès au bassin qui est débarrassé de toute vapeur superficielle qui eût rendu aléatoire la surveillance de sécurité, par un soufflage horizontal à grande vitesse.
- Une vaste toile de fibre de verre et résines synthétiques, armée de câbles, se déploie à volonté au-dessus du bassin, grâce à des points de suspente auto-moteurs et synchronisés qui se meuvent sur des câbles et remontent la toile en haut d'un mât unique.

Dans cette même piscine sont expérimentés des systèmes de vestiaires self-service avec déshabillage collectif, une paroi mobile de cloisonnement du bassin en deux bassins, pouvant se rabattre sur le fond ou se verrouiller en position verticale, un tremplin hydraulique, etc... En outre, cette piscine appartenant à l'Etat sera une sorte de laboratoire permanent, notamment en matière de filtrage et surtout de stérilisation (le Brome va y être très prochainement substitué au chlore, pour le plus grand bien des yeux des nageurs).



Nous n'entrerons pas dans le détail des nombreuses recherches menées simultanément dans des domaines bien différents les uns des autres, les tremplins de ski à piste plastique, utilisables l'été, les pistes artificielles, les golfs sur surface réduite, les divers sols de gymnases, de terrains de sports, les patinoires, etc... nous avons simplement voulu déployer très rapidement l'éventail des voies de recherches depuis celles, fondamentales, qui touchent à l'urbanisme et à la coordination des équipements publics jusqu'à la recherche de solutions très évoluées ou résolument originales et, en déployant cet éventail, nous avons cherché à faire sentir la trame commune à ces actions : plein et judicieux emploi, qui doivent se traduire en définitive par économie et efficacité sur le plan humain.



FONT-ROMEUE. — *Le lycée climatique et sportif*
Architecte : R. TAILLIBERT

GRENOBLE ET LES JEUX OLYMPIQUES

I. RÉFLEXIONS SUR LES JEUX OLYMPIQUES D'HIVER

par **M. LE GUEN**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées,
Conseiller technique pour les Jeux de Grenoble,
au Cabinet du Ministre de la Jeunesse et des Sports.

« Panem et Circenses » est l'expression qui nous est restée d'une période où le peuple romain n'avait plus d'autres ambitions que les spectacles gratuits au cours desquels des vivres étaient distribués.

Du pain et des jeux. — Pour ces derniers, je pense qu'ils seront donnés aux visiteurs, aux Grenoblois et à l'ensemble des téléspectateurs qui suivront ces manifestations, dans tout le monde, par les compétitions sportives elles-mêmes et par les spectacles à caractère culturel, ou populaire qui seront offerts pendant toute la période des Jeux.

Ce que j'appelle le Pain des Jeux est ce qui restera lorsque les épreuves sportives seront terminées, c'est-à-dire les équipements.

D'une olympiade à l'autre, nous sommes frappés du développement donné aux équipements, non seulement aux équipements sportifs, mais aux équipements généraux.

Les raisons en sont multiples, d'abord les organisateurs cherchent à donner aux manifestations plus d'éclat que n'en avaient les précédentes.

Le monde évolue constamment et ce qui est valable une année ne l'est plus quatre ans plus tard. L'intérêt porté par l'ensemble de la population aux manifestations sportives, décuplé par la Télévision, est incontestable. Et les succès remportés par l'Équipe de France dans les disciplines alpines sont de nature à augmenter cet intérêt. Un signe ne trompe pas, c'est l'ampleur de la publicité qui entoure tout ce qui concerne, de près ou de loin, l'organisation des Jeux. Si l'on veut bien considérer les aspects économiques du problème, l'importance donnée à la publicité n'est pas pour surprendre, l'occasion est trop belle pour faire connaître à l'étranger les produits français et pas seulement dans le domaine des articles de sports. La région dauphinoise toute entière, et au-delà, toutes les Alpes Françaises, devraient connaître une brusque promotion du tourisme.

Un autre élément permet d'expliquer l'ampleur donnée aux équipements, cet élément résulte de l'évolution de la technique sportive. Il en est un peu en matière de sports comme dans le domaine militaire. Pour un athlète engagé, le nombre de personnes qui se trouvent à l'arrière ne cesse de s'accroître. Ainsi, à Grenoble, pour environ 2.000 athlètes qui participeront aux Jeux, le Comité d'Organi-

sation a la charge de 20.000 personnes (journalistes, officiels, personnels des services publics venus à Grenoble en renfort, services d'hébergement et de restauration, etc...), et ceci sans compter l'apport du Ministère des Armées dont la contribution est estimée à l'équivalent de 400.000 hommes/jour.

L'honneur de célébrer les Jeux Olympiques, selon la Charte, est confié à une ville, non à un pays. Mais quelle collectivité locale a les moyens propres d'organiser une telle manifestation ?

Le Comité d'Organisation s'est constitué sous la forme d'une Association régie par la Loi de 1901, mais il n'a pas de ressources en dehors des recettes escomptées et des bénéfices retirés des contrats publicitaires. A l'heure actuelle, les subventions de fonctionnement accordées et supportées principalement par le budget du Ministère de la Jeunesse et des Sports, sont de l'ordre de 120 millions sans compter les nombreuses prestations apportées par les différents départements ministériels. En dehors du Ministère des Armées, dont j'ai parlé, je ne citerai, comme exemple, que l'apport de l'Education Nationale qui fournit l'ensemble du mobilier destiné au logement de 20.000 personnes et les cuisines nécessaires à leur restauration, la direction de ce Service de restauration étant assurée par des personnels de l'Intendance scolaire et universitaire.

Ces dépenses de fonctionnement n'ont aucune commune mesure avec les dépenses d'équipement qui atteignent 1.100 millions. Une telle charge ne pouvait être supportée par la ville de Grenoble et les collectivités locales intéressées. Chacun des départements ministériels est intervenu pour assurer le financement dans le cadre de sa propre réglementation en accordant en général les subventions au taux le plus élevé.

Au début de 1966, la plupart des équipements étaient encore à l'étude et des inquiétudes se faisaient jour sur leur achèvement en temps utile. C'est à cette époque que le Premier Ministre décidait la réunion périodique d'un Conseil Interministériel qui aurait à suivre plus particulièrement le cours des réalisations et confiait à M. MISSOFFE, Ministre de la Jeunesse et des Sports, une mission de coordination.

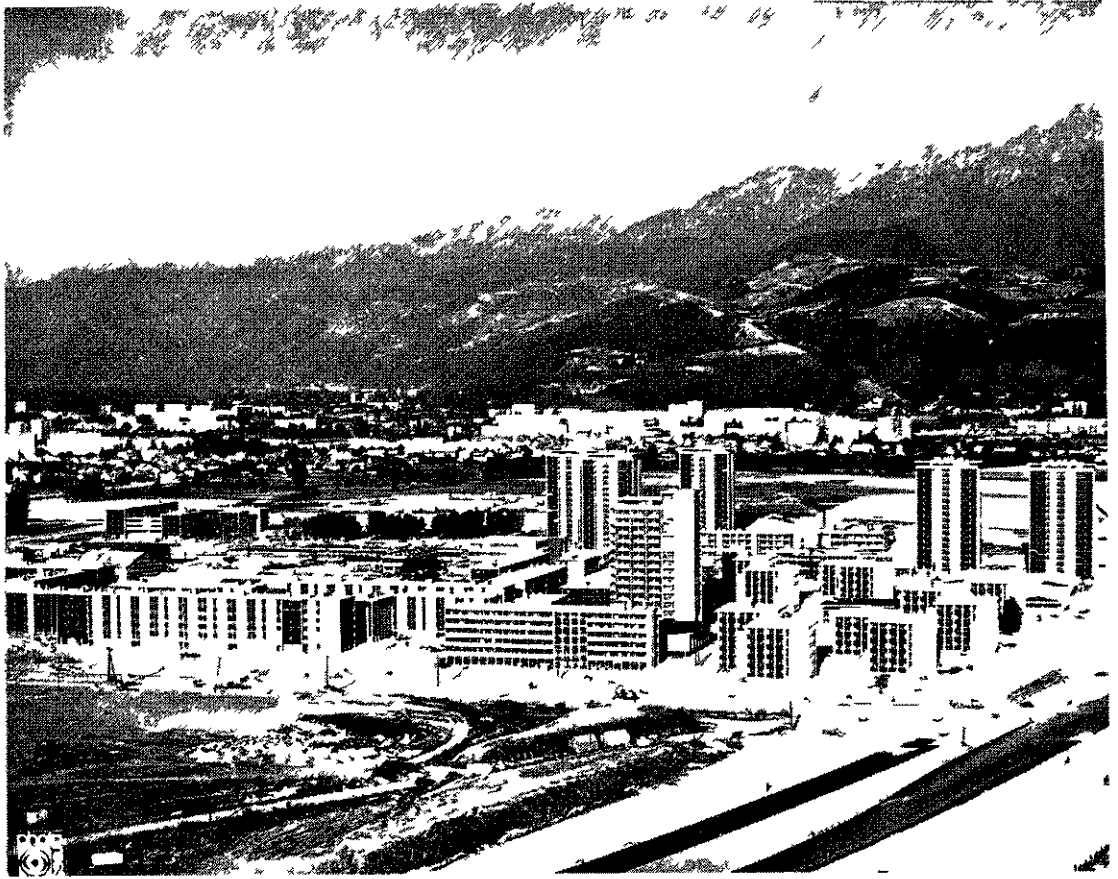
Les réalisations sont aussi diversifiées que possible et il est rare de voir surgir sur un espace aussi réduit, autant de chantiers.

La dispersion des lieux d'épreuves a conduit à la réalisation d'un important réseau routier et autoroutier. La circulation urbaine a été grandement améliorée par la construction de passages supérieurs ou inférieurs et par le rejet hors de la ville de la voie ferrée Grenoble-Montmélian.

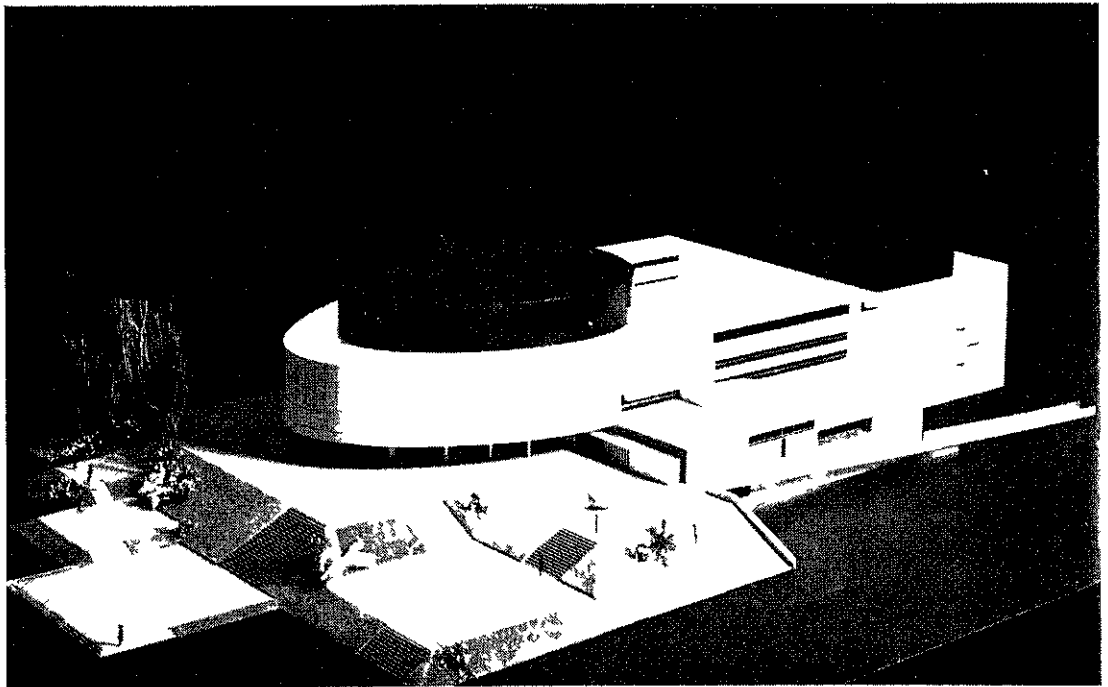
Les athlètes, les officiels et les services seront logés dans les 1.400 logements H.L.M. et I.L.N. qui constituent la première tranche de la Z.U.P. de Grenoble-Echirolles. Cette Z.U.P. comprend tous les équipements socio-éducatifs : C.E.S., groupe scolaire, gymnases, terrains de sports, bibliothèque, garderie, foyer de jeunes travailleurs et une cité universitaire H.L.M. de 800 chambres.

Les journalistes seront logés à la Cité Malherbe, (600 logements), où ils trouveront leurs locaux de travail. Le traitement de l'information, à l'aide de machines électroniques, est installé dans l'école maternelle.

La Maison de la Culture, majestueuse réalisation comprenant un théâtre classique de 1.400 places et un théâtre en rond (le public est placé sur un plateau tournant, au centre) de 600 places, se trouve à proximité, ainsi d'ailleurs que l'Hôpital-Sud, dont la première tranche comprenant le Service de Traumatologie sera achevée pour les Jeux et le nouveau Palais de la Foire, construction métallique de caractère original.



GRENOBLE — *Le village olympique*
Architecte en chef NOVARINA

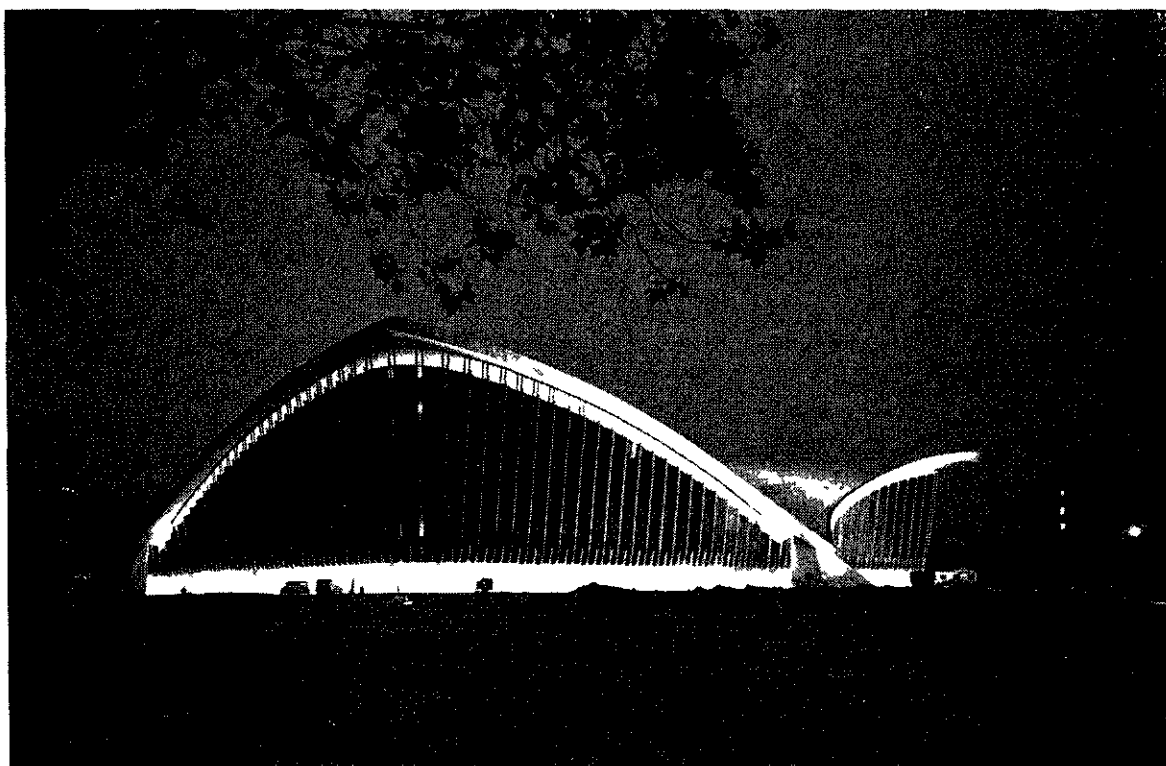


GRENOBLE — *Plaque de la maison de la culture*
Architecte A WGCINSKY

La Nouvelle Mairie domine de toute sa hauteur le Parc Paul Mistral, qui devient pratiquement le centre de l'agglomération, où sont construits le Stade de Glace de 12.000 places, réalisation technique particulièrement intéressante et l'Anneau de Vitesse.

La gare vétuste est reconstruite comme le sont l'Hôtel de Police et la Caserne de Pompiers.

Les dépenses engagées pour les équipements sportifs : le Stade de Glace, l'Anneau de Vitesse, le Grand Tremplin de St-Nizier, les pistes de bobsleigh à l'Alpe d'Huez et de Luge à Villard-de-Lans, les Tremplins et les pistes de fond à Aurans, les remontées mécaniques et les pistes pour les disciplines alpines à Chamrousse, ne représentent que 9% de l'ensemble. Et ce n'est que pour certains de ces équipements, indispensables à l'organisation des épreuves figurant au programme des Jeux que se pose le problème de leur utilisation ultérieure.



GRENOBLE. — *Le palais de glace*
Architectes : DEMARTINI et JUNILLON

Je ne donnerai pas l'énumération des opérations de moindre importance.

La plupart des réalisations présentent un caractère technique et architectural incontestable.

La masse des investissements, dont je rappelle le montant, 1.100 millions, a été supportée par l'Etat pour sa plus grande part (environ 55%). Le reliquat a été couvert par des prêts divers (F.D.E.S., F.N.A.F.U., I.L.M., I.L.N.) et surtout par la Caisse des Dépôts et Consignations dans des conditions de taux et de durée les plus favorables.

Nul ne saurait reprocher à la Ville de Grenoble d'avoir su profiter des Jeux Olympiques pour compléter et rénover son équipement. La conjugaison des efforts des Départements Ministériels a permis de doter Grenoble et sa région d'un équipement qui lui a permis de prendre en deux ans une avance d'au moins dix ans. La population en prend conscience et le confort urbain qui lui est offert lui permet de mieux supporter les efforts financiers qui lui sont demandés.

Les problèmes qui se posent actuellement, sur le plan économique, concernent l'avenir et plus spécialement la création d'emplois pour amortir les dépenses d'investissements.

Les dimensions données aux Jeux Olympiques dans le monde moderne nous éloignent de l'esprit même de COUBERTIN. Déjà le Comité d'Organisation des prochains Jeux d'Été à Munich s'est constitué à partir de responsables politiques (le Ministre des Finances en est le Vice-Président). Autrement dit, dans les faits, la responsabilité de l'organisation revient au Gouvernement et l'on peut s'interroger sur la réalité des possibilités de tous les pays qui s'éveillent aux Sports, à organiser une telle manifestation. Je sais bien que COUBERTIN déclarait volontiers que le plus important aux Jeux Olympiques n'est pas d'y vaincre, mais d'y prendre part, car l'essentiel dans la vie n'est pas tant de conquérir que de lutter, mais encore faudrait-il que la possibilité de réunir la jeunesse du monde ne soit pas réservée aux pays prospères. Nous suivons avec intérêt la préparation des prochains Jeux d'Été, et nous ne sommes pas sûrs que les investissements faits à Mexico ne soient pas préjudiciables au développement du reste du pays.

II. LES PROBLÈMES DE TRANSPORT PENDANT LES JEUX OLYMPIQUES

par **M. C. BRISSON**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées,
Chef de service au B. C. E. O. M.

L'organisation des Jeux Olympiques a entraîné des investissements d'infrastructures importants dans le domaine des transports : amélioration du réseau routier, construction de sections nouvelles autoroutières, déplacement de la voie ferrée Grenoble-Chambéry, reconstruction de la gare S.N.C.F., implantation de la gare Olympique routière, sont autant d'opérations destinées à permettre l'organisation des transports.

Cependant, ces investissements ne suffisent pas à résoudre tous les problèmes et les transports resteront probablement jusqu'au bout l'une des difficultés essentielles de l'organisation des Jeux. Et pourtant, si l'on se penche sur les prévisions de fréquentation des épreuves, aucun chiffre ne dépasse ceux cités à l'occasion des manifestations sportives habituelles. Quelles sont donc les difficultés rencontrées et comment a-t-on cherché à les résoudre ? tel est l'objet du présent article.

Les Jeux Olympiques s'étalent sur une période de deux semaines du 6 au 18 février. Les épreuves sont dispersées entre Grenoble même pour les épreuves de patinage et les stations de Chamrousse, Autrans, St-Nizier, Villard-de-Lans, Alpe

d'Huez. Les problèmes de transport intéressent à la fois les spectateurs, les athlètes et leurs accompagnateurs ; mais il faut également tenir compte de l'accroissement d'activité de Grenoble pendant la période des Jeux, du fait de l'animation et, en conséquence de la population supplémentaire à Grenoble pendant la période des Jeux.

Il est difficile de faire des prévisions précises sur le trafic attendu, sauf en ce qui concerne les déplacements liés aux athlètes et à l'organisation des Jeux. En effet, il n'a été effectuée aucune enquête spéciale permettant d'approcher le nombre de spectateurs et leur provenance et la seule base d'estimation réside dans une extrapolation des statistiques relevées aux précédents Jeux d'Innsbruck. On peut évidemment mettre en doute la validité de cette extrapolation, mais il n'est pas évident qu'une enquête d'intentions ait donné de meilleurs résultats : comment en effet échantillonner les enquêtes parmi la clientèle potentielle régionale ou étrangère ? il est évident qu'une manifestation olympique présente un attrait nettement supérieur à un Championnat habituel et risque d'attirer un public plus important ; mais la composition même du public peut être très différente ; les pratiquants du ski peuvent préférer ne pas gaspiller des occasions de descente et s'ils ont des loisirs à l'époque des Jeux, les consacrer à leur sport, la retransmission par télévision des épreuves devant en principe permettre de les suivre dans des conditions peut-être meilleures que la présence réelle, dans la mesure où l'on souhaite suivre de bout en bout l'effort des athlètes.

Quelle valeur par contre peut-on donner à l'attrait olympique, au fait d'avoir le privilège d'être physiquement présent à une épreuve d'un caractère international tout à fait exceptionnel ? On peut bien sûr donner un coefficient d'attraction aux différentes épreuves en sachant à priori que les épreuves alpines de descente, le slalom et le saut auront plus la faveur du public que les épreuves dites nordiques dans des disciplines ayant peu d'adeptes et peu de champions en France. Mais ces considérations sont difficiles à quantifier. Il faudrait d'autre part savoir dans quelle mesure le public peut se rendre disponible pour des épreuves ayant lieu en semaine et non en période de week-end.

En résumé, la demande est mal connue et il y a peu de chances de la connaître réellement avant le jour même des épreuves ; les réservations d'entrée ne jouant que sur les épreuves en stade fermé (épreuves de patinage) et sur un petit nombre d'abonnements et non sur les entrées individuelles.

A défaut de données précises sur la demande, les décisions de transport ont été essentiellement orientées par la considération des capacités de trafic maximum offertes par les diverses mailles du système. Celui-ci comprend en effet si l'on s'en tient aux spectateurs :

- le transport vers Grenoble
- le transport de Grenoble aux épreuves.

Dans les épreuves de Grenoble, c'est la capacité des stades qui limite le nombre des spectateurs. Pour les épreuves hors de Grenoble, l'accès aux stations se fait par des routes à deux voies. A Chamrousse et St-Nizier où ont lieu les épreuves les plus spectaculaires, des sens uniques ont pu être aménagés, et les circuits routiers ont subi des travaux importants améliorant considérablement les conditions de roulage ; le déneigement doit être assuré au bitume ce qui facilitera la circulation ; il n'en reste pas moins vrai que les routes doivent supporter simultanément le trafic des spectateurs et des véhicules officiels. Ce sont les conditions de chargement et de déchargement qui limitent la capacité en spectateurs. Les spectateurs seront amenés par des cars travaillant en rames de 30 cars soit environ 1.500 passagers par rame. Le rythme des gares terminales est d'environ 6 minutes par rame y compris

les temps de stationnement et les temps de manœuvre des cars. On voit qu'au total le maximum horaire est d'environ 15.000 spectateurs par station en admettant que le remplissage des rames puisse être assuré à 100%.

L'augmentation du débit rendrait nécessaire l'augmentation du nombre de postes à quai, ce que rend difficile la topographie des stations.

Le transport des spectateurs aux stations s'effectue en définitive par le moyen d'une flotte de 650 cars chargeant les passagers à Grenoble-Eybens, à la gare routière spécialement aménagée sur l'ancien terrain d'aviation. En dehors des véhicules officiels et des résidents des stations, l'accès des spectateurs par véhicule privé n'a pu être autorisé ni à Chamrousse, ni à St-Nizier ; il est également interdit à Autrans pour la journée du 11 février où a lieu l'épreuve combinée de saut et de fond. Cette mesure est justifiée par la nécessité de maintenir en priorité le débit des routes au profit des véhicules officiels et des cars et par la difficulté d'aménager des places de parking dans les stations. Il aurait été prévu initialement de faire effectuer plusieurs rotations par un même car pour une même épreuve. Cette solution a été abandonnée, sauf pour la journée finale du saut à St-Nizier, car elle entraînait un risque important de retard avec arrivée tardive des derniers spectateurs. C'est donc en définitive le nombre total de cars disponibles et leur répartition entre les épreuves qui conditionne le nombre maximum de spectateurs à admettre. Le système suppose un étalement du départ des cars compatible avec la formation des rames, leur chargement et leur déchargement. On espère obtenir cet étalement par l'indication de tranches horaires de départ (en principe 3 tranches horaires) mais il est en fait difficile de refuser le transport d'un passager arrivant en dehors de sa tranche horaire, dans la mesure où le retard peut être imputable aux perturbations que risque de subir le trafic en amont de la gare routière. Tout au plus, perdra-t-il sa priorité d'embarquement dans les premiers cars à partir.

Compte-tenu de l'étalement des départs et de la durée des transports, le premier car peut partir de 3 h. à 3 h. 30 avant le début de l'épreuve, ce qui implique évidemment un minimum de patience de la part des spectateurs, dans la mesure où il est difficile d'assurer dans les stations des conditions d'attente très confortables.

La gare routière doit concentrer la quasi totalité des spectateurs se rendant aux stations. Une gare ferroviaire spéciale a été aménagée à proximité de la gare routière. Elle a été dimensionnée pour recevoir environ 50% du trafic des spectateurs, le restant était supposé venir par route (véhicules privés, cars) ou par les navettes de transport en commun qui relie la gare d'Eybens à la ville. Pour recevoir les véhicules privés, un parking d'environ 9.000 places a été aménagé à proximité de la gare routière ; en améliorant le terrain naturel par apport de graves compactées ; les moyens de déneigement du parking doivent être fournis par l'autorité militaire.

La gare routière est ainsi desservie à la fois par la route et le chemin de fer. La desserte ferroviaire ne pose pas de problème spécial ; les circulations routières ont été étudiées en vue d'éviter au maximum les cisaillements, par organisation d'un sens unique autour de la gare routière.

Si les problèmes de transport en aval de la gare routière semblent ainsi pouvoir être résolus sans trop de difficulté, une fois admis la limitation du nombre de spectateurs, par contre, en amont, de nombreuses difficultés subsistent pour assurer convenablement le trafic routier. En effet, au trafic habituel qui sature déjà le réseau aux heures de pointe va s'ajouter le trafic olympique des spectateurs et le trafic induit par l'ensemble des activités olympiques. Quelle que soit l'importance des travaux d'infrastructure réalisés tant en ville qu'aux accès et notamment vers Lyon et Chambéry, il subsiste encore de nombreux points critiques auxquels il est difficile de remédier. Les points essentiels concernent l'insuffisance des parkings, la

difficulté de pénétration au cœur de la ville, la déficience des transports en commun urbains, le manque de capacité de l'axe Lyon-Grenoble. Des mesures ont été prises pour essayer de remédier à ces insuffisances. Ces mesures sont les suivantes :

A Grenoble, des mesures exceptionnelles ont été prises pour dégager les itinéraires principaux olympiques par suppression des parkings latéraux et interdiction de la circulation des poids lourds et des livraisons à certaines heures de la journée. Parallèlement, des parkings périphériques sont aménagés et les services de transport en commun sont renforcés. La création de parkings périphériques se heurte au coût élevé des aménagements qui sont nécessaires si l'on veut renforcer suffisamment les terrains disponibles pour éviter la création de fondrières au moment des Jeux. On peut regretter l'absence d'un plan à long terme de créations de parkings, qui aurait peut-être permis d'insérer les investissements correspondants dans un ensemble exploitable après l'achèvement des Jeux, mais la mise sur pied d'un tel système impliquerait l'organisation préalable d'un système de réglementation et de péage permettant la rentabilité du financement des parkings. Aucun plan d'ensemble n'existe à ce sujet, bien que la croissance des besoins dans ce domaine soit particulièrement importante. De plus, les parkings périphériques à défaut d'une desserte correcte par transport en commun, ne constituent qu'un pis aller, par leur éloignement des points de destination réelle des voyageurs. Aucune solution très satisfaisante n'a pu être trouvée pour résoudre ce problème.

Les transports en commun dans Grenoble doivent être renforcés de deux manières : d'une part, par le renforcement des fréquences des lignes habituellement desservies par le concessionnaire (S.G.T.E.), d'autre part, pour les transports des spectateurs vers la gare olympique routière ou vers les patinoires par la création de navettes spéciales mises en place à l'aide de matériel et de personnel prélevés sur la R.A.T.P.

Le renforcement des lignes de la S.G.T.E. est une première étape d'une réorganisation générale du réseau que rend nécessaire le développement urbain. En effet, si l'exploitation ne connaît pas à l'heure actuelle de déficit notable, la croissance du trafic est très faible par rapport à la croissance générale du nombre des déplacements. La création de quartiers nouveaux éloignés du centre n'a pas coïncidé avec la création des lignes de desserte correspondantes et la faiblesse des fréquences accroît le désir de motorisation des populations concernées. La S.G.T.E. a bénéficié d'une hausse générale des tarifs d'environ 10% lui permettant de mettre en service en plus de son programme normal de renouvellement 10 voitures supplémentaires. En retardant la mise en service de 10 voitures anciennes qui auraient dû normalement être déclassées, le concessionnaire fait ainsi mettre en ligne 20 voitures supplémentaires au total.

En outre, des navettes sont organisées entre la ville et la gare olympique dans le cadre d'un contrat spécial passé par le C.O.J.O. avec la R.A.T.P. : 40 voitures doivent ainsi permettre le transport des spectateurs. Un personnel d'environ 180 agents est nécessaire pour la gestion de ce matériel y compris les agents de conduite et d'entretien. La mise en place de ce personnel implique bien entendu des problèmes d'hébergement à Grenoble, ce qui ne va pas sans poser des problèmes délicats.

Le problème des accès routiers à Grenoble est l'un des plus difficiles à résoudre. En effet, l'apport de trafic régional le plus important sera sans aucun doute celui en provenance de Lyon. Or l'itinéraire classique constitué par la Route Nationale 6 jusqu'à Bourgoin, puis la N. 85 prolongée par le tronçon autoroutier récemment mis en service de la A. 48 jusqu'à Grenoble, est déjà normalement saturé avec une proportion importante de poids lourds. Notamment la section Rives-Verpette qui n'a que deux voies dans ses parties les plus étroites concentre l'ensemble des trafics en provenance de Lyon, et Vienne. Si des crédits importants ont pu être

dégagés pour l'amélioration de cet itinéraire, permettant la mise au gabarit ou l'aménagement des sections les plus mauvaises et d'un certain nombre de carrefours, les travaux effectués, tout en améliorant la sécurité et le temps de parcours des véhicules légers, ne modifient pas le débit des sections les plus étroites. Il était donc nécessaire d'essayer de procéder systématiquement à des délestages pour utiliser au maximum la capacité de l'ensemble des routes du réseau Lyon-Grenoble. Ces délestages ont pour but d'orienter une partie du trafic sur des itinéraires de détournement (par exemple, au départ de Lyon la Nationale 518 vers St-Jean-de-Bourney avec possibilité de renvoi du trafic soit vers Champier et la N. 85, soit vers la Cote-St-André, St-Etienne de St-Geoirs et Moirans). Pour appliquer rationnellement les délestages, il a paru intéressant d'expérimenter un programme électronique d'anticipation du trafic permettant de simuler la propagation des véhicules et de calculer leur temps de parcours en fonction des diverses solutions possibles de chargement des mailles du réseau.

Le programme contrôle le matin la circulation en direction de Grenoble et le soir, la circulation vers Lyon. Le réseau est divisé en tronçons considérés comme homogènes du point de vue des conditions de circulation. Chaque tronçon est sous le contrôle de la Gendarmerie qui enregistre :

- les conditions climatiques, pouvant influencer sur la relation vitesse-débit.
- la longueur éventuelle de la file d'attente à la sortie du tronçon.
- le pourcentage des poids lourds.
- les perturbations provoquées par les accidents éventuels avec estimation de la perte de capacité en résultat et de la durée probable avant rétablissement du trafic normal.

Ces informations sont transmises toutes les quinze minutes par radio à un P.C. de Commandement situé dans l'enceinte du domaine universitaire de Grenoble à côté de l'ordinateur I.B.M. 7044 de l'Institut de Mathématiques Appliquées. Immédiatement codées et transformées en cartes perforées, ces informations sont traitées par l'ordinateur qui réajuste l'anticipation de l'écoulement du trafic en fonction des conditions réelles.

A la sortie de l'ordinateur, on dispose donc d'informations classées sur la situation réelle du réseau et sur son évolution probable. Ces informations permettent de prendre les décisions de délestage et de retransmettre par radio les instructions correspondantes aux points de décision. Le P.C. de Commandement réunit les échelons de Commandement de la Gendarmerie et les Ingénieurs responsables du trafic. Les instructions visent à assurer un équilibrage du chargement des divers tronçons du réseau de façon à assurer à chaque période le temps de parcours minimum aux automobilistes « contrôlés ».

Les instructions consistent dans des recommandations de partage du trafic aux points de convergence et de divergence des tronçons du réseau ; elles sont transmises aux automobilistes au moyen de flèches mobiles d'orientation recommandant chacune des directions possibles pendant une durée proportionnelle au pourcentage souhaité.

On évite ainsi de procéder à des changements pour tout ou rien qui risqueraient de congestionner momentanément un tronçon. Les Gendarmes sur le terrain contrôlent la signalisation spécialement mise en place pour transmettre ces recommandations d'orientation.

A tout moment, en cas de défaillance du système, le P.C. de commandement peut décider de revenir à une exploitation classique. Des tableaux d'instructions préparés à l'avance permettraient dans ce cas d'exploiter systématiquement les in-

formations reçues, en fonction du résultat des simulations faites préalablement en bureau et ayant servi à l'établissement du programme.

Le programme pourrait être réutilisé pour toute exploitation de réseau impliquant un sens dominant contrôlé de circulation que l'on souhaite répartir sur plusieurs itinéraires, ce qui est le cas des trafics d'heures de pointe et notamment des trafics de week-end. Dans le cas de Grenoble, l'ensemble des transmissions d'information est assuré par voie radio. Dans d'autres cas, on pourrait imaginer un réseau partiel ou total de transmission fixe qui réduirait le temps mort entre l'enregistrement de l'information et son exploitation par l'ordinateur.

Outre la mise sur pied de ce système expérimental de régulation, les axes olympiques tant vers Lyon que Vienne et Chambéry font l'objet d'une série de réglementations temporaires et notamment de l'interdiction systématique du stationnement dans les agglomérations et d'interdictions temporaires de circulation des poids lourds. Pour ces derniers, des itinéraires de déviation ont été prévus, mais il est certain que ces mesures sont d'autant plus gênantes qu'elles touchent des zones industrialisées, pour lesquelles la route nationale est pratiquement la seule voie d'accès, ce qui est notamment le cas au départ de Lyon sur la Nationale 6.

Telles sont rapidement décrites, les principales mesures prises en vue de faciliter le déroulement des transports pendant la période olympique.

**

La mise sur pied du système de transports a été l'objet d'un très gros effort de préparation de la part de l'ensemble des services intéressés, qu'il s'agisse du C.O.J.O., de la Préfecture, des Services de l'Équipement, des Services Municipaux ou des Services d'ordre. Un très gros effort financier a été effectué et les investissements d'infrastructure qui auront pu être réalisés laisseront des traces durables, amorçant le réseau futur des voies de pénétration et de contournement de Grenoble et améliorant considérablement les accès vers les stations de Chamrousse et St-Nizier. Cependant des risques subsistent et les critiques ne manqueront pas de s'élever en cas de défaillance.

La première difficulté vient du nombre réel de spectateurs. Des écarts importants entre prévisions et chiffres réels risquent de se produire, non seulement sur le chiffre global mais sur la répartition entre origine et moyens de transport adoptés. Le risque est particulièrement sensible pour le trafic automobile, car travaillant aux abords de la saturation, toute perturbation entraîne des files d'attente irritantes pour les passagers. En temps normal, les adeptes de sport d'hiver empruntant les itinéraires de Lyon vers Grenoble connaissent et acceptent ce risque : les fins de week-end amènent des retours de dimanche soir particulièrement difficiles. Les spectateurs des Jeux Olympiques auront-ils la même tolérance ? Il est difficile de le prévoir et l'on peut craindre à juste titre que le fait d'avoir payé comme spectateur d'une part, comme contribuable d'autre part, les rendent d'autant plus exigeants. Il est certes souhaitable d'inciter le maximum de visiteurs à profiter des trains supplémentaires mis en service par la S.N.C.F., car il est plus facile d'assurer la sécurité des horaires pour les chemins de fer que pour ceux de la route, mais on peut craindre que les décisions de dernière heure orientent davantage vers la route que vers le fer.

Il faut d'autre part souligner le fait que sur le plan de la circulation routière, les conditions météorologiques qui prévaudront en février prochain dans la région de Grenoble, auront une influence importante sur les capacités réelles du réseau. Sans doute, joueront-elles parallèlement sur le nombre de visiteurs mais ceci n'est pas évident.

La préparation du programme de régulation du trafic nous a conduits à étudier de façon détaillée la capacité du réseau et les trafics par section. Les statistiques à la disposition des services sont très insuffisantes pour conduire normalement de telles études. Nous avons été notamment gênés par l'absence de données permettant de distinguer les flux de trafic par direction pour les heures de pointe en semaine et pendant les week-ends. Il est certain que le traitement des problèmes de pointe exige une connaissance détaillée du trafic et une étude fine des capacités du réseau détaillant les capacités pratiques des sections routières, des carrefours et des traversées de villages.

La Gendarmerie Nationale dispose d'un personnel important doté de moyens radios puissants. Elle a l'expérience pratique des difficultés que l'on rencontre pour écouler le trafic aux heures de pointe et il y a un intérêt évident à confronter cette expérience avec la théorie du trafic. L'action ponctuelle sera ainsi associée à une action plus complète portant sur le débit d'un axe ou d'un réseau. Il est probable que la préparation et le dépouillement de telles expériences seront riches d'enseignement en guidant la conception même des améliorations que l'on pourra ultérieurement apporter à l'infrastructure. D'autre part, la présence des Gendarmes sur la route devrait être utilisée au maximum pour collecter des informations sur le trafic, le rôle des Ingénieurs étant de centraliser et de dépouiller cette information pour aider les Services d'ordre à accomplir leur mission.

La préparation des Jeux Olympiques a montré combien il était nécessaire d'assurer une action coordonnée des services publics, action sans laquelle, quelle que soit l'importance des investissements, les chances de succès risquent d'être compromises. Mais la coordination de l'action administrative doit aller de pair avec une bonne information du public. En effet, les réglementations ne suffisent pas pour résoudre les problèmes. Il n'est plus possible de travailler uniquement par interdiction, les contraventions ne résolvent pas les problèmes dans l'immédiat ; il faut essayer de procéder par recommandations, ce qui implique la compréhension par le public des buts poursuivis. Au delà de la coordination de l'action des services publics, l'information des usagers et probablement l'une des conditions essentielles du succès de l'organisation des transports. Cette information doit aller bien au delà de la mise en place d'une signalisation spéciale perçue au moment critique. Il faut que l'utilisateur soit averti au préalable des conditions dans lesquelles on espère écouler la circulation et inciter à participer directement à l'expérience. Il convient de réfléchir aux conditions dans lesquelles cette information peut être diffusée, pour assurer le succès des expériences futures.

L'ESPACE NATUREL ET L'ÉQUILIBRE URBAIN



Photo I.N.S.

« La création de zones naturelles de détente, au bénéfice des habitants des grandes cités revêt, de nos jours, une telle importance qu'elle ne peut être laissée au hasard des circonstances.

Elle est la condition même du développement des métropoles.

Elle est la condition de la santé des habitants.

A toute extension urbaine, à tout développement de zone industrielle, doit correspondre la protection, la création d'une zone naturelle de détente.

Cette opération doit s'inscrire dans les plans d'aménagement des métropoles au même titre que l'établissement d'enseignement — que bien souvent elle complète —, au même titre que l'hôpital — que dans certains cas elle aurait utilement précédé. Même des formes nouvelles d'urbanisme et une nature plus intégrée à la ville n'y changeront rien, en dehors du parcellaire bâti ou des résidences secondaires, de vastes ensembles de nature protégés sont la condition du développement équilibré d'un pays industrialisé ».

M. Olivier GUICHARD

Conférence introductive du colloque de Lurs
sur les parcs naturels régionaux.






Septembre 1966.

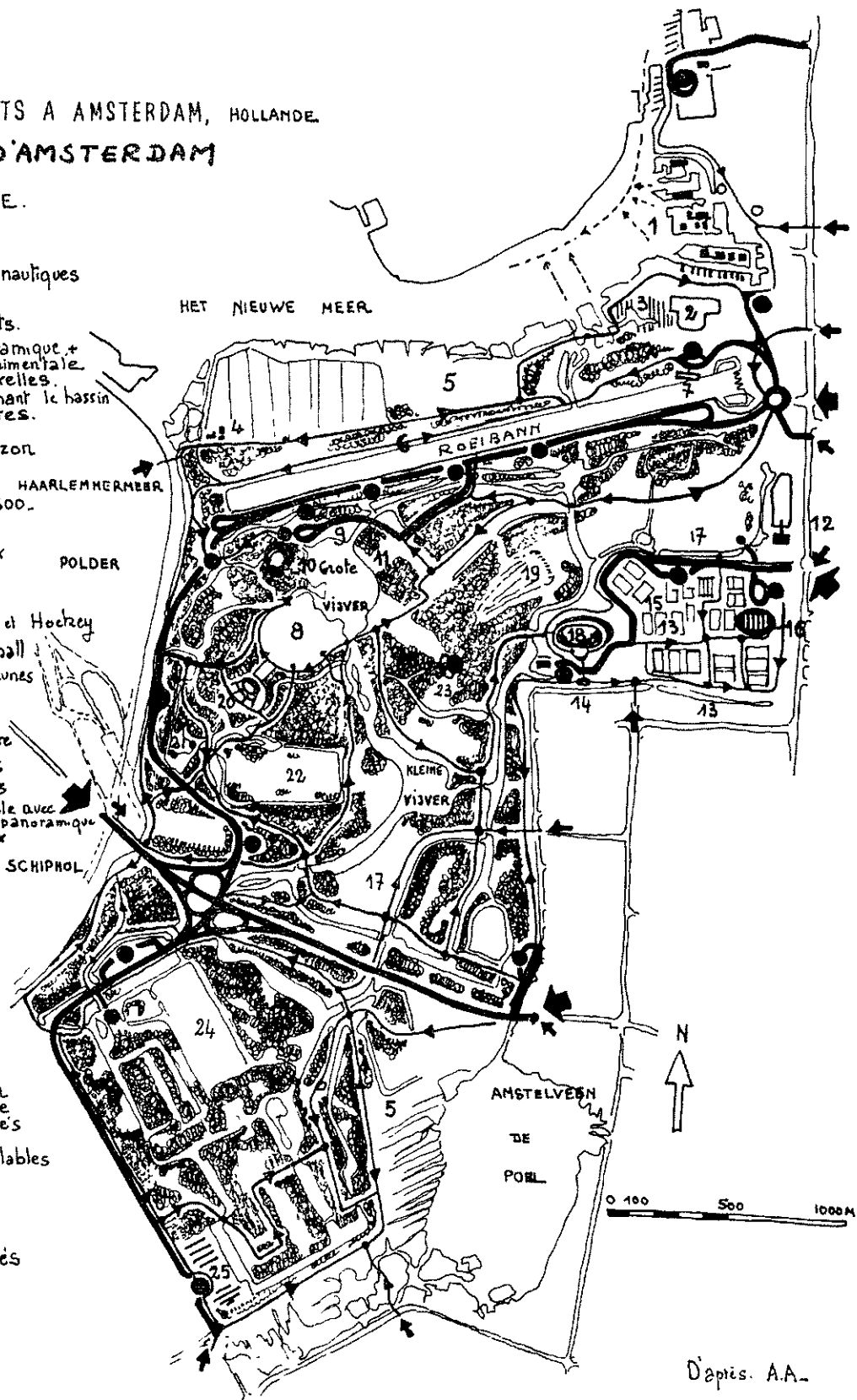
LES ESPACES VERTS A AMSTERDAM, HOLLANDE.

LE BOIS D'AMSTERDAM

PLAN MASSE.

- 1 - Centre de Sports nautiques
- 2 - Piscine
- 3 - T.J. pour enfants.
- 4 - Restaurant panoramique + ferme expérimentale.
- 5 - Réserves naturelles.
- 6 - Clairières dominant le bassin des Régates.
- 7 - Tribunes
- 8 - Hockey sur gazon
- 9 - Zone détente
- 10 - Theatre (PA) 1500.
- 11 - Restaurant
- 12 - Ecuries chevaux
- 13 - Tennis
- 14 - Manège
- 15 - Terrains cricket et Hockey
- 16 - Terrain de Foot ball
- 17 - T. de Foot ball jeunes
- 18 - Hippodrome
- 19 - Piste pour luge
- 20 - Bassin de Clairière
- 21 - Jeux d'enfants
- 22 - Parc de cerfs
- 23 - Colline artificielle avec restaurant panoramique
- 24 - Clairière de jeux -
- 25 - Camping -

-  Circulation automobile et ses accès
-  Voies cyclables et accès.
-  Parkings.
-  Espaces boisés
-  Plans d'eau



D'après. A.A.

I. LES BASES DE PLEIN AIR ET DE LOISIRS

par **J.-F. POUPINEL**, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Chargé d'études au Cabinet du Ministre de la Jeunesse et des Sports.

Par leur étude, par l'urgence de leur réalisation et les problèmes qu'elles soulèvent, les bases de plein air et de loisirs occupent une place très particulière parmi les équipements collectifs urbains.

Sans doute parce que le besoin d'une organisation collective des loisirs n'est qu'une notion récente, sans doute parce que son coût est élevé et que l'on ne peut à proprement parler évaluer sa rentabilité, elle n'occupe pas encore la place qui doit lui revenir. Et nous devons y prendre garde, car de l'importance et du visage que nous saurons lui donner dépend en grande partie l'équilibre de nos métropoles de demain.

Depuis la circulaire du 20 janvier 1964 du Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports, d'importantes études ont été menées, notamment par le District de la Région Parisienne, et certains projets commencent à voir le jour. A la lueur de ces premières réalisations, nous voudrions essayer de préciser quels sont les buts recherchés et les lourds problèmes rencontrés, en espérant convaincre ceux qui sont responsables de l'aménagement de nos villes de consacrer à ces questions une part importante de leur réflexion.

I. — QU'EST-CE QU'UNE BASE DE PLEIN AIR ET DE LOISIRS ?

1. - Dans son esprit : un élément d'équilibre urbain. Un équipement à but social

Une base de plein air et de loisirs a pour but d'apporter aux citoyens ce qu'ils ne peuvent trouver en ville, et en premier lieu :

L'ESPACE
LA DETENTE
LE CALME

Située à proximité immédiate de la cité, de façon que les scolaires viennent y passer leurs demi-journées de plein air, que chacun puisse s'y rendre pendant ses temps libres en fin de journée ou de semaine, elle met à la portée de tous un certain nombre de sports de plein air, depuis la simple détente jusqu'à la compétition, permettant de retrouver un contact avec les éléments naturels dont nous sommes privés chaque jour davantage.

Elle accueillera des isolés, des groupes, des familles auxquelles elle épargnera l'éclatement du dimanche ; elle proposera donc des éléments d'accueil variés, des activités nombreuses allant du sportif au culturel.

Il est important cependant de ne pas sombrer dans les excès de la fête foraine comme à Coney Island, et d'accorder à l'activité de participation une place largement plus importante qu'à la distraction passive.

Enfin, la base ne doit être en aucun cas le moyen de situer sur un terrain bon marché les équipements sportifs et culturels qui doivent avoir leur place dans la cité, et dont elle n'est que le complément.

2. - Dans sa forme : un vaste territoire naturel préservé et aménagé

a) *Le choix du site.*

L'utilisation quotidienne de la base impose un temps d'accès inférieur à une heure. Le respect de cette condition montre l'urgence de la réalisation des bases de plein air pour les villes qui ont encore la chance d'avoir des sites naturels exploitables à si faible distance. Les terrains nécessaires devront faire l'objet d'une réserve dès le début de l'étude du plan d'utilisation des sols et du schéma de structure ; le schéma des circulations devra en tenir le plus grand compte.

Le site retenu imposera de lui-même la dominante de la base, aussi recherchera-t-on en priorité les possibilités de plan d'eau, la dominante nautique étant généralement la plus appréciée. Il peut s'agir soit d'un plan d'eau (1) existant, dont les berges ne sont pas encore envahies par les résidences secondaires, soit d'un plan d'eau dont la création est prévue et peut éventuellement être accélérée (E.D.F., services de la navigation, Ministère de l'Agriculture, carrières, etc...).

Il n'est pas non plus souhaitable, à cause des difficultés d'accès, d'infrastructure, d'entretien, d'animation, que la base dépasse le millier d'hectares (à titre indicatif, cela représente à peu près la surface du bois de Boulogne ou du bois de Vincennes). Les programmes d'aménagement des grandes métropoles devront donc et ceci est également justifié par les impératifs de temps d'accès, comporter plusieurs bases.

Par ailleurs, en raison de l'importance des surfaces et des ressources en eau nécessaires à une base de plein air, on recherchera à coordonner son programme avec d'autres modes d'utilisation. Citons en exemple le cas de la future base de Miribel Jonage à Lyon, dont les plans d'eau, étudiés par le Service de la Navigation, serviront à régulariser les crues du Rhône, seront en partie réalisés par les exploitants de carrières, et seront entretenus par des dragages destinés à fournir des remblais routiers.

b) *Les équipements.*

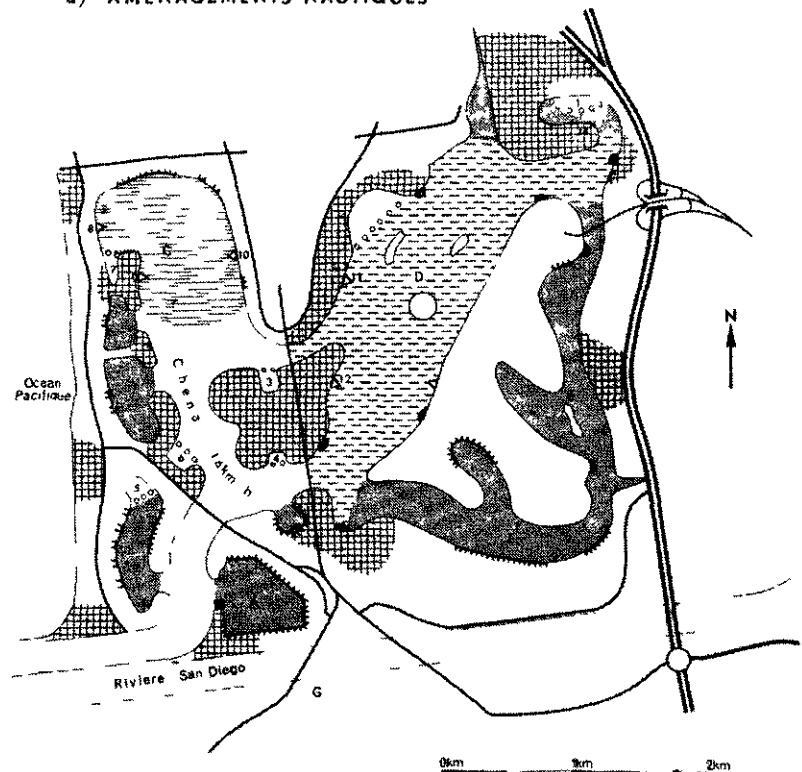
La circulaire du 20 janvier 1964 donne des équipements souhaitables sur une base de plein air et de loisirs une liste qui, sans être limitative, est suffisamment complète pour que nous estimions inutile d'y revenir.

Le programme sera étudié en fonction des possibilités du site, des équipements déjà existants, des besoins de la population et des possibilités financières. Il est important de souligner qu'une base de plein air répond à des besoins sociaux et présente un caractère de service public : les équipements « de rapport » de-

(1) L'initiation à la voile est possible sur un plan d'eau d'une superficie d'au moins 50 ha. La pratique de la voile exige un plan d'eau d'au moins 100 ha.

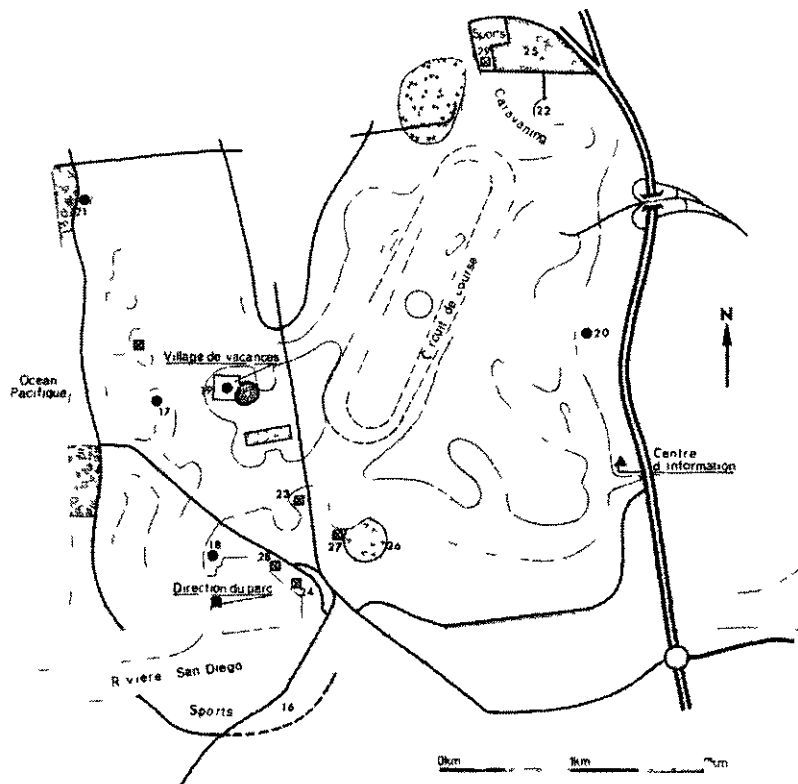
PARC NAUTIQUE DE SAN DIEGO

a) AMENAGEMENTS NAUTIQUES

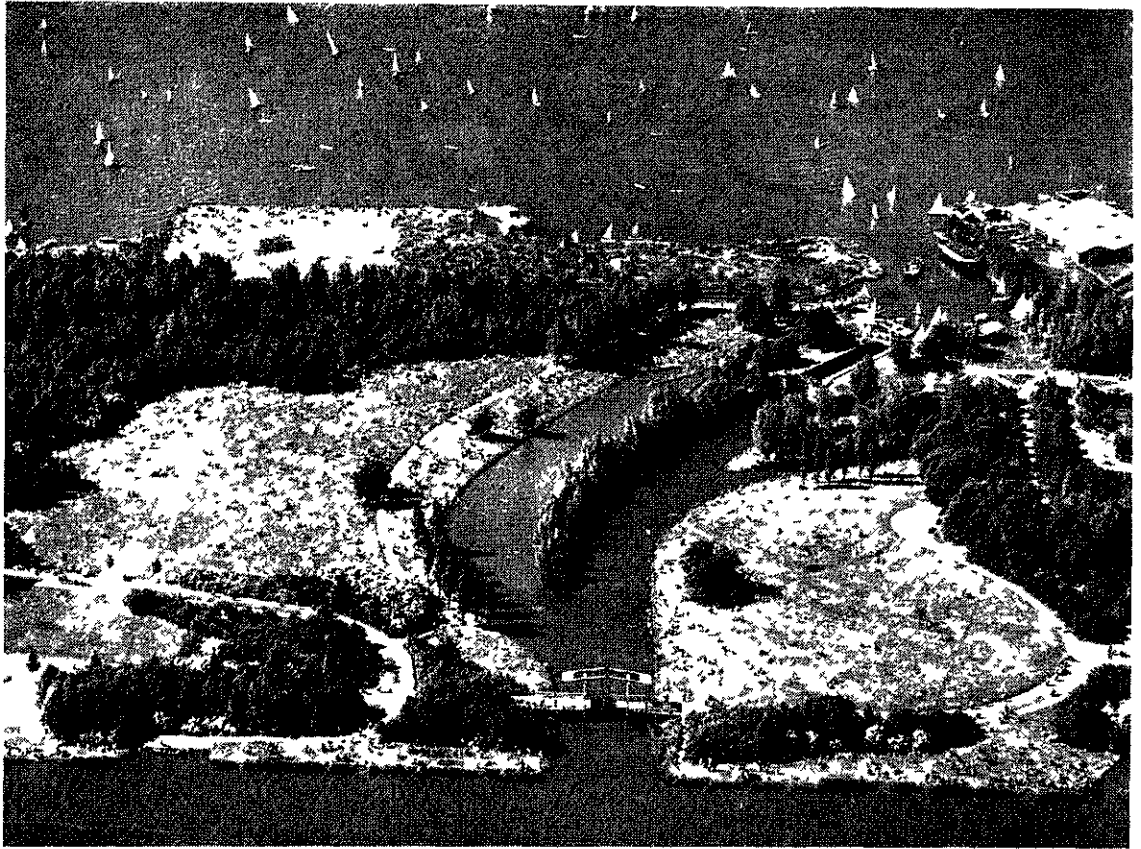


- | | |
|--|--|
| | Port |
| | Rampe de lancement |
| | Départ à rive sk nautique |
| | Baignade (pas de bateaux) |
| | Skî nautique et motonautisme vitesse limitée |
| | Vitesse lente (2 km/h) |
| | Surface entièrement en eau |
| | Voile et skî nautique (2 km/h) voile 12-17h skî avant 11h et après 17h |

b) EQUIPEMENTS TERRESTRES REALISES



- | | |
|--|----------------------------|
| | Motel |
| | Club house magasin bateaux |
| | Golf |
| | Parc d'attraction |
| | Aquarium |
| | Réserve naturelle |



Vue aérienne d'une partie du Bois d'Amsterdam.

vront avoir la place juste nécessaire à la viabilité de l'opération. L'expérience prouve que la poussée des collectivités locales vers le « Luna Park » est assez forte, pour d'évidentes raisons financières, et il est vraisemblable que les services de l'Etat auront parfois fort à faire pour conserver à chaque base son esprit.

Nous pensons par ailleurs qu'il est indispensable d'associer le public à l'établissement du programme. Il sera donc nécessaire de travailler dès les premiers temps en liaison directe avec toutes les associations privées susceptibles d'être intéressées. On complètera ces contacts, lorsque cela s'avèrera possible, par une consultation plus large de la population, sous forme d'une enquête-participation qui amènera chacun à se sentir concerné par la réalisation de l'opération.

Une fois le programme fixé, on étudiera le plan de masse en fonction de l'animation future de la base ; les activités dominantes, implantées selon les impératifs du site, devront présenter le triple aspect :

- club : lieu de rencontre d'habituez, dont l'entrée peut éventuellement donner lieu à cotisation ;
- école : initiation des débutants, et en particulier des scolaires ; entraînement des sportifs confirmés ;
- location : possibilité offerte à chacun de pratiquer un sport en toute liberté.

Autour de ces centres la base devra vivre comme vit un village, avec ses zones d'activité et de calme, de foule et de solitude, de bruit et de silence, d'ombre et de soleil, ses paysages et ses monuments.

Depuis les tout-petits jusqu'aux vieillards, depuis ceux qui viennent passer une heure pour jouer au tennis jusqu'à ceux qui viennent simplement flâner et regarder les autres, chacun a des besoins particuliers qu'il importe d'examiner attentivement avec l'architecte et le paysagiste chargés d'étudier le plan de masse.

II. — LES TROIS GRANDS PROBLÈMES

1. Le support juridique de réalisation

Partie intégrante de l'aménagement d'une métropole, les bases de plein air et de loisirs ne sont malheureusement jamais situées sur son territoire communal, phénomène bien connu mais ici particulièrement grave, d'autant qu'il se trouve à cheval sur la ligne fatidique qui est censée séparer le territoire urbain du territoire rural.

Il peut être difficile de convaincre la municipalité de la grande métropole, éventuellement la communauté urbaine, que cette opération éloignée l'intéresse au premier chef.

Il peut être également difficile de convaincre les communes dont on veut occuper les terrains, sur lesquels elles rêvaient bien sûr de réaliser une zone industrielle ou une magnifique opération immobilière, de les mettre à la disposition des citoyens d'à côté sans pouvoir en tirer profit.

Outre les réflexions, peu efficaces à court terme, que ceci peut inspirer sur l'adaptation de nos structures administratives aux dimensions actuelles des problèmes d'aménagement, il est fondamental de résoudre le problème. Nous n'avons malheureusement pas de recette à proposer, mais il est vraisemblable que si le maire de la métropole est réticent, il peut être amené à revoir sa position sous la pression du public et des associations sportives ; quant aux communes intéressées, leur attitude varie suivant l'effort financier qui leur est demandé, et l'impression qu'elles ont de participer à la réalisation.

Un support juridique valable ne pourra donc être mis sur pied que lorsque la métropole à laquelle la base est destinée et les communes sur lesquelles elle est prévue auront accepté d'en faire partie.

Ceci étant, la solution qui nous semble la plus intéressante est la création d'un établissement public départemental ou régional, qui peut dans un premier temps être un syndicat mixte — (Le coût très élevé de l'opération obligera dans presque tous les cas à renoncer au support le plus simple, la gestion directe par la collectivité départementale).

A. L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC.

Il s'agirait d'un établissement public départemental ou régional, créé en application de l'article 78-1 du Code de l'Urbanisme et de l'Habitat, chargé de tous les problèmes d'étude, de réalisation et d'exploitation des aménagements collectifs de loisirs de plein air.

Ce peut être soit un établissement public à pouvoirs plus étendus, comme celui envisagé pour l'Aménagement de la Basse-Seine, soit un établissement public créé spécialement comme celui dont il est question pour le déplacement de l'aéroport de Bron.

Un tel établissement serait créé par décret en Conseil d'Etat, bénéficierait du droit de préemption (ce qui n'est pas le cas d'un syndicat mixte) et serait doté de moyens d'étude et de fonctionnement propres. Le conseil d'administration comprendrait les représentants des usagers et de l'administration, ainsi que ceux des organismes publics ou privés qui auraient accepté d'apporter une contribution sous forme de fonds de concours au budget de l'établissement.

Un tel support juridique, qui présente à nos yeux le grand intérêt de regrouper sous une autorité unique et représentative, dotée de moyens importants, et relativement indépendante, la création et le fonctionnement des équipements de loisirs, rendrait possible la mise sur pied d'une véritable politique en la matière.

Il semble, toutefois, qu'il ne doive être envisagé que lorsque l'importance des équipements réalisés et en projet le justifient, et que dans un premier temps il est préférable de s'en tenir à la constitution d'un syndicat mixte.

B. LE SYNDICAT MIXTE.

Il présente l'intérêt d'associer étroitement au projet les communes sur le territoire desquelles se construit la base ; en outre sa constitution est plus rapide, puisqu'il suffit d'un arrêté du Ministre de l'Intérieur pris après délibération des conseils municipaux intéressés ; enfin il est possible de faire succéder à un syndicat mixte d'études un syndicat mixte d'aménagement, puis un syndicat mixte d'exploitation, de compositions différentes.

Toutefois, il est difficile de le doter de moyens en personnel et en matériel importants, ne serait-ce que parce que si d'autres bases sont prévues, elles nécessiteront la constitution d'autant de syndicats mixtes (Douze syndicats mixtes sont ainsi nécessaires dans la région parisienne). Le problème des études et de la conduite des travaux sera dès lors difficile à résoudre ; de même la coordination des programmes et des activités soulèvera de nombreuses difficultés.

Une telle solution, si elle est relativement légère et laisse davantage les mains libres à l'administration, ne peut, à notre avis, que constituer une étape vers la formation de l'établissement public décrit ci-dessus.

**

Mentionnons, pour mémoire, la possibilité de création d'une société d'économie mixte pour la réalisation et la gestion de la base. Cependant outre que l'obligation de faire des bénéfices imposée aux sociétés d'économie mixte semble peu compatible avec l'esprit de la base de plein air, le Ministère des Finances n'est guère favorable à l'heure actuelle à la création de nouvelles sociétés.

Il est toutefois possible à la collectivité support de confier à la société départementale d'équipement, lorsqu'il en existe une, les acquisitions foncières et la réalisation de l'équipement.

2. - L'animation et la gestion

Les bases de plein air et de loisirs ont un caractère de service public, aussi est-il très souhaitable que les usagers soient associés à leur gestion. Il semble que la meilleure formule soit le groupement d'associations Loi de 1901, qui peut être soit directement chargé de la gestion du parc, soit associé à celle-ci si elle est placée sous la responsabilité d'un syndicat mixte ou d'un établissement public.

Le problème de l'animation est, comme dans tous les équipements sociaux, un problème fondamental, beaucoup plus difficile à dominer que celui de la réalisation, car il s'agit d'hommes. Les bases de plein air et de loisirs ne fonctionneront correctement que si l'on trouve sur le plan sportif comme sur le plan culturel, des animateurs de qualité en nombre suffisant.

Il ne s'agit pas là d'un problème spécifique aux bases de plein air, mais la présence de celles-ci et le nombre de postes qu'elles peuvent proposer, depuis celui de moniteur jusqu'à celui de directeur de la base, peuvent aider à se développer une profession qui vient à peine de naître et qui cherche encore son statut.

Le choix des hommes, et notamment du directeur qui devrait être associé dès l'origine à la conception de la base, devra donc requérir toute l'attention des responsables.

Par ailleurs, l'animation de la base sera d'autant meilleure que le public aura davantage participé à sa conception et à sa réalisation. Il est fondamental à ce sujet, comme nous l'avons dit plus haut, que les associations sportives et les mouvements de jeunes soient étroitement associés à l'élaboration du programme ; certains travaux d'aménagement peuvent même être confiés aux jeunes (chantiers d'été et de week-end, peut-être participation des enfants des écoles).

3. - Le financement

A. LES SOURCES DE FINANCEMENT.

a) *Les études.*

En moyenne, une base de plein air et de loisirs nécessite un investissement de l'ordre de 400.000 F. d'études. Le cas ne s'est présenté jusqu'à présent que dans la région parisienne, où les études ont été financées à part égale par le District et le Ministère de la Jeunesse et des Sports (tranche régionale de la 2^e loi-programme d'équipement sportif et socio-éducatif).

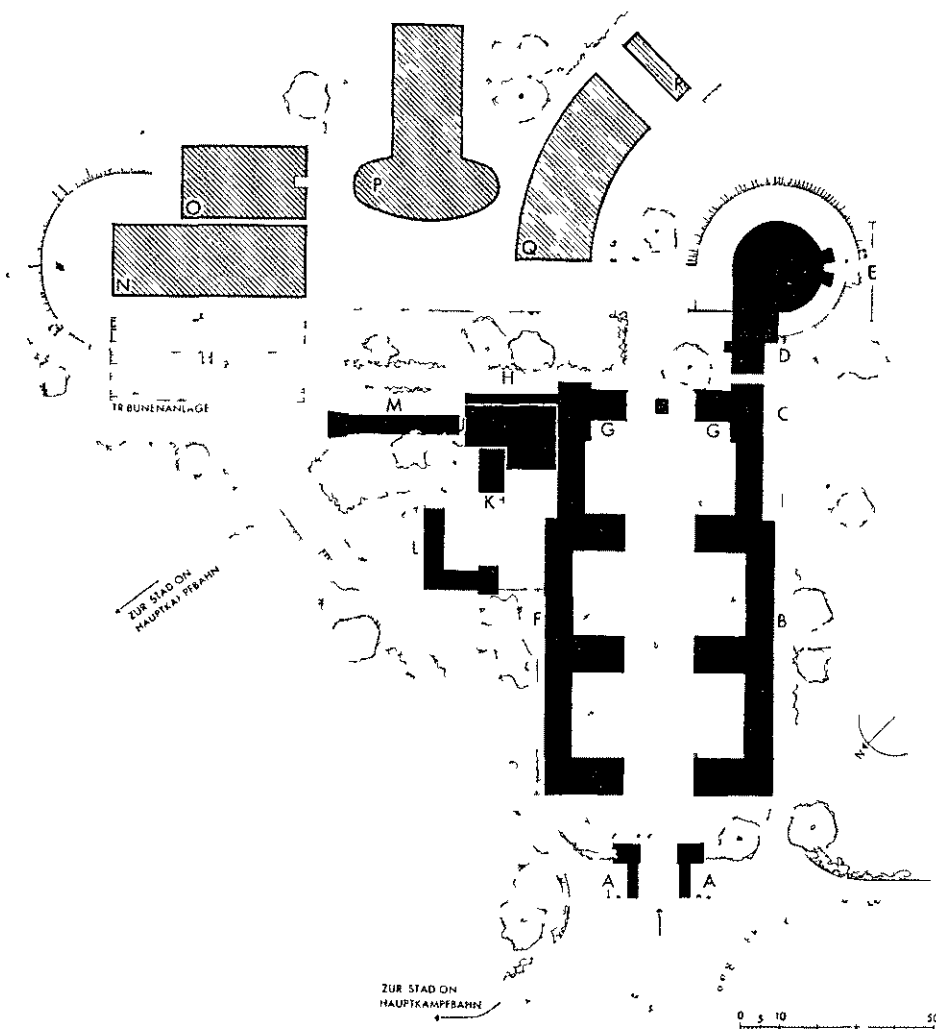
D'une façon générale le financement des études sera donc partagé entre la collectivité support et le Ministère de la Jeunesse et des Sports. Il peut par ailleurs être possible d'obtenir une participation du F.I.A.T. pour les métropoles d'équilibres, ou du Ministère de l'Équipement dans le cadre des crédits d'étude d'aménagement urbain.

b) *Les acquisitions de terrains.*

En raison de l'étendue de la base, elles représentent une part souvent lourde des dépenses. Dans la région parisienne par exemple, l'hectare varie de 10.000 F à 100.000 F, et la base de Verneuil-Vernouillet, l'une des plus chères et des plus étendues (500 ha, dont 150 de plan d'eau) coûtera environ 30.000.000 Frs en achat de terrains.

Le colloque de Marly, sur les équipements sportifs et socio-éducatifs a demandé l'extension des pouvoirs des S.A.F.E.R. à la constitution de réserves foncières dans les sites naturels appelés à une utilisation collective pour les loisirs. Les études sur ce sujet aboutiront peut-être, mais rien de tel n'existe encore, et aujourd'hui le financement des achats de terrain doit être réparti entre la Municipalité intéressée, le Conseil Général, et les communes concernées qui peuvent éventuellement obtenir un prêt de la Caisse des Dépôts et Consignations, le Ministère de la Jeunesse et des Sports apportant une participation variant entre 20 et 40% des dépenses ; pour certaines opérations, une aide peut être demandée au Comité du F.N.A.F.U.

Le Stade nautique du PRATER



- A - Caisse
- B - Vestiaire dames
- C - Local du personnel
- D - Administration
- E - Restaurant
- F - Vestiaire hommes
- G - Installation chauffage
- H - Magasins
- J - Installation de filtrage
- K - Plongoir
- L - Atelier
- M - Bowling
- N - Bassin
- O - Bassin de plongeon
- P - Bassin avec vagues artificielles
- Q - Bassin (moins profond)
- R - Bassin pour enfants

*Photo extraite de l'opuscule
SPORTZENTRUM WIENER PRATER*

Il est à noter d'autre part que l'Office des Forêts est parfaitement conscient du rôle qui peut être le sien dans la réalisation des bases de plein air, et que l'on peut obtenir des formules très intéressantes d'occupation des forêts domaniales.

c) Les infrastructures.

— Les accès : nous avons vu que les conditions d'accès avaient une importance primordiale ; si des voies d'accès supplémentaires sont nécessaires, elles devront être réalisées en même temps que la base.

— Aménagement de plan d'eau : en raison de l'importance de son coût, et de l'absence de possibilité d'intervention de l'Etat dans ce domaine, sauf éventuellement au titre du F.I.A.T., il sera très difficile d'envisager la création d'un plan d'eau dans le but unique de réaliser une base de plein air et de loisirs sur ses abords. En revanche, on cherchera à profiter de toute possibilité de création de retenues d'eau (exemples de Miribel-Jonage cité plus haut, du barrage réservoir de Vitry sur la Marne, etc...).

L'aménagement de plans d'eau ou de rivières à des fins sportives (baignades, parcours de canoes-kayaks) peut être subventionné par le Ministère de la Jeunesse et des Sports. Le Ministère de l'Agriculture, de son côté, peut intervenir pour les aménagements qui peuvent avoir un intérêt d'irrigation.

d) *Les équipements.*

La réalisation des travaux peut être financée de la façon suivante :

1°) Financement de la collectivité support,

2°) Participation des Ministères et organismes publics sous forme de subvention :

— Le Ministère de la Jeunesse et des Sports subventionne jusqu'à 50% les équipements sportifs et certains équipements d'accueil et socio-culturels. La subvention est accompagnée d'un prêt équivalent de la Caisse des Dépôts et Consignations ; l'organisme réalisateur n'aura donc à trouver des financements complémentaires pour de tels équipements que si la dépense dépasse le prix plafond, ou si un caractère de rentabilité limite la subvention à un pourcentage inférieur à 50%.

— Le Ministère de l'Agriculture subventionne le reboisement, en partie les centres équestres ; il n'est pas impossible qu'il participe également à l'aménagement de pistes équestres ou de sentiers de promenades lorsqu'ils sont en forêt.

— Le Ministère des Affaires Sociales subventionne les crèches, les centres sociaux.

— Les Caisses d'Allocations Familiales participent au financement des jardins d'enfants, des centres aérés.

3°) Fonds de concours apportés par des organismes ou associations privés, de la Chambre de Commerce au Touring Club de France en passant par telle importante entreprise locale, moyennant des conditions particulières d'utilisation de la base par leurs membres.

Enfin, une autre solution peut être adoptée, explicitée dans le paragraphe suivant : la réalisation de certains équipements par un organisme public ou privé auquel une partie des terrains aura été confiée sous forme de concession.

B. L'ÉQUILIBRE DU PROGRAMME ET DU COMPTE D'EXPLOITATION

Les travaux d'équipement peuvent varier suivant les bases de 8 à 60 millions de francs environ. Les problèmes financiers risquent donc d'être fort lourds, même si l'on tient compte des possibilités d'intervention relativement importantes de l'Etat. L'un des premiers efforts des responsables, et notamment de la Direction départementale de l'Équipement en tant que Service de Contrôle, doit être d'imposer au projet le plus de simplicité possible. Le luxe d'une base de plein air doit être la beauté de son site et la qualité de son architecture, et la preuve a été faite qu'il n'est pas besoin de programmes monumentaux pour cela.

On se penchera également avec attention sur la partie de la circulaire du 20 janvier 1964 qui traite de ces problèmes : elle suggère d'une part la concession d'un certain nombre d'équipements, soit les équipements « rentables » comme les hôtels, villages de vacances et de week-end, campings, restaurants, parcs d'attractions, etc..., soit les équipements plus spécialement destinés à une collectivité publique (école de plein air, confiée à l'Éducation Nationale, par exemple) ou à une association privée (club nautique, club équestre) ; ceci, qui ne doit concerner, nous insistons encore sur ce point, qu'une minorité des équipements, doit être fait en astreignant les concessionnaires à un contrôle, et éventuellement à la cession d'heures d'utilisation gratuites à la collectivité. Elle suggère d'autre part d'utiliser les transformations qui ne manqueront pas d'avoir lieu aux abords de la base pour

demander une participation aux bénéficiaires. Il est bien évident que ce n'est pas l'organisme chargé de la réalisation de la base qui pourra effectuer des opérations immobilières, car on le voit mal acquérant des terrains par voie d'expropriation pour les revendre plus cher. Mais il est indéniable que les terrains situés autour de la base connaîtront des plus-values importantes, et il est parfaitement juste que la taxe locale d'équipement prévue par la loi d'orientation urbaine et foncière y soit appliquée avec un taux élevé.

DE MEME, le COMPTE D'EXPLOITATION POSERA DES PROBLEMES DIFFICILES. Le coût d'entretien d'un plan d'eau par exemple est très élevé, un important personnel d'animation sera nécessaire, et il ne faut pas oublier que l'un des aspects les plus importants de la base étant son caractère social, les contributions des usagers devront être extrêmement réduites.

Nous pensons qu'il faut admettre tout d'abord que les investissements soient faits à fonds perdus, c'est-à-dire qu'il ne soit pas tenu compte du remboursement des emprunts dans le compte d'exploitation. Les bases de plein air sont un aspect fondamental de l'équilibre urbain et il nous semble juste que leur réalisation repose sur l'ensemble de la collectivité.

En revanche, il est indispensable que la gestion de la base soit équilibrée, et donc que soit demandée aux usagers une participation au coût de l'entretien, de la rétribution du personnel et de l'achat du matériel. Cet équilibre reposera sur certaines utilisations comme l'exploitation de carrières, le dragage, sur les équipements rentables (dans certaines bases on peut envisager qu'un équipement « de prestige » apporte une aide substantielle) soit par gestion directe soit par contribution des concessionnaires, et sur les droits d'entrée à certaines activités.

Il ne semble pas que le but social de la base soit incompatible avec ce procédé, si les participations sont maintenues à un taux faible. Un système d'abonnement annuel à prix réduit, éventuellement adapté aux possibilités de chacun peut être également envisagé.

Tout ceci fait apparaître combien il est fondamental de ne prendre aucune décision sur un programme sans qu'il ait été établi au préalable un devis financier et un projet de compte d'exploitation.

III. — LE PROCESSUS DE CRÉATION

ETUDES D'IMPLANTATION. — Une base de plein air n'est pas une opération isolée et doit s'intégrer dans le cadre général des aménagements sportifs et culturels de la cité ; elle est le prolongement normal des espaces verts de l'agglomération. C'est dire qu'il ne sera possible de proposer un programme que lorsque l'organisme chargé des études d'aménagement urbain (Direction départementale de l'Équipement, agence d'urbanisme, OREAM suivant les cas) aura établi une planche « loisirs » sur laquelle seront localisés tous les équipements de détente, sportifs et culturels. Cet aspect des études d'urbanisme, trop souvent négligé jusqu'à présent, ce qui a donné lieu à bien des implantations aberrantes, doit faire l'objet de travaux très sérieux. Tous les équipements de loisirs, depuis les piscines publiques, stades,

parcs de sports urbains, équipements socio-culturels, jusqu'aux bases de plein air et de loisirs et aux parcs naturels régionaux doivent avoir fait l'objet d'une étude systématique et globale (2).

Les bases de plein air et de loisirs ayant un caractère de service public doivent faire l'objet d'une réservation au plan d'urbanisme. Cette réservation peut d'ailleurs coexister avec les servitudes d'espace boisé à conserver et de maintien de plan d'eau, ainsi qu'avec les règles d'urbanisme imposables aux exploitations de gisements naturels.

Les abords de la base doivent également être soigneusement protégés. La meilleure solution semble être de les soumettre dans un périmètre à définir à une servitude de plan masse. Il faudra s'attacher toutefois à ce que le plan de masse, que l'on aura intérêt à confier à l'architecte chargé des études de la base, soit établi avant la fin de la réalisation de celle-ci.

LE GROUPE D'ETUDES. — Lorsqu'il devient possible d'envisager la réalisation d'une base de plein air et de loisirs prévue au plan d'aménagement, il s'avère nécessaire de réunir un groupe d'études composé, à l'initiative du Préfet, des chefs de services concernés et des responsables locaux dont il jugera la présence utile. Ce groupe d'études, dont le secrétariat peut être assuré par le Chef du Service du Ministère de la Jeunesse et des Sports en raison de sa tâche en matière de programmation et de coordination avec les associations sportives et mouvements de jeunes, assisté d'un « sous-groupe technique », aura pour mission de décider des limites de la base, d'étudier le programme des équipements et de mettre sur pied le support juridique de l'opération.

Dans la majorité des cas il sera bon de s'assurer le concours d'un bureau d'études, de préférence local, qui travaillera sous le contrôle étroit du sous-groupe technique. Il est tout à fait souhaitable qu'à ce stade de l'étude le Préfet désigne l'architecte et le paysagiste qui seront chargés de l'opération, afin qu'ils puissent travailler dès l'origine avec le bureau d'études et le sous-groupe technique.

En fonction des besoins de la population analysés lors des études d'aménagement urbain et des hypothèses de fréquentation que l'on pourra en déduire, au besoin par une enquête supplémentaire, comme nous l'avons vu plus haut des possibilités offertes par le site et des financements possibles, le groupe d'études établira un projet de programme (3), de financement et de compte d'exploitation.

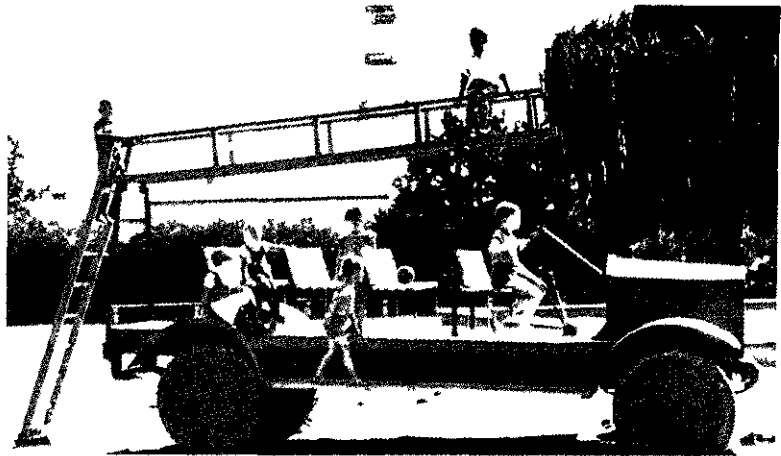
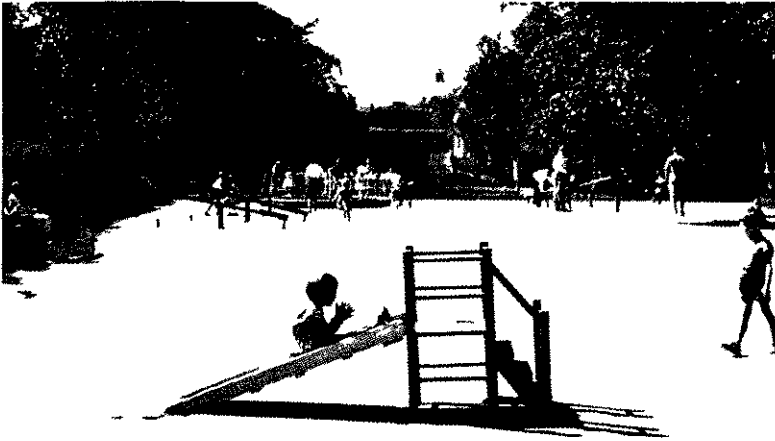
Dès que les limites de la base auront été décidées, le Préfet prendra les arrêtés de pré-ZAD, le droit de préemption étant confié à un ordonnateur provisoire (directeur départemental de l'Équipement par exemple) jusqu'à constitution du support juridique.

LE SUPPORT JURIDIQUE. — Dès sa constitution il aura à décider du zonage, et à mettre à l'étude un plan masse ainsi que le plan de financement des opérations. S'il est doté de moyens d'études propres, comme dans le cas d'un établissement

(2) Pour montrer l'importance du problème, indiquons que la surface de base de plein air prévue dans les études d'urbanisme est, de 3,3 ha en Hollande, 2,4 ha en Angleterre, ramené à 1.000 habitants.

(3) A titre indicatif, les chiffres qui peuvent être retenus pour la fréquentation sont les suivants :

- surfaces au sol : 100 m²/utilisateur
- surface sur l'eau : plan d'eau saturé à 1 bateau par hectare
- baignade : 10 m² de plage par utilisateur



Espaces de jeu pour enfants à Vienne
Photos extraites de l'opuscule SPILHATZI UND STORSTATTEN IN WIEN

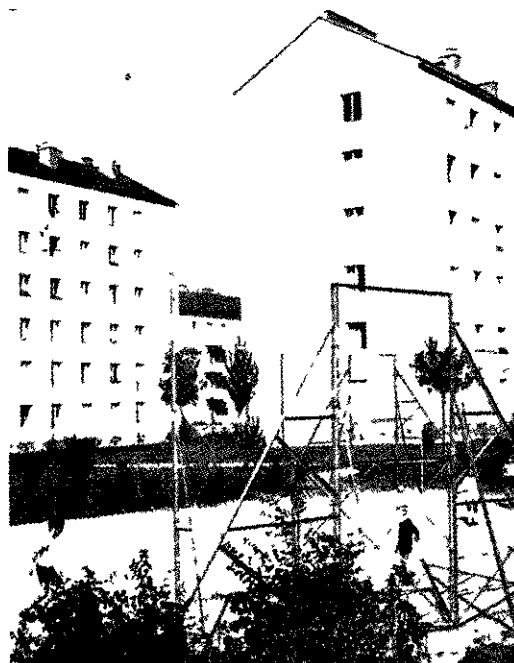
public, il prendra la responsabilité des études et pourra mettre fin au contrat du bureau d'études. Sinon, comme dans le cas d'un syndicat mixte, le sous-groupe technique pourra continuer à être chargé des études.

Le dossier, composé du plan de masse, du programme des équipements indiquant les différentes tranches prévues et leur plan de financement, du mode de gestion envisagé et du compte prévisionnel d'exploitation, sera alors soumis pour approbation aux diverses administrations intéressées.



Les bases de plein air et de loisirs ne sont pas uniquement nées de la poussée de cette civilisation des loisirs dont on parle tant. Elles ne sont peut-être pas, en France où chacun rêve de son lopin de terre, la solution idéale. Mais elles sont un des rares espoirs d'équilibre et de santé de ces villes qui ont grandi trop vite et que nous n'avons pas su faire vertes ; elles sont notre seule chance de donner le dimanche autre chose que des embouteillages et des écriteaux « propriété privée défense d'entrer » à ceux qui n'ont que la rue comme espace pendant la semaine.

Nous n'avons plus beaucoup de territoires encore vierges de résidences secondaires, d'opérations immobilières et de zones industrielles à proximité des grandes agglomérations. Et si nous voulons proposer à cette fameuse civilisation des loisirs autre chose que Disney Land ou la Vallée des Peaux Rouges, nous n'avons pas beaucoup de temps à perdre.



ANNEXE 1

Etudes sur les bases de plein air et de loisirs

Certaines des illustrations des pages qui précèdent ont été empruntées aux études sur les aménagements de loisirs effectuées par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne.

La liste de ces études, actuellement disponibles ou en préparation et que l'on aura le plus grand intérêt à consulter, est la suivante :

I. ENQUETES A L'ETRANGER

- 1-A Urbanisme et loisirs aux Pays-Bas paru
- 1-B Recueil de plans néerlandais
- 2- Les sports nautiques aux Etats-Unis paru
- 3- L'organisation des loisirs aux Etats-Unis à paraître
- 4- Planification urbaine régionale pour les loisirs aux Etats-Unis à paraître

II. ESPACES LIBRES POUR LES LOISIRS :

- 1- La forme de la ville et l'espace libre à paraître
- 2- Le système de parcs à paraître

III. AMENAGEMENTS POUR LES SPORTS NAUTIQUES :

- 1- Les équipements nautiques paru
- 2- Les sports nautiques aux Etats-Unis paru

IV. AMENAGEMENT DES VALLÉES POUR LES LOISIRS :

- 1- Les zones inondables, berges et îles projet

V. LES FORETS : nouveau programme janvier-juillet 1968.

- 1- Eléments de doctrine pour l'équipement des forêts
- 2- Etudes régionales des massifs forestiers
- 3- Plans-types
- 4- Enveloppes de programmation forestière régionale
- 5- Le parc régional

ANNEXE 2

Liste des bases de plein air et de loisirs

pour lesquelles un financement à été prévu au titre de la deuxième Loi-programme d'Equipement Sportif et Socio-éducatif

REGION	IMPLANTATION	REGION	IMPLANTATION
Aquitaine	Bombannes (Etang de Maubuisson)	Région Parisienne (suite)	Vernouillet Vitry-Châtillon Draveil Senart Cergy Bondy Créteil Jablins Buthiers Etang Saint-Quentin
Auvergne	Vichy	Pays de la Loire	Angers
Bretagne	Rennes	Picardie	Saint-Lieu d'Esserent Etang de l'Isle (Aisne)
Centre	Blois	Rhône-Alpes	Miribel-Jonage Bourgoin
Champagne	Barrage-réservoir de Vitry sur la Marne Barrage-réservoir de Mesnil Saint-Père sur la Seine		
Nord	Parc d'Ohlain		
Haute-Normandie	Parc de Rouvray (Seine-Maritime) Poses Tournedos		
Région Parisienne	Moisson Sandrancourt Mantes		

MINISTÈRE de L'ÉDUCATION
NATIONALE

SECRETARIAT d'ÉTAT A LA JEUNESSE
ET AUX SPORTS

Service de l'Administration
Équipement

n° 177

PARIS, le 20 janvier 1964

LE SECRÉTAIRE d'ÉTAT A LA JEUNESSE
ET AUX SPORTS

à

MM. les PREFETS coordonnateurs (Secrétariat des Conférences Interdépartementales)
les PREFETS
les RECTEURS (Service académique de la jeunesse et des sports)
les INGÉNIEURS en CHEF des PONTS et CHAUSSEES
les INSPECTEURS d'ACADÉMIE (Service départemental de la jeunesse et des sports)
les DIRECTEURS DÉPARTEMENTAUX de la CONSTRUCTION
les ARCHITECTES conseillers techniques
les INGÉNIEURS en CHEF du GENIE RURAL

Objet : Bases de plein air et de loisirs.

La préparation du V^e plan de modernisation et d'équipement ainsi que celle d'une seconde loi-programme quinquennale d'équipement sportif et socio-éducatif, nécessitent sur certains points une mûre réflexion sur les options à prendre et des délais d'élaboration parfois assez longs.

C'est pourquoi il me paraît opportun de signaler à votre attention le problème des bases de plein air et de loisirs, problème dont l'intérêt ne vous a certainement pas échappé, mais qui est particulièrement difficile et sur lequel l'information me semble encore insuffisante.

En premier lieu, les bases de plein air et de loisirs doivent être proches de la population à desservir, notamment dans le cas où elles accueillent la population d'une agglomération importante. Elles doivent, d'autre part, réunir dans un site naturel les éléments permettant de passer de la simple détente et oxygénation à la pratique des disciplines sportives et des activités de plein air et socio-éducatives.

L'accroissement de l'urbanisation, la réduction progressive des heures de travail et leur blocage en jour-

nées continues ou en semaines de cinq jours, alliés au développement des moyens de transport individuels ou collectifs, amènent à concevoir des ensembles propres à satisfaire les légitimes aspirations de la population pendant ses loisirs, et notamment pendant les week-end.

La note ci-jointe a pour but essentiel d'attirer l'attention sur cette question, d'en montrer à la fois l'intérêt et la complexité et de donner des indications générales sur la façon de les promouvoir.

Il est certain qu'une part non négligeable de l'effort de l'État devra être affectée au titre du prochain plan à des opérations de cette nature. Leur envergure nécessite que les études en soient lancées avec un recul suffisant.

P.J. : Note d'information

Le Secrétaire d'État à la Jeunesse
et aux Sports

Maurice Herzog.

Note d'information sur les bases de plein air et de loisirs

(Annexe à la circulaire n° 177 du 20 janvier 1964)

I. — INTRODUCTION ET TERMINOLOGIE

L'accroissement de l'urbanisation, la réduction progressive des heures de travail et leur blocage, soit en journée continue, soit 5 jours par semaine, et le développement des moyens de transports individuels amènent à rechercher des formules propres à satisfaire les logiques aspirations des citoyens pendant leurs loisirs et, notamment, pendant leurs week-end.

Il est certain que les jardins publics ou « bois » du type classique ne correspondent que très imparfaitement à ces aspirations.

Les citoyens recherchent le cadre propice à la détente et au dépaysement, par rapport au rythme accéléré et bruyant des villes, mais ils désirent aussi pouvoir se livrer à des activités diverses et variées à dominante sportive en plein air, tout en disposant de

larges commodités (sanitaires, gardes de petits, jardins d'enfants, jeux de jeunes enfants et adolescents,...) associées à des activités culturelles : théâtre de verdure, aéro-modélisme, modélisme nautique, bibliothèque, etc... et à des possibilités de ravitaillement, voire d'hébergement, sous diverses formes.

Ce cadre, c'est la « base de plein air » que nous appellerons désormais « base de plein air et de loisirs ». Cette notion a déjà été exposée par le Haut-Commissariat, il y a plusieurs années, sous l'angle plus spécifique de l'initiation au plein air, dans des textes rassemblés dans le fascicule de documentation administrative « Plein air » (Institut Pédagogique National, Référence 103 FD). Elle a remporté un vaste succès, par conjonction avec un besoin sans cesse croissant et se manifeste maintenant comme une nécessité impérieuse et générale à laquelle la présente génération doit faire face, sous peine de faillir à sa tâche.

Cette catégorie d'équipement doit constituer un chapitre important dans le V^e plan de modernisation et d'équipement (2^e loi-programme d'équipement sportif et socio-éducatif).

Elle se reliera naturellement à des besoins scolaires et universitaires. En effet, il est généralement impossible de trouver à l'intérieur des importantes et même des moyennes agglomérations, les surfaces nécessaires pour permettre aux enfants des divers établissements scolaires de s'initier aux disciplines sportives de plein air.

Les surfaces importantes nécessaires amèneront à concevoir de véritables « antennes » sportives projetées hors de l'agglomération, vastes plaines de jeux que fréquenteront les élèves de tous les établissements.

Chaque fois qu'il sera possible, ces besoins scolaires seront satisfaits dans le cadre de la base de plein air et de loisirs, permettant ainsi de diversifier les activités offertes aux enfants des écoles.

Afin de bien situer le cadre de la présente note d'information et d'éviter toute ambiguïté ou confusion dans la terminologie, il convient de préciser qu'il s'agit essentiellement des bases de plein air et de loisirs proches des agglomérations c'est-à-dire à portée directe des habitants d'une agglomération notamment pour les week-end.

Ceci, par opposition avec la base de plein air lointaine qui pourrait s'appeler « base de plein air et de vacances » et s'apparente souvent plutôt au tourisme social et à l'équipement des villes touristiques ou de vacances dont le type le plus évolué et spécialisé est constitué par les stations de sport d'hiver.

Par contre, la base de plein air et de loisirs aura souvent, outre sa vocation première, une vocation complémentaire de lieu de vacances, surtout lorsqu'elle est située dans un site agréable, dans une région touristique. Aucune exclusive ne peut, ni ne doit, exister en ce domaine, mais la notion « loisirs » doit cependant être éventuellement préservée si l'afflux des usagers-vacances est important.

Par ailleurs, la terminologie de « base de plein air » a souvent désigné, jusqu'à présent, une activité d'initiation aux techniques et disciplines des sports de plein air, animée et soutenue directement par les services du Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports.

Ces activités d'initiation s'appelleront dans l'avenir Centre d'Initiation aux Sports de plein air (par analogie avec les centres d'initiation sportive) et ils pourront trouver leur place logique comme l'un des éléments constitutifs du « complexe » que représente une base de plein air et de loisirs.

En résumé, il est convenu d'appeler base de plein air et de loisirs, un complexe réunissant dans un site naturel proche de la population à desservir, les éléments nécessaires à favoriser la pratique des sports et activités de plein air et d'études culturelles, ainsi que la détente et l'oxygénation.

II. — CONDITIONS DE RÉALISATION

Les projets de création d'une base de plein air et de loisirs devront respecter certains principes fondamentaux dont les plus importants sont évoqués ci-après :

Site naturel et caractère régional.

Ces opérations sont liées à un site régional, En général, ce site est un plan d'eau (naturel ou artificiel), mais il peut être aussi un site forestier, une zone de rochers d'escalade, une base d'excursions, centre important de courtes et moyennes randonnées, un lieu de spéléologie ou propice à la descente des rivières, etc...

De telles activités ne représentent pas l'activité unique de la base, comme nous le verrons ci-dessous, mais une « dominante », fonction des possibilités offertes par le cadre naturel, avec ou sans aménagements spécifiques.

L'étude doit être menée dans le souci, non seulement de préserver le site naturel, mais aussi de l'améliorer, voire parfois de le reconstituer.

La conception, la qualité paysagère, un parfait entretien, doivent transformer le site choisi en une sorte d'oasis où s'impose, par son caractère même, un « climat moral » d'autodiscipline, une sorte d'esprit de club.

Une base c'est un lieu accueillant, net pimpant, de bon goût, où les contraintes se dissimulent pour faire place au désir de respecter à la lettre comme dans le cœur, un code d'usage librement consenti

Le baptême même de la base aura son importance. L'appeler Base de X du nom d'une commune ou d'un département serait impersonnel, par contre Parc, Lac suivis d'une de ces vieilles appellations de lieu dit qui évoquent souvent le site lui-même ou son histoire, donnera une personnalité à l'ensemble réalisé

Localisation.

La localisation des bases de plein air et de loisirs peut être très variable par rapport au centre de l'agglomération desservie compte tenu du site choisi et de l'orientation principale des activités la distance peut atteindre une centaine de kilomètres mais raisonnablement elle devrait se situer entre 10 et 30 km. Ce n'est qu'au plus à cette dernière distance que des besoins scolaires soit pour les demi-journées de sports, soit pour des écoles de plein air soit pour des centres aérés peuvent être satisfaits

Dans des cas exceptionnels elle pourra trouver place au cœur même de l'agglomération ou d'un quartier de cette agglomération. Elle pourra alors s'associer avec des ensembles sportifs et socio-éducatifs plus classiques et complets desservant les établissements scolaires voisins et l'ensemble de la population. C'est la solution d'urbanisme idéale

Nous n'assimilons pas les stations de sports d'hiver à des bases de plein air et de loisirs encore que certaines de ces stations répondent parfois également aux mêmes besoins dans les Vosges à proximité de Strasbourg ou de Mulhouse dans les Alpes, près de Grenoble, etc

Rayonnement régional.

De telles réalisations ne se situent pas à l'échelle de la commune au sens étroit du terme mais à celle de l'agglomération et parfois même à celle de la région économique intéressée.

Il est évident par ailleurs que la création d'une base valorise toute une région et plus particulièrement la zone périphérique à cette base de façon considérable

Réserves foncières et notions d'économie de l'opération.

Par ailleurs, les importantes surfaces nécessaires à acquérir puis à aménager rendent en général ces opérations très onéreuses et il est patent que la collectivité ne peut supporter seule — et il ne serait pas raisonnable qu'elle veuille le faire — la charge de la totalité des investissements pour les réserves foncières et les aménagements

L'ajustement de cette charge financière à la mesure des moyens et de la mission normale de la collectivité peut être recherchée dans deux voies principales qui sont les suivantes :

La première est l'association de la création de la base de plein air et de loisirs à des opérations de constructions immobilières, soit pour des résidences principales, soit, souvent, pour des résidences secondaires. L'opération se trouve ainsi centrée dans le contexte plus vaste de la mutation locale qui va s'accomplir grâce à elle

Une participation des constructeurs aux réserves foncières générales et aux équipements généraux apparaît, dès lors parfaitement justifiée par l'intérêt de situation créé par la base de plein air

La seconde intéresse plus spécifiquement la base de plein air et de loisirs proprement dite :

Si, en effet, parmi les équipements et activités à promouvoir dans le cadre de cette base, certains ressortent tout naturellement de la vocation de la collectivité et de l'esprit même de la notion de service public (école de natisme, baignade, terrains de jeux, locaux socio-éducatifs et culturels, camping, parc de détente, etc) et constituent les éléments d'animation essentiels d'autres équipements présentent un caractère de rentabilité plus ou moins affirmé et justifient l'appel à des capitaux publics particuliers ou à des capitaux privés

C'est le cas tout d'abord des équipements qui intéressent directement telle ou telle collectivité publique (écoles de plein air, centres aérés, ...) ou des associations de la loi de 1901 (sociétés de natisme, de natation, d'équitation, mouvement de jeunesse, etc).

De tels équipements peuvent alors être réalisés en concession (sous conditions bien entendu) avec simple participation aux frais généraux et peuvent faire l'objet d'une aide financière de l'Etat par voie de subventions d'équipement

C'est le cas également, de nombreux équipements dont l'exploitation aurait un caractère commercial marqué et qui feraient appel à des capitaux privés. Ces concessions sous conditions également, pourraient alors tenir compte non seulement des frais généraux, mais aussi, dans une certaine mesure des équipements de base de l'ensemble sans lesquels la « clientèle » n'existerait pas. Notons simplement comme exemple l'hôtellerie d'un certain standing, le camping, les parcs d'attractions, le bowling, les locations d'embarcations, des boutiques diverses, etc voire même les parcs à voitures gardés

Nous y reviendrons ci-après au chapitre III, nature des équipements

Ainsi peut être dressé le bilan général de l'opération qui dégage les investissements nécessaires de la part de la collectivité et, éventuellement, des

avances nécessaires, car les investissements privés peuvent n'intervenir que lorsque l'infrastructure est déjà en cours d'exécution ou exécutée

En fonction de ces principes directeurs, un des premiers problèmes à résoudre, quel que soit le véritable « inventeur » de l'opération est celui du ou des supports juridiques à lui donner :

- support juridique pour étudier, acquérir et construire,
- support juridique, ensuite, pour gérer et entretenir.

Support juridique.

Ayant indiqué que la commune, sauf le cas très exceptionnel encore de communes intégrées constituant la totalité de l'agglomération, ne pouvait être le support juridique logique, il est normal, pour appliquer par ailleurs les souhaits du Commissariat Général au Plan en matière de groupement des communes, d'imposer comme première condition à l'aide de l'Etat, pour de semblables réalisations, un groupement de collectivités

Ces groupements peuvent être de diverses natures :

- 1° Communes intégrées représentant la totalité d'une agglomération (appelées aussi agglomérations monocommunes)
- 2° Syndicats de communes
- 3° Départements (en tant que collectivités)
- 4° Districts urbains
- 5° Syndicats mixtes
- 6° Sociétés d'économie mixte
- 7° Associations ou groupement d'associations relevant de la loi de 1901.

Parmi ces diverses éventualités, les syndicats mixtes présentent l'avantage de pouvoir réunir, non seulement les communes d'une agglomération (isolées ou sous forme de syndicats ou de district), mais de pouvoir y associer le ou les départements intéressés, les chambres de commerce, de métiers, d'agriculture, les caisses d'allocations familiales, certains offices publics, etc

Les opérations immobilières et les travaux peuvent alors, soit être conduits directement par ces organismes, soit, le plus souvent, être confiés à des sociétés d'équipement qui s'effacent après réalisation, ou peuvent, mais cette solution paraît assez lourde se transformer en société de gestion

Relevant de la loi de 1901, les associations ou groupements d'associations ne constituent pas, sauf cas exceptionnel, un support suffisant, surtout pour régler les problèmes fonciers, elles peuvent, par contre, sous forme de groupement, constituer un support très valable pour la gestion

III. — NATURE DES ÉQUIPEMENTS

Quels équipements doivent être réalisés dans une base de plein air ?

A. Equipements nautiques :

— Pour l'aviron : lignes droites de 1 500 à 2 200 m. sur 90 m à 120 m de largeur. Garages à bateaux avec ateliers, clubs house, vestiaires-douches, pontons, etc (en général, gestion par un club sportif, association de la loi de 1901).

Éventuellement, installations permettant la compétition : postes de chronométrage, balisage, etc..

— Pour la voile : largeur plus grande souhaitable, vents favorables, garages à bateaux, ateliers, club-house, appontements et mouillage. Ces éléments pouvant être de plusieurs natures : Ecole de voile possédant ses embarcations, associations de la loi de 1901, garage ou club pour particuliers possédant leurs bateaux, opérations mixtes

— Pour le canoë-kayak : voir ci-dessus ; beaucoup plus réduit en montant d'investissement.

— Pour le canotage, pédalos : opérations à réaliser en concession

— Pour les sports motonautiques : même principe.

— Pour la natation : plages si le lieu s'y prête, de baignades en pleine eau avec services rudimentaires essentiellement sanitaires et dispositifs réglementaires de sécurité : bassins de plein air (éventuellement eau chlorée), bassins pour les différents âges, orientés vers la baignade avec toutefois dans les grands ensembles, un élément permettant le véritable entraînement sportif

— Pour l'initiation à la plongée sous marine : vestiaires, douches, compresseurs, dépôts de matériel, appontements, matériel de secours

— Pour la pêche : zones ombragées à l'écart du mouvement général

Incompatibilités : Il est essentiel de veiller à ce que ces activités ne se gênent pas, notamment, le motonautisme représente un risque non négligeable pour les petites embarcations et les baigneurs, en outre il gêne les pêcheurs : tendance à ronger les berges et est bruyant

Il est donc nécessaire d'isoler le plus possible cette activité des autres et des zones de calme et de détente. Parfois, certaines bases pourront être presque exclusivement réservées à ces activités, tandis que d'autres dont les dimensions ne permettraient pas la coexistence les élimineraient

Les zones très bien ventées pour la voile sont en général médiocres pour l'aviron.

Précautions générales : tous dispositifs de sécurité et de surveillance.

— Préservation et amélioration du site et du paysage.

— La circulation automobile sera très strictement réglementée et limitée à l'intérieur du périmètre de la base de plein air. En conséquence, devront être prévus des parkings en capacité et nombre suffisants.

B. Activités sportives à terre :

— Jeux d'équipe : basket-ball, volley-ball, hand-ball, etc... éventuellement, grands jeux (en fonction de la proximité de l'agglomération et de son équipement).

— Tennis (avec murs d'entraînement)

— Pelote à main nue (si possible accès libre)

— Tables à ping-pong

— Golf réduit (ou normal si la surface le permet)

— Hippisme

— Tir et tir à l'arc

— Boules (si possible accès libre)

— Patinage à roulettes

suivant les cas : parcours de cross, escalade, spéléologie, etc...

C. Jeux divers :

Golf miniature, bowling, attractions diverses.

D. Jardin d'enfants :

Avec parc d'agrès et pataugeoire (si possible en jardins des tout-petits et jardins des plus grands); éventuellement, garderie avec salle de repos, et salle de jeux et abris.

Attractions : marionnettes, guignol, manèges, etc...

E. Activités de scoutisme :

En fonction des possibilités locales, zone plus particulièrement réservée aux activités du scoutisme.

F. Activités culturelles et de jeux non sportifs :

Bibliothèque de prêt pour lecture sur place. Prêt de jeux divers (échecs, dames, dominos, cartes...).

Théâtre de verdure, danses folkloriques, musique,...

Éventuellement cinéma en plein air, élément de parc zoologique ou botanique...

Possibilités d'activités manuelles ou similaires : aéromodélisme, modélisme naval, marionnettes, construction de canoë-kayaks, ateliers, clubs.

Etc...

G. Accueil :

Très diversifié :

Camping à pied ou en bicyclette - motorisé - caravanning.

Auberge de jeunesse ou centre d'accueil.

Village de toile, bungalows et maisons de célibataires, (en concession).

Hôtellerie plus classique ou motels

Emplacement de camping collectif (scoutisme).

H. Alimentation, commerce :

Restaurants, brasseries, buvettes, parfois avec piste de danse, sous formes diverses, généralement par voie de concession.

Boutiques, notamment de ravitaillement.

IV. — DÉFINITION ET ÉTUDE TECHNIQUE ET FINANCIÈRE PAR APPROCHES SUCCESSIVES

Cette énumération donne un aperçu de la diversité des activités possibles. Elle est loin d'être exhaustive, car il faut notamment, en rapprocher d'autres besoins tels que : centres aérés, écoles de plein air, 1/2 journées de sport, de connaissance de la nature, etc... pour les enfants des écoles, stages de perfectionnement sportif ou d'oxygénation, etc...

L'ensemble des besoins doit être apprécié en débordant les simples attributions du Secrétariat d'Etat ou du Ministère de l'Education Nationale, pour obtenir une synthèse harmonieuse assurant un plein et judicieux emploi des installations à créer et une concentration des moyens génératrice d'économies.

Une fois le site choisi, il convient de déterminer la dominante de l'opération.

Ensuite, le programme est cerné par approximations successives par une série d'esquisses et d'études foncières et financières, pour assurer l'équilibre financier de l'affaire.

Les études nécessitent, outre une étude sociologique préliminaire, des connaissances très précises sur la situation géologique, hydrographique, ainsi qu'en matière de travaux publics, de construction, de constitution de drainage et en horticulture et sylviculture.

Il s'ensuit que les hommes de l'art doivent constituer une équipe comprenant au moins trois personnes, architecte, paysagiste et ingénieur conseil ou bureau d'études techniques. Ils doivent collaborer étroitement entre eux et avec les promoteurs et les divers services de l'administration, notamment, Ponts et Chaussées, Construction et Jeunesse et Sports.

Modalités financières générales :

— Les acquisitions et, le cas échéant, la création de l'infrastructure de base (création d'un plan d'eau artificiel, par exemple, si ce plan d'eau n'est pas créé pour un autre motif) doivent pouvoir constituer une opération blanche par acquisition et revente de terrains valorisés (et, si nécessaire, viabilisés).

Ceci suppose des moyens de trésorerie à court terme et moyen terme

— Les infrastructures principales viabilités générales installations portuaires, terrassements généraux, réseaux, etc, doivent pouvoir elles aussi bénéficier, d'une part, de l'opération foncière et d'autre part, des concessions commerciales à faire C'est aussi un problème de trésorerie à court et moyen terme

— Les concessions commerciales ne doivent pas poser de problème, mais la nature des charges et les servitudes de concessions doivent être étudiées avec le plus grand soin

Elles doivent faciliter le financement dès le départ et permettre de participer aux frais généraux d'entretien et d'exploitation

— Les concessions à des collectivités susceptibles de bénéficier de subventions d'équipement peuvent être effectuées avant construction (avec ou sans subvention de l'Etat), cas par exemple, de terrain de camping concédé à une association de camping Elles peuvent se limiter à des concessions d'exploitation Auquel cas, le problème financier est analogue au suivant

— Les constructions subventionnables d'équipement sportif ou socio éducatif sont réalisées par la collectivité et gérées par elle (que ce soit ou non par le biais d'une société d'équipement pour la construction ou d'une association pour la gestion) Les participations financières proviennent de l'Etat (Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports) par subventions en capital et financement complémentaire par emprunt (sauf excédent de bénéfice sur autres opérations) et, éventuellement, de subventions du ou des conseils généraux, de fonds de concours des communes, chambres de commerce, etc

— Les opérations non subventionnables d'équipement sportif et socio éducatif sont à la charge des collectivités support juridique (emprunt à réaliser ou participations diverses à rechercher)

— Certains équipements (ou aménagements) sont subventionnables ou susceptibles de prêts de la part d'autres départements ministériels ou d'organismes paraministériels, par exemple Agriculture (reboise-

ment) — Education Nationale (écoles de plein air) — Santé Publique (crèches, centre social) — Caisse d'Allocations Familiales (jardins d'enfants, pataugeoires, centres aérés), etc

C'est ainsi notamment que M le Ministre de l'Agriculture se préoccupe de ce même problème dans le cadre de ses attributions, vu sous l'angle de la préservation et de la reconstitution de sites naturels, notamment, autour de Paris et des métropoles régionales et sur les grands axes du territoire, avec le souci de permettre au citoyen une reprise de conscience de la nature au cours de ses loisirs ou de ses vacances

Les travaux en préparation sur les « zones naturelles » zones qui n'auraient pas les servitudes de parcs nationaux tout en conservant les avantages, s'inspirent des mêmes préoccupations gouvernementales

Les projets de M le Ministre de l'Agriculture pourront permettre dans de nombreux cas de régler ou de faciliter la solution des problèmes domaniaux et d'amélioration ou de reconstitution du site Il appartiendra, aux échelons locaux, d'assurer le moment venu la coordination nécessaire

Enfin, il n'est pas exclu de rechercher en échange de conventions précises d'usage la participation financière de sociétés industrielles

CONCLUSIONS

La base de plein air et de loisirs est un élément complexe dont l'étude est délicate et doit être menée simultanément sous les aspects technique et financier.

L'opération doit être « pensée » minutieusement en travail d'équipe La gestation est longue et l'échelonnement de la réalisation peut être étalé sur plusieurs années

Dans la perspective du plan 1966 70 et des suivants, il n'est pas trop tôt pour s'attacher à ce problème dont l'importance ressentie par les seuls spécialistes (sociologues, urbanistes, administrateurs chargés de la jeunesse, animateurs sportifs et de jeunesse, .) va devenir prochainement d'une brûlante actualité.

II. LES PARCS NATURELS RÉGIONAUX

par **J.-F. POUPINEL**, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Chargé d'études au Cabinet du Ministre de la Jeunesse et des Sports

Second volet de notre diptyque, le parc naturel régional a été défini par le décret n° 67-158 du 1^{er} mars 1967, et par une circulaire interministérielle d'information du 1^{er} juin 1967. Sa conception dépasse largement le cadre de l'aménagement urbain, et recouvre les attributions de nombreux ministères. Aussi, le contrôle des projets a-t-il été confié à une commission interministérielle placée auprès du Premier Ministre, présidée par le Ministre délégué chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire et composée des représentants des Ministres des Affaires Culturelles, de l'Intérieur, des Finances, de l'Équipement, de l'Agriculture, de la Jeunesse et des Sports et du Tourisme.

Si les bases de plein air se situent sur la frontière imaginaire entre territoire urbain et territoire rural, les parcs naturels régionaux sont largement au-delà. Et parler, comme c'est le cas pour une partie d'entre eux, de « parc des villes » montre bien quel caractère extensif il faut donner au terme aménagement urbain et combien doivent être élargies les préoccupations des responsables.

I. — L'ESPRIT DES PARCS NATURELS RÉGIONAUX

Les parcs nationaux sont d'immenses réserves destinées à protéger les sites sauvages et remarquables, leur faune et leur flore.

Les bases de plein air et de loisirs sont des territoires aménagés de façon à procurer des possibilités de détente sportive au grand air.

Situés à peu près à mi-chemin, les parcs naturels régionaux sont de vastes espaces naturels aménagés pour accueillir l'homme et lui faire redécouvrir une nature qu'il n'a plus le temps, ni même parfois le goût, de regarder.

Leur originalité et leur intérêt viennent de ce que l'on peut aussi bien en parler :

— En poète : « Fleuve, rochers, forêts, solitudes si chères... » « Mais la nature est là qui l'écoute et qui l'aime » etc... sans oublier ni les couchers de soleil, ni le brame du cerf, ni le chant des oiseaux, ni les bourgeons au printemps.

— En sociologue : donner à ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir une résidence secondaire, ni d'aller chaque semaine chercher la mer ou la montagne, qui ne peuvent partir ou bien qui s'entassent sur les routes le dimanche et sur les plages l'été, et qui pourraient bien finir par aimer cela, le moyen de passer des vacances calmes, saines, reposantes et belles.

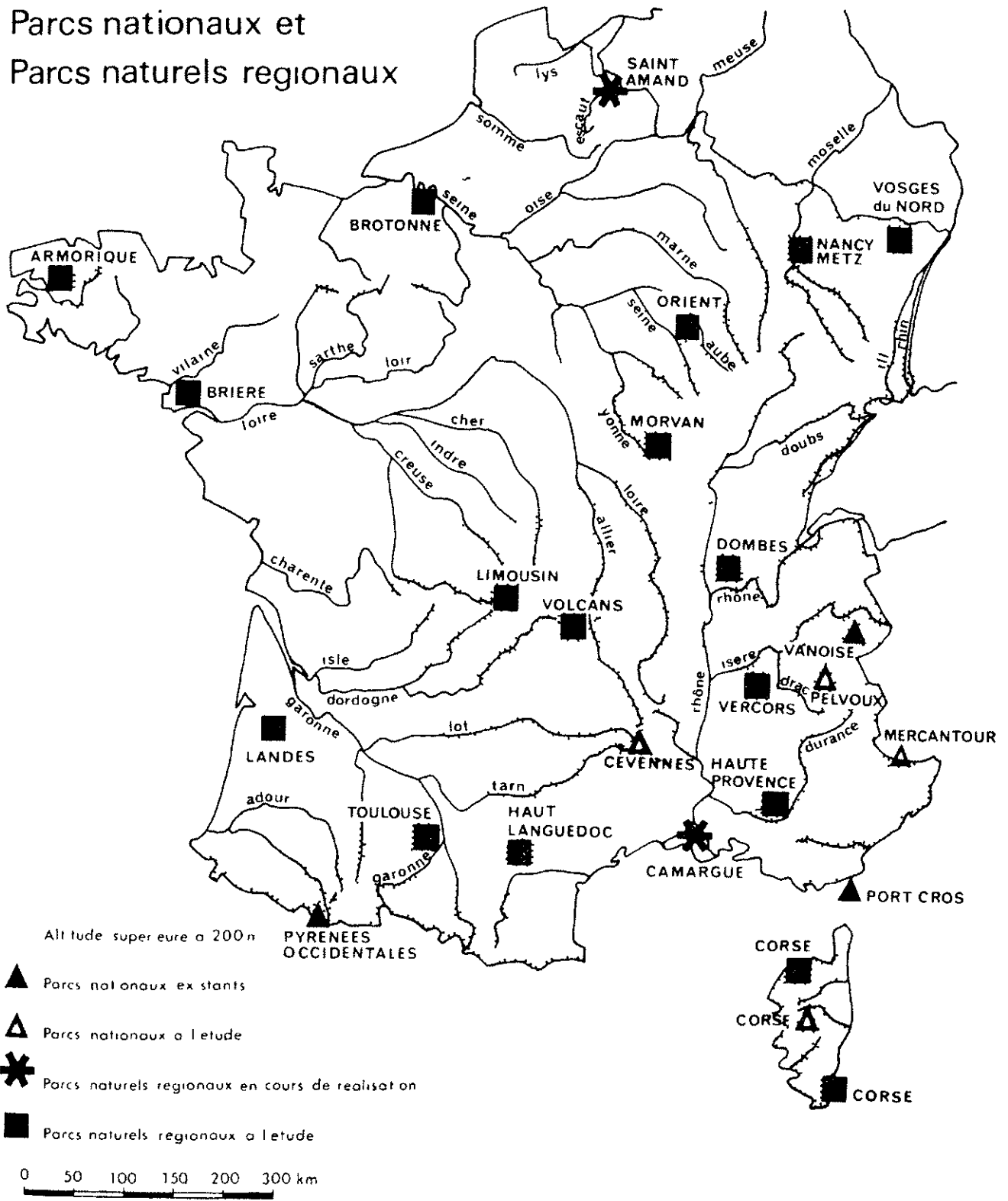
— En éducateur : enseigner aux hommes le goût du beau, le respect d'un paysage, l'architecture, la vie des animaux et des plantes autrement que dans les livres ; profiter de la disponibilité d'esprit qui sera la leur dans cette nature retrouvée pour leur proposer des sources d'enrichissement culturel.

Enfin et surtout, en économiste :

Équilibrer nos grandes métropoles en les équipant en aires naturelles de détente.

Animer les secteurs ruraux défavorisés dont les possibilités agricoles s'adaptent difficilement aux exigences d'une agriculture moderne.

Parcs nationaux et Parcs naturels regionaux



Protéger notre patrimoine naturel et culturel menacé.

Attirer le tourisme vers des régions peu fréquentées.

Les parcs naturels régionaux veulent être tout cela. Non sans hésiter encore : de grandes discussions ont eu lieu lors du colloque qui se tint à Lurs en septembre 1966, pour savoir si le public peut encore respecter et aimer la nature ; certains voyaient même dans les parcs des « abcès de fixation » de la foule, permettant aux vrais amoureux de la nature d'aller chercher ailleurs, sûrs désormais d'être seuls, les sites les plus beaux !

Car un parc doit trouver un équilibre ; il faut d'une part, qu'il soit attrayant c'est-à-dire que l'on trouve des activités variées, correspondant aux goûts du plus grand nombre ; il faut d'autre part, préserver le calme et le site naturel que l'on s'est donné pour mission de faire découvrir. C'est dire que la tendance est forte de faire des « Luna-Parks naturels régionaux » d'autant que tous les problèmes financiers se posent avec une grave acuité.

Inspirés par des exemples étrangers comme ceux de Bokrijk en Belgique, de la Haute-Veluwe en Hollande, du Luneburger-Heide en Allemagne et par les conclusions du colloque de Lurs, s'appuyant sur l'amour de quelques hommes pour leur région, les premiers parcs naturels régionaux sont en train de naître, dans le Vercors, en Armorique, en Camargue, à Saint-Amand dans le Nord et à Bouconne près de Toulouse, dont nous espérons qu'ils seront les précurseurs de beaucoup d'autres. Ces premières expériences permettent déjà un certain nombre de constatations.

La première est la distinction très importante entre « parc des villes » et « parc des champs », l'un exutoire d'une grande métropole, destiné à recevoir chaque week-end les citadins que l'on veut sauver du transistor et du pique-nique sur les bas côtés de la route, et qui peut également être l'occasion de redonner vie à un secteur rural déséquilibré par la proximité d'une grande ville ; l'autre, mise en valeur d'un paysage bien particulier, avec son habitat, ses monuments, ses coutumes, son artisanat, son histoire, dans lequel les séjours sont plus longs et plus concentrés dans l'année.

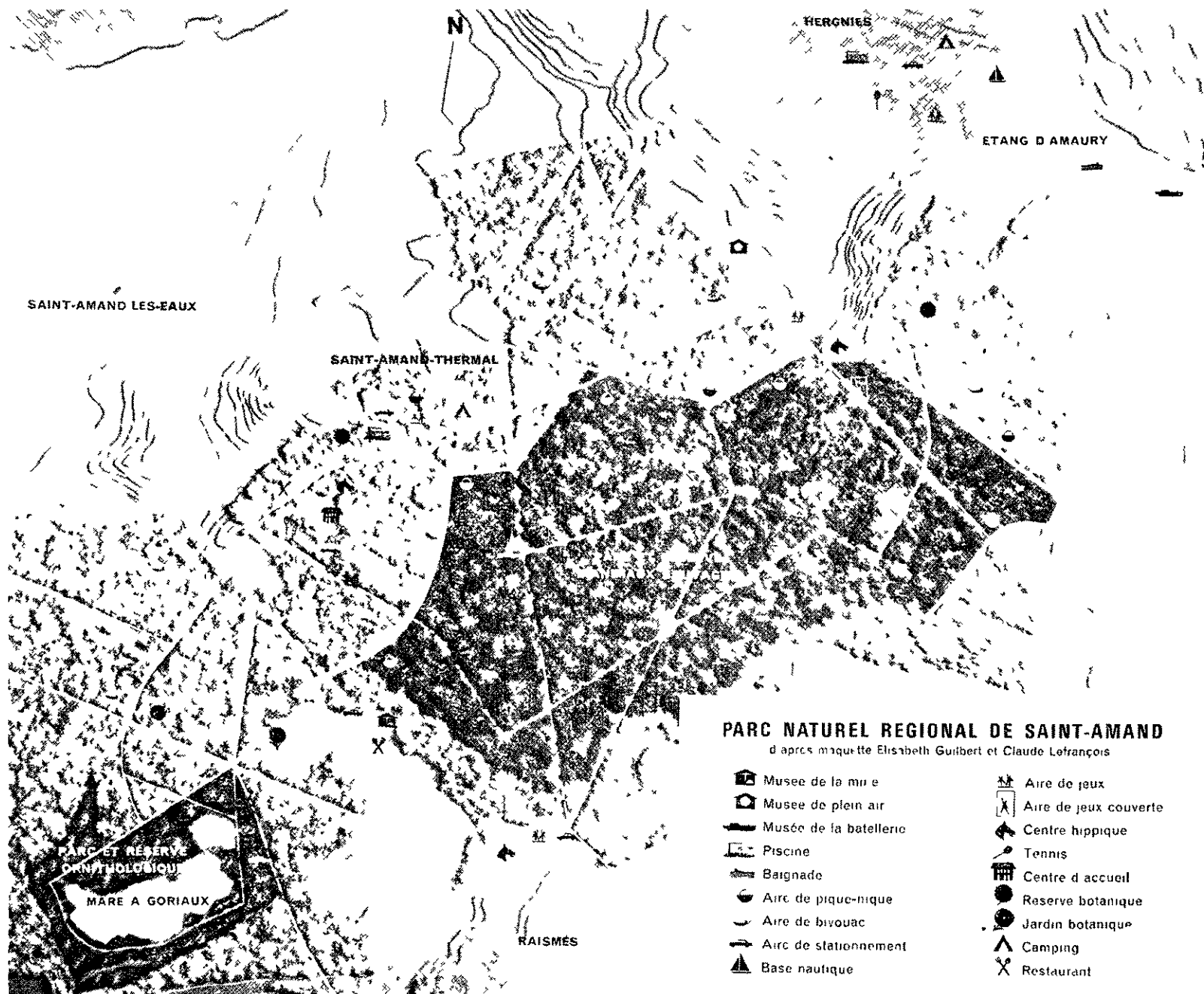
Or, si les seconds s'imposent en quelque sorte d'eux-mêmes, les premiers ont un aspect artificiel qui risque de décevoir les gens animés de « l'esprit de Lurs ». Ils sont cependant parmi les plus urgents, le problème des sorties de week-end devenant crucial dans bien des grandes villes, dont par ailleurs, les environs sont déflorés à une allure démentielle par la prolifération des résidences secondaires. Il faut bien comprendre que dans ces conditions le caractère d'un site est une notion toute relative, qui ne vaut qu'en fonction de ce que l'on peut trouver à une distance raisonnable de la cité (deux heures environ).

II. — QU'EST-CE QU'UN PARC NATUREL RÉGIONAL ?

1. — Sur le plan juridique

L'initiative de la création d'un parc naturel régional revient aux collectivités locales, qui en sont seules responsables ; la commission interministérielle n'intervient que pour contrôler les projets, conseiller, et coordonner les interventions des divers ministères.

Le décret du 1^{er} mars 1967 ne comporte aucune règle juridique nouvelle susceptible de s'appliquer aux territoires classés « parcs naturels régionaux », ceux-ci ne sont donc protégés et aménagés pour l'instant qu'en vertu de la législation existante, notamment en matière d'urbanisme, de protection des sites, de conservation des forêts et de police municipale.



L'originalité du parc est d'être soumis à un plan d'urbanisme, régi par une charte à laquelle adhèrent tous les propriétaires (au droit de propriété desquels il n'est pas porté atteinte), et aménagé, animé et exploité par un organisme spécialement créé à cet effet.

Ces deux caractères fondamentaux : *Aménagement global confié à un organisme unique, adhésion délibérée des propriétaires fonciers*, ne constituent pas une base juridique originale ; ils sont cependant une expérience du plus grand intérêt, d'une part, comme approche d'un établissement public à but touristique et social, d'autre part, comme tentative d'organisation collective des loisirs sans atteinte au droit de propriété. On réalise ainsi l'importance que peut avoir la réussite des premiers parcs.

L'organisme responsable du parc, qui peut prendre des formes variées, du syndicat mixte à la fondation, nomme un directeur qui, assisté par une équipe de spécialistes, est chargé de la gestion et de l'animation du parc. Ce poste est très important, d'autant que les premiers parcs naturels régionaux seront ce qu'en feront leurs directeurs, aussi la commission interministérielle a-t-elle organisé un cycle de formation des futurs directeurs de parcs. Ce cycle, qui dure de février 1967 à février 1968, est suivi par cinq ingénieurs des Eaux et Forêts, un fonctionnaire désigné par le Ministre de l'Équipement, deux inspecteurs de la Jeunesse et des Sports et six personnes privées choisies par la commission sur appel de candidatures.

Enfin, un groupement d'associations dit Association des Amis du Parc, permet d'associer les usagers à la gestion du parc.

Sur le plan financier, les parcs naturels régionaux à l'inverse des parcs nationaux ne donnent lieu à aucune tranche budgétaire particulière. La condition de leur réalisation est donc une inscription prioritaire de leurs équipements dans les tranches régionales des diverses administrations concernées.

2. — Sur le plan de l'équipement

Créé dans le but de donner accès à un certain nombre de sites remarquables, le parc devra avoir pour première condition une excellente intégration de ses équipements dans ces sites, et ses responsables ne doivent pas oublier quel rôle de formation ils ont auprès du public dans ce domaine.

Non seulement à cause de l'absence de source financière particulière, mais encore en raison de l'esprit même du parc, les équipements devront être aussi simples que possible, sans que cela nuise pour autant à une recherche architecturale indispensable. Nous n'insisterons pas sur le côté mise en valeur agricole, équipement routier, hydraulique et électrique, transport en commun, protection des forêts et reboisement, bien qu'il soit l'un des aspects fondamentaux du parc, parce qu'il doit faire l'objet d'une étude particulière pour chaque parc. Disons simplement que cet aspect est déterminant pour l'adhésion des communes intéressées au projet, et qu'il doit faire l'objet de réservations prioritaires de la part du Ministère de l'Équipement et du Ministère de l'Agriculture.

Les équipements que l'on peut appeler spécifiques d'un parc peuvent être rangés en quatre catégories.

a) *Équipements liés aux activités de protection et d'observation.*

Concentrés dans la zone protégée du parc (généralement centrale), ils comprennent postes d'observation, abris, tables d'orientation, petits laboratoires de sciences naturelles, et également circuits « botaniques », sentiers de grande randonnée, signalisations...

Ils utiliseront au maximum les équipements existants (routes pastorales, chalets, granges, etc...)

b) *Équipements liés aux activités spécialisées.*

1°) Sports de plein air : un parc naturel régional n'est pas une base de plein air et de loisirs, aussi les équipements devront-ils être surtout des aménagements de possibilités naturelles existantes :

- roches d'escalade,
- pistes pour cyclotourisme,
- espaces de jeux libres,
- baignades,
- parcours pour canoë-kayak,
- parcours équestres,
- centres nautiques, etc...

2°) Activités culturelles : le très beau musée Van Gogh (300 toiles) du parc de la Haute-Veluwe montre que ces équipements peuvent être fort importants.

Il s'agit de monuments, restaurés ou non, de formes anciennes d'habitat que l'on pourra transformer en « musée de plein air » d'expositions d'artisanat, de musées géologiques, botaniques, zoologiques, etc..., de théâtres de verdure, de réserves d'animaux, de salles de conférences, etc...

Ils peuvent donner lieu à d'intéressantes recherches architecturales, devront donner des possibilités de participation au public (ateliers adjoints aux présentations d'artisanat), enfin, ils devront favoriser les échanges avec la population d'accueil.

c) *Équipements d'hébergement.*

Ils doivent être variés car le parc doit accueillir des clientèles de ressources très variées, et notamment des jeunes isolés ou en groupes.

L'utilisation de l'habitat existant, outre qu'il permet d'intéresser la population résidant sur le parc, peut fournir des formes d'accueil intéressantes : « bed and breakfast », relais hippiques ou pédestres, etc...

d) *Équipements de liaison.*

Ce sont les équipements que l'on trouvera aux frontières des zones protégées : sentiers balisés, mais aussi local pour classes vertes, salles pour stages et colloques, centre de documentation avec exposition permanente, etc...

Cet équipement a un rôle didactique important et doit être examiné avec soin.



Les parcs naturels régionaux partent d'une idée généreuse. On peut regretter que la commission interministérielle qui l'a prise en charge soit plus riche d'ambitions que de moyens, et espérer un avenir plus doré. Il n'en reste pas moins qu'une action doit commencer dès à présent, et que ce sont les premiers parcs qui montreront ce que l'on peut faire et quels moyens sont nécessaires.

Il suffit quelquefois d'une construction pour détruire le charme de tout un paysage, il suffit de n'avoir pas précédé l'intervention d'un spéculateur pour qu'un site soit à jamais dévasté, il suffit de peu de temps pour qu'un plan d'eau soit cerné

de propriétés privées. Les parcs naturels régionaux sont l'un des moyens d'éviter cela, de faire comprendre à certains Propriétaires que s'ils ont un droit ils ont aussi une responsabilité et des devoirs.

Ils représentent, dans le domaine des loisirs comme dans celui de l'aménagement du territoire, une expérience qui mérite que s'y consacrent tous ceux qui, à quelque titre que ce soit, ont la charge de la région dans laquelle ils vivent.

TEXTES UTILES SUR LES PARCS NATURELS RÉGIONAUX

« Les Parcs naturels régionaux » — Textes juridiques — La Documentation française 29-31, quai Voltaire à Paris VII^e.

« Les Journées nationales d'études sur les parcs naturels régionaux — Lurs en Provence — Septembre 1966. » La Documentation française.

« Les Parcs naturels régionaux » par M. Bernard SAILLET. Le Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment n° 9 du 4 mars 1967.

Numéro spécial Parcs Régionaux — Septembre 1967. Revue 2000-59, avenue Denfert-Rochereau (XIV^e).

III. L'AMÉNAGEMENT DES BASES DE PLEIN AIR ET DE LOISIRS EN RÉGION PARISIENNE

par **C. DE GAYARDON DE FENOYL**, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Chargé de mission auprès du Préfet de la région parisienne.

Les bases de plein air et de loisirs constituent l'une des formes de l'aménagement de l'espace naturel en vue de répondre à la demande des habitants de la région parisienne en espaces naturels réservés pour la détente et les loisirs de plein air.

Forme organisée, de caractère public, regroupant dans un site naturel un ensemble varié de fonctions caractéristiques des loisirs de plein air, les bases s'insèrent en région parisienne dans une politique générale d'aménagement de l'espace pour les loisirs de plein air.

Par ses dispositions d'ensemble, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris définit le cadre de cette politique des loisirs de plein air des « 14 millions d'habitants urbanisés et motorisés du Paris de demain auxquels s'ajouteront chaque année 8 à 10 millions de visiteurs ». (1).

Se plaçant au niveau de la région toute entière, il crée l'espace de loisirs en l'opposant aux urbanisations futures, canalisées sur des axes déterminés, mais en le reliant étroitement par un système de transport nouveau aux principaux secteurs agglomérés. Ces axes d'urbanisation sont définis de « façon à s'ordonner par rapport aux fleuves et aux forêts qui sont les deux grands sites de loisirs de plein

(1) Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (1965).

air ». L'habitat et les activités sont pour l'essentiel reportés sur les plateaux, les vallées et les forêts étant protégées.

Pour construire dans le cadre ainsi défini les éléments d'une politique des loisirs de plein air, l'aménageur doit approcher les tendances, prévoir l'évolution des besoins. Dans ce domaine, « l'enregistrement pur et simple des tendances actuelles d'évolution de la demande ne peut suffire ; l'analyse doit être poussée plus avant de manière à dégager la signification des tendances observées, leur relation avec les autres composantes de l'évolution sociale et leur probabilité d'évolution dans le contexte futur » (2).

Cette analyse doit s'accompagner d'études psychosociologiques et économiques des loisirs, d'enquêtes sur le comportement de fin de semaine, les migrations journalières ou hebdomadaires, les modes de consommation d'espace, la fréquentation des équipements existants, etc...

En région parisienne les premiers éléments d'une politique de loisirs ont dû être élaborés avant même que les études approfondies indiquées aient pu être conduites suffisamment loin. Toutefois, dans la mesure où cette politique s'est fixé comme premier objectif la réservation et la protection des espaces de loisirs plutôt que leur aménagement, le risque de se tromper s'amenuise. Quelles que soient en effet les normes retenues pour chiffrer la notion globale et un peu arbitraire d'espace de loisirs nécessaire à l'habitant des villes, un examen de la situation existante fait apparaître un très large décalage entre les besoins et les possibilités de la région (3).

C'est pourquoi tout en étant très conscients de l'intérêt des études précédentes de même que de la complémentarité des différentes formes de loisirs, les responsables de l'aménagement de la région parisienne se sont fixé, en l'absence d'une politique globale des loisirs de plein air, des politiques « particulières », et notamment les politiques des espaces verts urbains, des forêts, de l'espace rural, des résidences secondaires, des équipements de loisirs privés et enfin des bases de plein air et de loisirs.

Les forêts qui couvrent 2.250 km² soit plus du 1/5 de la superficie de la région parisienne ont reculé devant l'urbanisation de plus de 15.000 ha en un siècle. L'acquisition foncière constitue dans la plupart des cas le seul moyen de mettre la forêt à l'abri de la pression urbaine et d'assurer sa protection et son amélioration. Pour cette raison, un premier programme d'acquisitions par le District de la Région Parisienne a été défini intéressant 11 massifs forestiers pour une superficie de 9.500 ha. Les crédits nécessaires à une première tranche d'acquisition ont été inscrits aux budgets 1966-1967 du District. L'aménagement des forêts pour les ouvrir au public en assurant leur préservation et sans compromettre le milieu naturel est un domaine encore peu exploré, bien qu'essentiel.

Le maintien de zones rurales à l'intérieur des grandes régions urbaines doit être considéré comme complémentaire de la création de pôles à forte densité. Faute d'activités agricoles intégrées, l'expansion urbaine en tache d'huile s'étend. Une telle politique d'intégration de l'espace rural dans une région urbaine soulève des problèmes délicats. Le parti d'aménagement pourrait consister pour une région agricole telle que celle qui se situe à l'ouest de Versailles à associer une production agricole à haut rendement à un réseau de promenade et de loisirs dans un paysage échappant à l'urbanisation.

(2) Espace et loisir par Joffre Dumazedier et Maurice Imbert.

(3) Par référence aux normes des pays étrangers (Etats-Unis, Hollande), le chiffre de 100 m² par habitant peut être retenu comme un ordre de grandeur, 150.000 ha seront donc nécessaires aux habitants de la région parisienne.

Les résidences secondaires représentent un autre élément d'une politique de loisirs de plein air. Phénomène diffus, elles constituent en effet une menace pour les sites tout en apportant une réponse partielle non négligeable à la demande globale de loisirs.

Les projets de loisirs privés lorsqu'ils revêtent une certaine importance peuvent contribuer dans une proportion non négligeable à la satisfaction des besoins de loisirs. Il est donc important que ces projets soient coordonnés avec les aménagements de loisirs publics.

Les bases de plein air et de loisirs qui sont un peu la charnière entre deux formes de loisirs difficilement séparables l'une de l'autre : le contact avec la nature et la pratique des sports de plein air tiennent une place essentielle dans la politique des loisirs de plein air de la région parisienne. Leur nécessité en région parisienne parmi les autres formes d'aménagement de loisirs de plein air résulte de la situation de pénurie

- d'équipements sportifs de plein air publics ou privés, et notamment d'équipements nautiques ;
- de sites propres à l'implantation de ces équipements, ce qui conduit à réserver les rares sites disponibles et à les ouvrir très largement au public.

Successivement nous examinerons les éléments de la politique d'aménagement des bases de plein air et de loisirs en région parisienne c'est-à-dire d'une part leur programmation (besoins, possibilités), et d'autre part les modalités de leur réalisation.

La programmation des bases de plein air et de loisirs en région parisienne

La Préfecture de la Région Parisienne a procédé au cours des années 1964 et 1965, dans l'esprit des directives générales données par le Secrétaire d'Etat à la Jeunesse et aux Sports dans sa circulaire du 20 janvier 1964, à une évaluation au moins qualitative des besoins en espaces de plein air et de loisirs et à un inventaire des sites disponibles.

I. — ESTIMATION DES BESOINS

La fréquentation des bases de plein air et de loisirs résultera d'habitudes sociales et de conditions économiques qui se modifieront sans doute largement au cours de la prochaine décennie. Il serait donc vain de vouloir justifier un programme de bases de loisirs par une estimation très aléatoire des besoins. En l'absence des études psycho-sociologiques et économiques nécessaires, les besoins ne peuvent que s'apprécier qualitativement en extrapolant les tendances actuelles. C'est ce qui a été fait, en matière de loisirs nautiques principalement.

a) *Les espaces de loisirs nautiques.*

L'intérêt qu'un public de plus en plus nombreux porte aux aménagements de loisirs de caractère nautique est dû autant à son goût de plus en plus prononcé pour la pratique des sports nautiques (baignade, voile, motonautisme...) qu'à l'attrait

d'un plan d'eau en tant que site naturel, plus ou moins évocateur de souvenirs de vacances (4).

Les équipements créant dans une large mesure la demande, il est particulièrement difficile d'évaluer la demande à partir de la demande effective actuelle. Il est plus intéressant de l'estimer en cherchant à approcher la demande latente. En matière de voile par exemple, un des termes de la demande latente en région parisienne serait défini par le nombre d'habitants de la région qui ayant acquis des dériveurs pour les utiliser pendant l'été les utiliseraient en région parisienne s'ils disposaient à la fois d'un emplacement pour les parquer et d'un plan d'eau pour les utiliser. Ce terme représenterait actuellement environ 15.000 dériveurs.

La demande a été appréciée de la même manière pour les autres sports nautiques : motonautisme, aviron, canoë, kayak, etc...

Des normes établies par référence à diverses expériences françaises et étrangères (2 à 3 voiliers/ha, un bateau à moteur pour 1,5 ha) permettent de passer de cette demande à la demande en surface.

A la fréquentation faible des plans d'eau pour les autres sports nautiques (5 à 10 personnes/ha) s'oppose la fréquentation très élevée liée à la baignade. Celle-ci peut, dans le cas de parcs nautiques proches de l'agglomération atteindre en région parisienne les densités considérables des plages de bord de mer (jusqu'à 300 et même 1.000 personnes à l'ha).

L'espace de loisirs nautiques n'est pas fait seulement d'un plan d'eau et de plages. Il comporte également les espaces terrestres environnants dont la « demande », qui s'apprécie à travers des exemples de fréquentation, est considérablement augmentée par suite de l'attrait du plan d'eau, attrait esthétique et attrait dû à l'animation et au spectacle offerts par les activités nautiques. La fréquentation d'un parc nautique peut approcher celle d'un parc suburbain (50 personnes/ha). Elle est bien supérieure à la fréquentation d'une forêt (1 à 5 personnes/ha).

Ces chiffres montrent que s'il n'est pas forcément intéressant du point de vue de la fréquentation d'aménager un site urbain pour les sports nautiques, l'aménagement nautique, quand il est possible bien entendu, s'impose par contre à moyenne et à grande distance de l'agglomération puisque dans ce cas la fréquentation est de type quasi suburbain. Cette fréquentation est, il est vrai, irrégulière et dépend des possibilités de retour aux heures de pointe.

b) *Les espaces de loisirs terrestres.*

Comme nous l'avons dit précédemment, la demande globale en espaces de loisirs terrestres ne peut pas en l'état actuel des études être appréciée ; c'est elle pourtant qui est essentielle. Par contre, la demande latente pour un certain nombre d'aménagements de loisirs déterminés peut être estimée.

Pour le golf par exemple, l'augmentation importante du nombre de pratiquants est actuellement limitée par le caractère privé des installations existantes. La mise à la portée de tous de cet équipement induira une demande latente considérable.

Les sports équestres sont en pleine extension alors que l'aménagement de manèges et de carrières ne nécessite pas des surfaces considérables.

(4) D'après une enquête de l'I.F.O.P., sur les vacances 1963, 40% des Français choisissent pour leurs vacances une résidence située à proximité d'un plan d'eau.

La flotte de plaisance française (voiliers, bateaux à moteurs) est passée de 48.000 en 1959 à 120.000 en 1967.

En 1980, le parc des dériveurs actuellement évalué à 40.000 unités en France devrait en extrapolant les tendances actuelles atteindre 150.000 à 180.000 unités dont 45.000 à 55.000 appartenant à des habitants de la région parisienne.

Bien qu'il présente sur le plan de l'esthétique notamment, des inconvénients, le camping-caravanning est une activité qui souffre particulièrement du retard de l'offre d'espace sur la demande et qui pourrait dans une mesure limitée trouver son extension dans les bases de loisirs. Il y a actuellement en région parisienne 2 millions d'adeptes du camping qui pour la plupart ne pratiquent le camping que pendant les grandes vacances, en dehors de la région parisienne. On évalue à 150.000 environ le nombre des campeurs pendant les week-end. Il paraît toutefois difficile de partir de ce chiffre pour évaluer les besoins d'équipement de camping des bases de plein air : ceux-ci doivent en effet être dimensionnés davantage en fonction des besoins d'accueil que par référence aux activités de camping prises intrinsèquement.

Nous remarquerons pour clore ce paragraphe que la demande pour un équipement de loisirs déterminé est ou non satisfait suivant la distance de cet équipement à l'utilisateur. La demande d'espace vert, d'équipement nautique, de terrain sportif dépend de sa fréquence d'utilisation (quotidienne, hebdomadaire, etc...) et s'apprécie donc en fonction de la distance.

Nous remarquerons également l'importance de la demande en espaces nautiques par rapport aux autres demandes d'espaces de loisirs qui peuvent trouver leur satisfaction peut-être plus facilement dans les bases terrestres. Cette considération explique la part importante donnée comme nous le verrons aux bases nautiques dans le programme des bases de plein air et de loisirs de la Région Parisienne.

II. — INVENTAIRE DES POSSIBILITÉS

La circulaire du 20 janvier 1964 du Ministre de la Jeunesse et des Sports indique de façon très détaillée les éléments qui doivent servir de guide dans la recherche des sites de bases de loisirs. Parmi ceux qui nous paraissent essentiels, rappelons :

— *le besoin d'espace* : la base de loisirs doit disposer de terrains suffisamment vastes pour que puissent y être juxtaposées des activités très diverses, aussi bien sportives que culturelles, cette diversité favorisant l'animation de la base, mais aussi pour que les installations communes puissent être amorties sur un nombre suffisant de participants. Une surface de 100 à 150 ha constitue un minimum pour la création d'une base de plein air proprement dite sauf exception qui pourrait notamment être justifiée par la proximité de l'agglomération ;

— *l'intérêt particulier des plans d'eau.*

— *l'importance du facteur distance.*

Les possibilités d'utilisation des bases en fonction de leur distance des zones agglomérées sont très variables. En première approximation, on peut proposer la classification suivante :

— temps de transport inférieur à une demi-heure : utilisation journalière, pour les scolaires, par demi-journées et pour la population active en fin de journée, aussi bien qu'en fin de semaine ;

— temps de transport compris entre une demi-heure et une heure : loisirs de fin de semaine, le séjour sur la base n'excédant pas généralement une journée ;

— temps de transport supérieur à une heure : loisirs de fin de semaine, ou de courtes vacances, le séjour comportant fréquemment une nuit au moins sur la base ;

Les bases de la première catégorie doivent être si possible réalisées en priorité tandis que celles de la dernière catégorie peuvent être reportées à une échéance plus lointaine.

Enfin, les conditions de desserte constituent un facteur important de la décision d'implantation des bases : une bonne desserte par les transports en commun facilite l'utilisation de celles-ci par les scolaires. En outre malgré les améliorations qui lui sont apportées, le réseau routier demeurera saturé au moment des pointes de week-end qui sont actuellement les plus importantes sur les autoroutes de dégagement. Une possibilité de desserte par les transports en commun doit donc être recherchée pour éviter que la base de plein air ne soit complètement dépendante des liaisons routières.

Dans le cadre ainsi défini un inventaire des sites de loisirs a été fait. Cet inventaire a été voulu exhaustif afin de disposer de l'éventail complet des possibilités pour établir une programmation et définir une politique de réservation à long terme. L'inventaire s'est orienté dans trois directions :

- les aménagements utilisant les rivières navigables et les carrières de sable bordant celles-ci ;
- les aménagements des rivières non navigables ;
- les aménagements en sites forestiers.

Cet inventaire a fait ressortir une grande diversité dans la taille et la nature des sites recensés. Les surfaces inventoriées couvrent une surface de l'ordre de 20.000 ha, surface considérable par rapport à celles des installations existantes, de l'ordre de 250 ha, mais qui ne paraissent pas déraisonnables quand on les rapproche de la surface de la région, dont elles représentent moins de 2%, ou de l'agglomération, (1,5%).

Sur 34 bases recensées et portées au programme duodécennal du District de la Région Parisienne, 17 bases sont à dominante nautique (5.500 ha de plans d'eau), 14 à dominante forestière, 3 à caractère mixte.

Sur les V^e et VI^e Plans, il a été envisagé d'engager l'aménagement de 24 bases dont 14 à dominante nautique.

Les sites recensés devraient permettre de recevoir entre 500.000 et 1.000.000 de personnes par week-end.

Une première constatation s'impose : l'espace parisien ne dispose que de ressources très limitées en plans d'eau ; les fleuves sont parcourus par une navigation marchande de plus en plus intense, la mer est à plus de 200 km, les montagnes où l'on a réalisé de grands réservoirs sont encore plus loin. Il est extrêmement difficile de créer des lacs de barrage d'une certaine ampleur dans une région dont la densité de population est aussi élevée. En dehors de la région, les ressources complémentaires qui peuvent être trouvées ne sont pas très étendues : carrières de haute Normandie (Poses Tournedos et Bernières Tosny), réservoirs de barrages sur la Marne et la Seine ; certains ports de la Manche ne sont qu'à deux heures de Paris mais leurs possibilités d'utilisation sont limitées notamment par les marées et l'état de la mer qui rend la plaisance souvent difficile.

Cette situation de pénurie en plans d'eau a plusieurs conséquences :

— Malgré l'existence de cet inventaire, il reste indispensable de poursuivre la recherche systématique de tous les sites d'intérêt secondaire des petits plans d'eau : sablières, barrages de petites rivières, etc..., sites dont l'aménagement peut être très rapide ;

— Il est nécessaire de réserver toutes les possibilités de plan d'eau donc d'en prévoir la conservation dans les plans d'urbanisme, préparer l'acquisition des terrains, assurer leur protection, notamment contre le remblaiement (problème de l'écoulement

ment des déblais et gravats, problème du réaménagement des exploitations sablières) ;

— Il faut tirer le plus grand parti possible de chaque plan d'eau (utilisation pour le plus grand nombre possible). L'aménagement des plans d'eau de la région parisienne devra donc être particulièrement soigné ; on cherchera à combiner les différentes activités nautiques pour donner l'impression d'une grande surface (aménagement trompe l'œil) ;

— Il faut concevoir la place exacte des équipements nautiques. Dans le périmètre du District, il s'agit avant tout d'apporter aux pratiquants des sports nautiques un complément qualitatif à la pratique extérieure à la région sous la forme d'activités nautiques limitées mais proches.

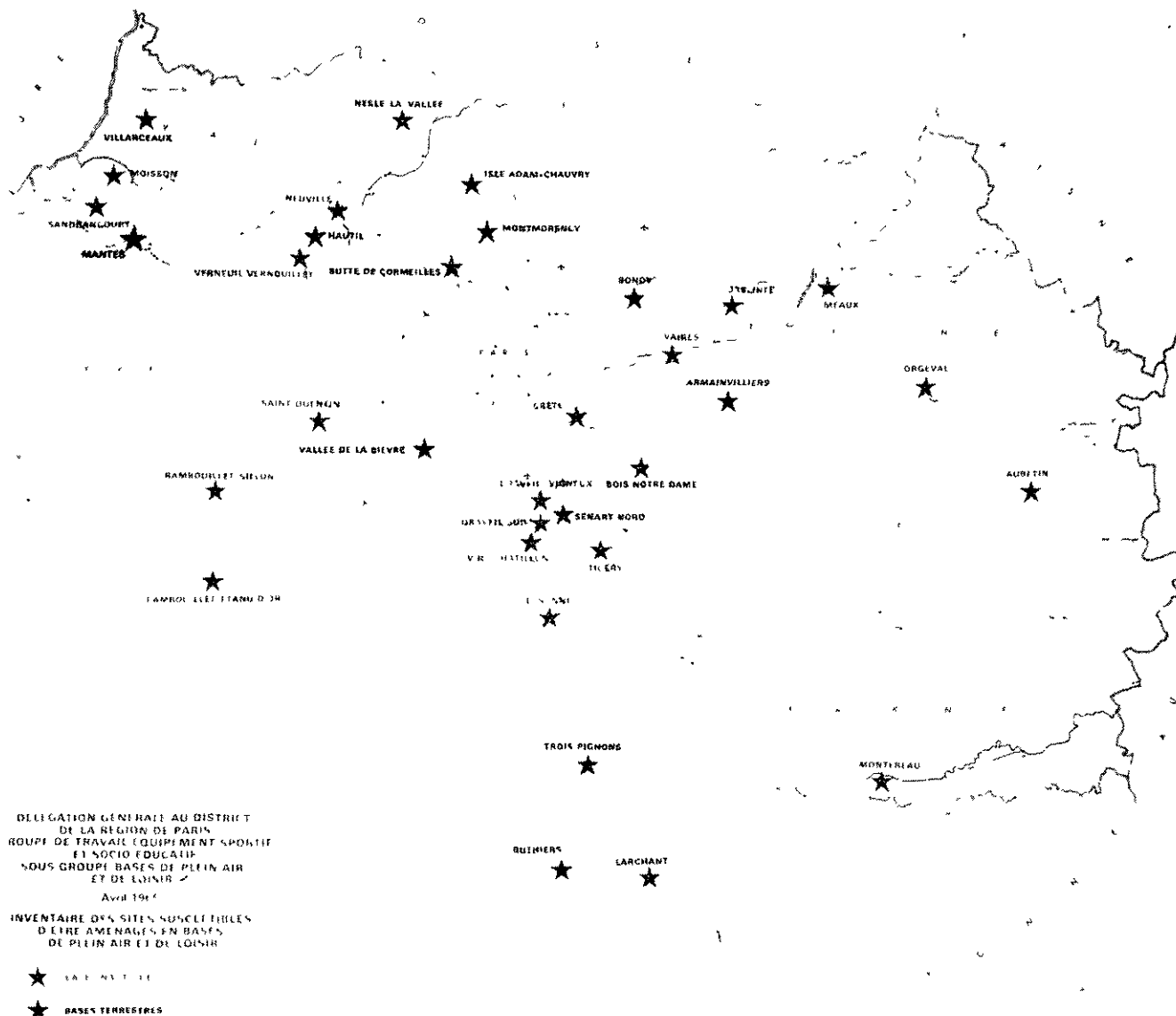
Le programme V^e Plan

Le programme V^e Plan des bases de plein air et de loisirs pour la région parisienne retient 12 des 34 bases de plein air et de loisirs inventoriées au programme duodécennal.

Ces douze bases dont l'aménagement doit être engagé au cours du V^e Plan sont indiquées avec leurs caractéristiques dans le tableau suivant :

Département	Base	Surface de la base en ha	Surface du plan d'eau ha	Observations
Yvelines	MOISSON-SANDRANCOURT	2.000 à 2.500	250	bassin d'aviron
	MANTES	210	60	
	VERNEUIL-VERNOUILLET	500	150	site de ville nouvelle
	SAINTE-QUENTIN	200	100	
Essonne	VIRY-GRIGNY	180	100	ski nautique et motonautisme
	DRAVEIL nord (les Mousseaux)	150	40	en bordure de la forêt domaniale de Sénart
	SENART nord	80		
Val-d'Oise	CERGY-NEUVILLE	500	200	site de ville nouvelle
Seine St-Denis	BONDY	95		en bordure de forêt à acquérir
Val-de-Marne	CRETEIL	300	60	plan d'eau avec barrage
Seine-et-Marne	JABLINES	2.500 à 3.000	1.400	rochers d'escalade
	BUTHIERS	140		
	Ensemble	6.800 à 7.800	2.360	

On voit que sur les douze bases retenues, 9 sont des bases nautiques. Par ailleurs 2 bases, celles de Saint-Quentin et de Créteil ont des caractères qui les apparentent plus à des parcs de détente urbaine qu'à des espaces de plein air répondant aux définitions générales du Ministre de la Jeunesse et des Sports. Il est probable que leur caractère particulier conduira à concevoir des schémas de financement adaptés à la pluralité de leurs fonctions.



Inventaire des sites de bases de plein air de la Région Parisienne

Les principaux critères retenus pour choisir entre les sites recensés les éléments du programme V^e Plan sont les suivants :

1. mise à la disposition du public du maximum de plans d'eau rapidement utilisables ;

2. préservation des sites les plus menacés par l'urbanisation ; en général ce sont les sites les plus *proches* de l'agglomération, par conséquent ceux qui présentent, à caractéristiques semblables, le plus d'intérêt pour la pratique fréquente des loisirs. Mais ce sont aussi dans les mêmes conditions les plus coûteux à aménager en raison du coût élevé des acquisitions foncières ;

3. mise en place prioritaire des bases intégrées dans les schémas des structures des villes nouvelles. C'est le cas de la base de Cergy-Neuville et de celle de Saint-Quentin (ville nouvelle de Trappes) ;

4. répartition entre les différents secteurs géographiques de la région de façon à desservir dans la mesure du possible les différentes parties de l'agglomération parisienne ;

5. qualité de la desserte ;

6. facilités de réalisation.

Pour la réalisation de ce programme un crédit de 30,5 millions de F a été inscrit à chacun des programmes V^e Plan de l'Etat (Ministre de la Jeunesse et des Sports) et District de la région de Paris.

Les modalités de réalisation des bases de plein air et de loisirs en région parisienne - Les problèmes

Un premier programme d'aménagement a été établi, pour le V^e Plan, pour 12 bases de loisirs de la région parisienne.

De la phase de réservation et de protection aux plans d'urbanisme des sites inventoriés, la région parisienne est passée à la phase de réalisation. Les modalités de cette réalisation ont été définies, avec encore beaucoup d'imprécision, en accord avec le Ministère de la Jeunesse et des Sports. Elles présentent par rapport aux procédures nationales des caractères spécifiques. Nombre de problèmes sont en effet apparus pour lesquels des solutions propres à la région ont dû être trouvées.

1. Modalités de réalisation des bases de plein air et de loisirs en région parisienne (programme V^e Plan)

Un certain nombre de formules ont après quelques tâtonnements été dégagées et sont actuellement expérimentées sur les bases retenues dans le programme V^e Plan. Elles pourront être largement modifiées en cours de route si le besoin s'en fait sentir. Elles sont en ce qui concerne la gestion des bases encore très imprécises. Nous les explicitons ci-après dans les différentes phases d'aménagement.

a) 1^{re} phase : les études.

Dans le cadre du schéma des structures du secteur qui assure l'intégration de la base dans son environnement, une esquisse d'aménagement doit être établie définissant la structure interne de la base et les différents types d'activités admissibles. Elle intègre les contraintes du site et de son environnement et dégage les possibilités d'aménagement de la base. Elle ébauche un programme d'activités qui sera limité dans le cas des grandes bases de loisirs aux seules « dominantes » mais pourra dans le cas des petites bases constituer le programme détaillé.

Cette esquisse permet, après son approbation par le Ministre de la Jeunesse et des Sports, de définir le périmètre de la base et d'engager les procédures d'acquisition foncière, de lancer les études techniques et financières qui serviront à élaborer un avant-projet chiffré donnant notamment la consistance et le coût des travaux ainsi que le bilan prévisionnel d'exploitation de la base.

Les collectivités locales intéressées (communes, départements) doivent être associées autant que faire se peut à la phase d'élaboration de l'esquisse préliminaire.

Toutefois, cette participation des collectivités locales sera dans un premier temps obligatoirement limitée. La mise au point de l'esquisse préliminaire, est actuellement en région parisienne conduite par le Préfet de Région avec le concours de l'I.A.U.R.P. ou d'architectes urbanistes placés sous la direction de l'I.A.U.R.P.

Au-delà de l'esquisse préliminaire, dans la phase de définition de l'avant-projet sommaire, les études doivent être menées sous la responsabilité d'un organisme ad hoc associant les collectivités intéressées. La formule juridique d'association la plus simple paraît être celle d'un syndicat mixte d'études groupant toutes les collectivités intéressées (département, commune, District de la Région de Paris, etc...). Pour les bases de plein air et de loisirs qui présentent un caractère régional, ce qui est le cas des bases retenues au programme V^e Plan, le District de la Région de Paris fera partie du syndicat (5). Introduisant une représentation régionale dans le syndicat, il facilitera par sa présence la coordination des aménagements entre les différentes bases de loisirs tout en apportant, soit financièrement soit par l'intermédiaire de l'I.A.U.R.P., un concours important en moyens (hommes et matériel).

Le capital du syndicat mixte d'études peut être très peu élevé. Pour ses études dont le coût est de l'ordre de 400.000 F par base, le syndicat pourra bénéficier d'une subvention couvrant la totalité de leur montant à raison de 50% par l'Etat (Ministère de la Jeunesse et des Sports) et de 50% par le District de la Région de Paris. Toutefois, une participation, même modique, des collectivités locales aux études apparaît souhaitable afin que ces études soient davantage une œuvre collective de l'Etat, du District de la Région de Paris et des collectivités.

Les représentants élus des collectivités (6) au Syndicat mixte d'études seront normalement amenés à désigner un directeur chargé de mener les études dans le cadre du syndicat en liaison avec les services administratifs compétents. La personnalité du directeur apparaît comme un élément essentiel de la réussite des travaux du syndicat.

Les hommes capables d'être de tels directeurs sont rares et il sera probablement nécessaire d'en entreprendre la formation spécialisée de façon analogue à ce qui a été fait par la Délégation à l'Aménagement du Territoire pour ses directeurs de parcs régionaux.

Actuellement, pour les 12 bases retenues au programme V^e Plan, seules ont pu être lancées les études d'esquisse préliminaire visant à dégager les possibilités du site et à définir des périmètres opérationnels. Ces études sont sur le point d'aboutir pour 9 bases. Elles ont été faites par la Préfecture de la Région Parisienne avec le concours de l'IAURP, des services administratifs, de bureaux d'études (études hydrologiques, géologiques, économiques, etc...) et d'architectes-urbanistes.

Dans plusieurs cas la complexité des problèmes posés a conduit à constituer des groupes de travail réunissant les divers services et organismes intéressés (Jablins, Cergy-Neuville).

Pour 8 bases, un périmètre opérationnel a été défini.

(5) A titre d'exemple

Base de Verneuil-Vernouillet : 4 communes (Verneuil, Vernouillet, Triel et les Mureaux)

Capital : 100.000 F. : 40% District de la Région Parisienne
40% département des Yvelines
20% communes (4).

Représentation au Conseil d'Administration du Syndicat différente de la participation au capital :

4 sièges aux communes
4 sièges au département des Yvelines
4 sièges au District de la Région Parisienne.

(6) Dans le cas où les collectivités locales intéressées par l'aménagement d'une base de loisirs sont trop nombreuses pour être chacune représentée au syndicat (cas de Moisson et de Jablins), elles peuvent former un groupement qui désigne ses représentants au syndicat.

Les esquisses préliminaires sont présentées aux municipalités qui sont invitées à donner leur avis sur le principe de leur participation à un syndicat mixte d'études. Sont actuellement en cours de constitution les syndicats mixtes d'études de Moisson-Sandrancourt, Mantes-la-Jolie, Verneuil-Vernouillet, Viry-Grigny, Draveil, Buthiers et Créteil.

Pour 2 bases, Cergy-Neuville et Saint-Quentin, la poursuite du projet devra tenir compte des structures particulières qui seront données à l'aménagement des villes nouvelles de Trappes et de Cergy dont ces bases sont des éléments.

b) 2^e phase - les acquisitions foncières.

La définition d'une zone d'aménagement différé doit intervenir dès que le principe d'aménagement d'un site pour les loisirs est retenu. La Z.A.D. délimitée plus ou moins grossièrement d'après le sentiment que l'on a des dimensions de la zone intéressée permet de maintenir le prix des terrains dans des limites raisonnables et de saisir dans de bonnes conditions, lorsqu'elles se présentent, les occasions d'acquisitions foncières (par préemption).

Il peut parfois apparaître nécessaire, au fur et à mesure de l'avancement des études, de procéder à une extension de la zone d'aménagement différé. Il est parfois possible de la réduire.

Dès que le périmètre opérationnel est défini c'est-à-dire dès que l'esquisse préliminaire est établie et avant que soient lancées par le syndicat mixte les études détaillées, la procédure d'acquisition foncière doit être engagée. Cette phase doit donc en fait être menée simultanément avec la première.

La participation de l'Etat (Ministère de la Jeunesse et des Sports) et du District au financement des acquisitions foncières peut atteindre 80% du montant de ces acquisitions (40% chacun). Les 20% restants sont en principe à la charge des collectivités (commune ou département) et peuvent s'il en est nécessaire faire l'objet de prêts à long terme de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Pour le V^e Plan, sur un budget de 61 millions de F. Etat-District, il a été envisagé de réserver 40 millions de F. pour les acquisitions foncières des bases de plein air et de loisirs correspondant à une superficie de 1.700 ha environ.

Au budget 1967 de l'Etat et du District un crédit de 12 millions de F. a été inscrit pour l'acquisition de 845 ha. de terrains.

Afin d'engager rapidement la procédure d'acquisition foncière sans attendre que l'organisme chargé de l'aménagement de la base de loisirs soit constitué, un rôle de relais opérationnel a été attribué à l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne.

Les crédits de subventions de l'Etat et du District de la Région de Paris sont affectés à l'A.F.T.R.P. qui procède pour son propre compte aux acquisitions et éventuellement à l'expropriation. Les terrains acquis par l'A.F.T.R.P. sont ensuite cédés à l'organisme aménageur et leur valeur est intégrée au bilan de la base comme participation de l'Etat et du District.

La procédure d'acquisition est actuellement en cours d'engagement pour les bases de Moisson-Sandrancourt, Mantes, Verneuil, Draveil, Viry-Châtillon, Buthiers, Cergy-Neuville et Créteil.

c) 3^e phase : les travaux.

Les terrains d'assiette étant acquis et le projet d'aménagement ayant été préparé par le syndicat d'études et approuvé par les instances compétentes, les tra-

vaux pourront être entrepris par l'organisme chargé de la réalisation de la base. Celui-ci sera constitué en principe par le syndicat mixte d'études transformé en syndicat mixte de travaux et dont la composition sera, s'il en est besoin, remaniée afin d'y inclure les collectivités ou organismes nouveaux dont le concours apparaîtra souhaitable. Cette formule qui pourrait paraître moins efficace que celle d'un organisme spécialisé régional (établissement public ou autre) dans les premiers temps, — c'est-à-dire lorsque les délais de constitution viennent ralentir les acquisitions foncières —, paraît plus avantageuse par la suite car elle favorise une variété souhaitable dans les aménagements et le fonctionnement de la base. Le financement des travaux pourra être assuré à la fois par des subventions de l'Etat et du District et par des prêts dans les conditions habituelles admises pour les équipements sportifs et socio-éducatifs de l'espèce.

Il est bon, lorsque certaines parties des futures bases de loisirs peuvent être rapidement mises à la disposition du public moyennant un aménagement léger, de prévoir les crédits nécessaires à cet aménagement.

Dans le cas où la base de loisirs est implantée sur une exploitation sablière, il peut être utile de prévoir au titre des travaux quelques crédits afin de contribuer, aux côtés de l'exploitant, à la charge du réaménagement imposé.

Au programme V^e Plan, 17 millions de F. (Etat + District de la Région de Paris) ont été réservés pour les travaux.

Toutefois cette réserve est seulement indicative de l'emploi des crédits de subvention et le Ministre de la Jeunesse et des Sports a bien voulu accepter le principe d'une grande souplesse d'utilisation de ces crédits dont l'affectation définitive ne sera faite qu'au moment de l'approbation technique des projets de tranche d'acquisition et d'aménagement de chacune des bases.

Cette phase n'a jusqu'à présent jamais été abordée en région parisienne sauf pour la base nautique de Mantes.

d) 4^e phase - l'exploitation.

La phase de gestion ou d'exploitation est encore bien lointaine en région parisienne et les idées en la matière encore bien imprécises. Indiquons cependant quelques tendances.

L'organisme aménageur, propriétaire de la base, réputé bénéficiaire des diverses subventions d'acquisition et de travaux et qui a pris en charge les divers emprunts consentis en faveur de la base serait chargé de procéder à l'exploitation soit directement, soit par concession.

Les modalités détaillées d'exploitation ou de gestion des équipements des bases de plein air et de loisirs soulèvent quantité de problèmes dont l'étude est actuellement en cours. Il serait cependant certainement nécessaire de définir la doctrine en la matière *dès l'origine* de la réalisation des équipements, si l'on veut éviter des complications considérables tant lors de la réalisation des aménagements que dans la période de fonctionnement. Tout équipement devrait être conçu à partir d'une hypothèse de gestion et d'utilisation.

Deux principes devront être respectés :

1) l'accès des bases de plein air et de loisirs qui présentent un caractère d'équipement public tant par les directives ministérielles qui en commandent la création et l'intérêt public qu'elles présentent que par l'origine du financement et la nature des organismes chargés de l'étude et de la réalisation, devra être ouvert à tous, sans distinction d'origine géographique ou d'appartenance à un organisme sportif déterminé.

2) la gestion des bases de loisirs devra dans la mesure du possible être équilibrée ; les équipements et les modalités de leur gestion devront être prévus en conséquence.

2. Les problèmes

Aux différents stades des études, des acquisitions foncières, des travaux et de l'exploitation, l'aménagement des bases de plein air et de loisirs pose en région parisienne un certain nombre de problèmes qui expliquent les difficultés et les lenteurs de leur réalisation.

a) les conflits avec d'autres modes d'utilisation des sols.

1. utilisation des ressources en eau.

Les impératifs de la navigation constituent une première limitation des possibilités d'utilisation des cours d'eau navigables et des plans d'eau bordant ces cours d'eau pour la voile et le motonautisme.

Par ailleurs, certains plans d'eau peuvent, par les réserves qu'ils permettent de constituer, apporter une contribution positive à la régulation des ressources en eau. Cependant, par les submersions qu'ils occasionnent ils peuvent aussi modifier ou interdire l'exploitation des pompes existants. Dans chaque cas une étude hydrologique sera nécessaire pour déterminer les répercussions de la création des plans d'eau sur les ressources en eau.

Enfin, l'utilisation des plans d'eau pour les loisirs nécessite qu'un effort tout particulier soit entrepris pour empêcher leur pollution. Dans de nombreux cas et notamment celui de la création d'un plan d'eau par barrage, leur utilisation suppose un assainissement préalable du plan d'eau dans lequel se déversent actuellement sans épuration les effluents de certaines communes.

2. l'exploitation des gisements naturels.

Sur les 12 bases de loisirs retenues au programme V^e Plan, 9 sont implantées sur des gisements de sable ou de gypse arrivés à des degrés d'exploitation divers. Les produits de carrières sont rares en région parisienne et l'aménagement des bases de plein air devra donc être conduit de façon à ne pas empêcher l'exploitation du gisement d'autant que ces exploitations sont souvent la condition de la réalisation des plans d'eau (7).

L'exploitation des carrières doit être conduite suivant un plan d'exploitation et de réaménagement et un échéancier compatible avec le programme de la base de plein air.

Les moyens juridiques utilisables pour coordonner l'exploitation des gisements avec l'aménagement des loisirs prévu sont à maints égards insuffisants. Fondés pour l'essentiel sur les articles 19 et 29 du décret 58-1463 du 31 décembre 1958 du Code de l'Urbanisme et, pour la région parisienne, sur les prescriptions du Plan d'Aménagement et d'Organisation Général de la Région Parisienne, ils souffrent de nombreux défauts et notamment de l'insuffisance des prescriptions concernant les charges imposables à l'exploitant et les limitations qui peuvent être apportées à l'exploitation.

(7) La consommation de sables et graviers de la région parisienne est actuellement de 26 millions de t/an. Elle devrait dépasser largement 69 millions de t en 1965. Dans ces conditions, les ressources en gisements alluvionnaires du bassin parisien seront épuisées avant 25 ans.

Cette situation a pour effet de rendre actuellement particulièrement délicate la coordination des exploitations sablières avec l'aménagement des bases de plein air.

Une réforme de la réglementation est à l'étude au Ministère de l'Équipement et du logement en liaison avec le Ministère de l'Industrie.

Cette réforme devrait aboutir à fixer précisément les éléments du dossier d'ouverture de carrières, les conditions qui peuvent être apportées à l'exploitation, les charges qui peuvent être imposées à l'exploitant en matière de réaménagement. Ces conditions et ces charges doivent avoir un triple objet :

- assurer une exploitation rationnelle du gisement et éviter son gaspillage ;
- limiter la dégradation apportée au site ;
- permettre l'utilisation ultérieure du terrain. Il doit notamment être possible d'interdire le remblaiement des parties submergées des carrières.

En région parisienne où les emplacements disponibles pour recevoir les différentes décharges (déblais et gravats) résultant de la construction et des travaux publics sont de plus en plus rares, l'interdiction du remblaiement soulève non seulement un problème juridique mais aussi un problème physique.

Les études poursuivies sur le problème des décharges concluent à un accroissement considérable de leur volume dans les années à venir : de l'ordre de 9 millions de tonnes actuellement, les décharges devraient atteindre plus de 13 millions de tonnes en 1975 et de l'ordre de 15 millions de tonnes en 1985.

Actuellement, les décharges fluviales c'est-à-dire les décharges dans des fosses en eau reliées aux voies d'eau navigables représentent environ 10% des décharges. Contrairement aux décharges terrestres elles sont bien organisées et leur mise en œuvre est relativement aisée. Mais leur avenir est compromis par l'affectation progressive aux loisirs de la plupart des fosses reliées à la voie d'eau. Un groupe de travail spécial créé dans le cadre de la Délégation Générale au District de la Région de Paris s'est, avec le concours du syndicat des exploitants de décharges publiques, penché sur ce problème avec le double souci :

- de préciser l'affectation de chaque sablière exploitée ou en cours d'exploitation de façon à dégeler un nombre maximum d'emplacements et à apporter ainsi, pour le court terme, une première solution ;
- de rechercher pour l'avenir, d'autres solutions destinées à se substituer à la simple décharge dans les sablières.

Sur 29 fosses reliées à la voie d'eau, 6 fosses ont été dégagées dont l'affectation est compatible avec un remblaiement total ou partiel et qui offrent globalement une capacité pour la décharge de l'ordre de 7 à 9 millions de m³ correspondant de 5 à 10 années de décharges publiques fluviales.

Cette phase d'étude a dégagé des disponibilités immédiates permettant de faire face aux besoins à court terme en lieux de décharges accessibles par voie d'eau. L'étude se prolonge actuellement par la recherche de solutions à plus long terme dans deux directions :

- celle de l'examen systématique des possibilités de remblaiement offertes par les terrains bordant les voies navigables (zones inondables, îles, terrains en eau, etc...) ;
- celle de l'étude du problème des décharges terrestres ; un inventaire est actuellement dressé avec le concours des services départementaux et régionaux de l'État (Équipement, Navigation, Agriculture, Mines) des lieux de décharges existants et possibles (entendre au sens le plus large : excavation, mouvements de terrains, etc...) en région parisienne.

La mise au point des conditions d'exploitation et de réaménagement des sables (plan d'exploitation et de réaménagement, échancier des travaux) pose des problèmes complexes. En effet, elle intervient très tôt, en général avant même que l'esquisse préliminaire d'aménagement de la base ait été établie et que le syndicat mixte d'études ait été créé, donc sans moyens matériels d'étudier ces conditions d'exploitation et de réaménagement.

En l'absence de données précises sur l'aménagement, l'Administration se trouve obligée de limiter les conditions de réaménagement à la seule reconstitution d'un site paysagé (relief, plantations) et d'un plan d'eau convenable, conditions d'ailleurs plus conformes aux charges juridiquement imposables à l'exploitant. Il peut même arriver que ces simples conditions ne puissent être, en raison du faible état d'avancement des études, définies au début de l'exploitation. La solution consiste à prévoir dans l'arrêté accordant le visa requis par la déclaration d'ouverture de carrière la possibilité pour l'Administration d'imposer en cours d'exploitation telle ou telle condition qui apparaîtrait nécessaire au fur et à mesure de l'avancement des études d'aménagement de la base dans des limites à préciser.

En l'absence de syndicat mixte d'études, la charge de l'étude revient à l'Administration qui ne dispose ni du personnel ni des crédits nécessaires pour faire de telles études. Elle doit donc se borner le plus souvent à approuver les plans de réaménagement préparés à sa demande par un paysagiste rémunéré par l'exploitant. La Préfecture de la Région Parisienne tente actuellement de remédier à cet état de chose en lançant avec ses propres moyens et le concours de l'I.A.U.R.P. un programme d'étude spécial permettant pour chaque site de donner à l'exploitant des directives suffisamment précises pour l'établissement de son dossier d'exploitation et de réaménagement, dossier qu'il établirait lui-même avec l'aide de ses paysagistes.

L'exploitation coordonnée des gisements de sable se trouve grandement facilitée dans les zones dites « zones spéciales » où peut être accordé par le Ministre de l'Industrie (art. 109 du Code Minier) un permis d'exploitation qui donne la possibilité à l'Administration d'imposer à un propriétaire récalcitrant un exploitant déterminé. Cette faculté qui permet de supprimer les enclaves non exploitées n'existe en région parisienne pour le sable que dans la boucle de Moisson.

3. les exploitations agricoles.

La réalisation d'une base de plein air et de loisirs mobilise des terrains qui bien souvent font l'objet d'une exploitation agricole. L'exploitant agricole dont l'exploitation n'apparaît pas compatible avec l'aménagement de la base de loisirs pose à l'Administration un double problème :

— il convient de lui préciser suffisamment tôt la date de son départ afin qu'il puisse prendre ses dispositions en conséquence et notamment ordonner ses cultures et mesurer ses investissements.

— l'exploitant agricole met parfois l'Administration en demeure de reconstituer son exploitation à proximité de son ancienne implantation. Or, dans le contexte urbanisé de la région parisienne, cette exigence soulève toujours des difficultés graves.

b) les acquisitions foncières.

1. leur niveau élevé.

Bien que dans les Z.A.D. — qui couvrent toutes les bases de loisirs — le principe soit légalement posé de l'estimation d'un terrain par le juge d'expropria-

tion à sa valeur selon l'usage qui en était fait *un an avant* la création de la Z.A.D. les estimations des juges fonciers tiennent le plus grand compte de la possibilité — physique et non administrative — de sa construction et donc de son équipement au moment de l'expropriation, équipement qui est le fait d'une urbanisation extérieure à ce terrain ; même lorsque le terrain n'est pas équipé, le juge d'expropriation est influencé par les projets d'aménagement futur.

Dans ces conditions, on assiste à une hausse très vive du prix des terrains qui si elle est freinée par l'existence de la Z.A.D. n'en atteint pas moins, généralement, pour ces cinq dernières années, plus de 100%.

Le Service des Domaines, lui-même, plus attentif peut-être que dans le passé à suivre l'évolution du marché et les décisions du juge d'expropriation participe par ses estimations — quand il ne la précède pas — à la hausse du prix des terrains.

Le cas des plans d'eau est particulièrement significatif de ce mouvement de hausse des prix et des difficultés dans lesquelles se débattent les juges fonciers et le Service des Domaines pour rassembler les éléments d'une estimation raisonnable.

Jusqu'à ces dernières années la valeur des plans d'eau, de rentabilité (pêche, voile) très faible, avoisinait celle des espaces boisés : entre 1 F/m² et 2 F/m² suivant la situation. Le très grand intérêt porté depuis peu aux sports nautiques, la valeur soudaine des fosses en eau pour les décharges (8) ont contribué à la hausse très rapide du prix des plans d'eau.

Cette situation obligera sans doute à reconsidérer les prévisions d'acquisitions foncières V^e Plan et à modifier, pour conserver un volume d'acquisitions foncières qui ne soit pas trop faible, la répartition des crédits entre les acquisitions et les travaux. Dans tous les cas les crédits prévus au V^e Plan apparaissent largement insuffisants pour poursuivre les objectifs initialement définis. Il faut donc prévoir un allongement très important des délais d'acquisition et par conséquent d'aménagement des bases de plein air retenues au V^e Plan.

2. les exploitations sablières.

L'acquisition des terrains dont l'exploitation sablière se poursuit peut revêtir deux formes :

— l'acquisition peut être faite pour le terrain dans l'état d'exploitation où il se trouve et exclut donc le sable restant à exploiter. Si le volume de sable que contient le gisement est important, le prix du terrain risque d'être très élevé. Dans ces conditions, l'acquisition grèvera lourdement le budget des bases de loisirs, alors que les recettes dues à la perception du droit de fortage seront étalées dans le temps (9).

Sauf si une possibilité d'acquisition amiable intéressante se présente, par exemple pour un terrain non encore exploité, cette formule devra en général être écartée bien qu'elle présente l'intérêt de faciliter le contrôle du réaménagement par la puissance publique propriétaire.

(8) Le droit de décharge est payé dans certaines fosses de la région parisienne plus de 1 F/m³.

(9) Son estimation est dans tous les cas délicate. Les éléments d'appréciation sont notamment : le prix d'acquisition du terrain avant exploitation, la valeur fixée pour le droit de fortage dans les contrats lorsque l'exploitant diffère du propriétaire.

— ou bien l'acquisition ne porte que sur le « sol-support » la puissance publique qui acquiert laissant au propriétaire la propriété du sable et donc tout le bénéfice de l'exploitation sablière reconnue administrativement possible.

Cette formule d'acquisition avec « servitude d'exploitation » est particulièrement intéressante car elle est peu coûteuse. En effet, la valeur du sol-support, calculée à partir de la valeur à laquelle le terrain a été acquis par le propriétaire (dans la plupart des cas cette acquisition effectuée par les sociétés exploitantes est récente ; toutefois les Z.A.D. en freinant les transactions font malheureusement disparaître cette possibilité de référence) et de la valeur du sable, est en général très peu élevée. Mais elle suppose que l'acquisition *se fasse à l'amiable*.

Il peut être intéressant, bien qu'il soit assez délicat de le fonder juridiquement, de faire de la cession des terrains à un prix fixé à l'avance l'une des conditions mises à l'autorisation d'exploiter. Cette cession de terrains pourrait intervenir à terme, une fois les terrains exploités. Il semble plus prudent de s'assurer de la propriété des terrains au moment de la délivrance de l'autorisation d'exploiter (arrêté de visa du Préfet).

Il pourrait être tentant de reporter l'acquisition des terrains à la fin de l'exploitation sablière, donc de repousser cette échéance de 5, 10 ou 15 ans, et de n'acquérir que des terrains immédiatement utilisables. Dans ce cas, il est probable que le gain réalisé ainsi sur le coût de l'argent serait plus que compensé par la perte représentée par le supplément de prix de ce terrain une fois réaménagé (alors qu'à ce réaménagement donc à ce supplément de prix l'organisme acquéreur aurait éventuellement contribué financièrement).

Il ne faut donc pas différer l'acquisition. Du moins pas pour ce motif. Il est malheureusement certain qu'en raison de la faiblesse des crédits disponibles, une part importante des acquisitions foncières ne pourra pas être faite assez tôt. Il est donc indispensable de faire des acquisitions foncières la priorité des priorités.

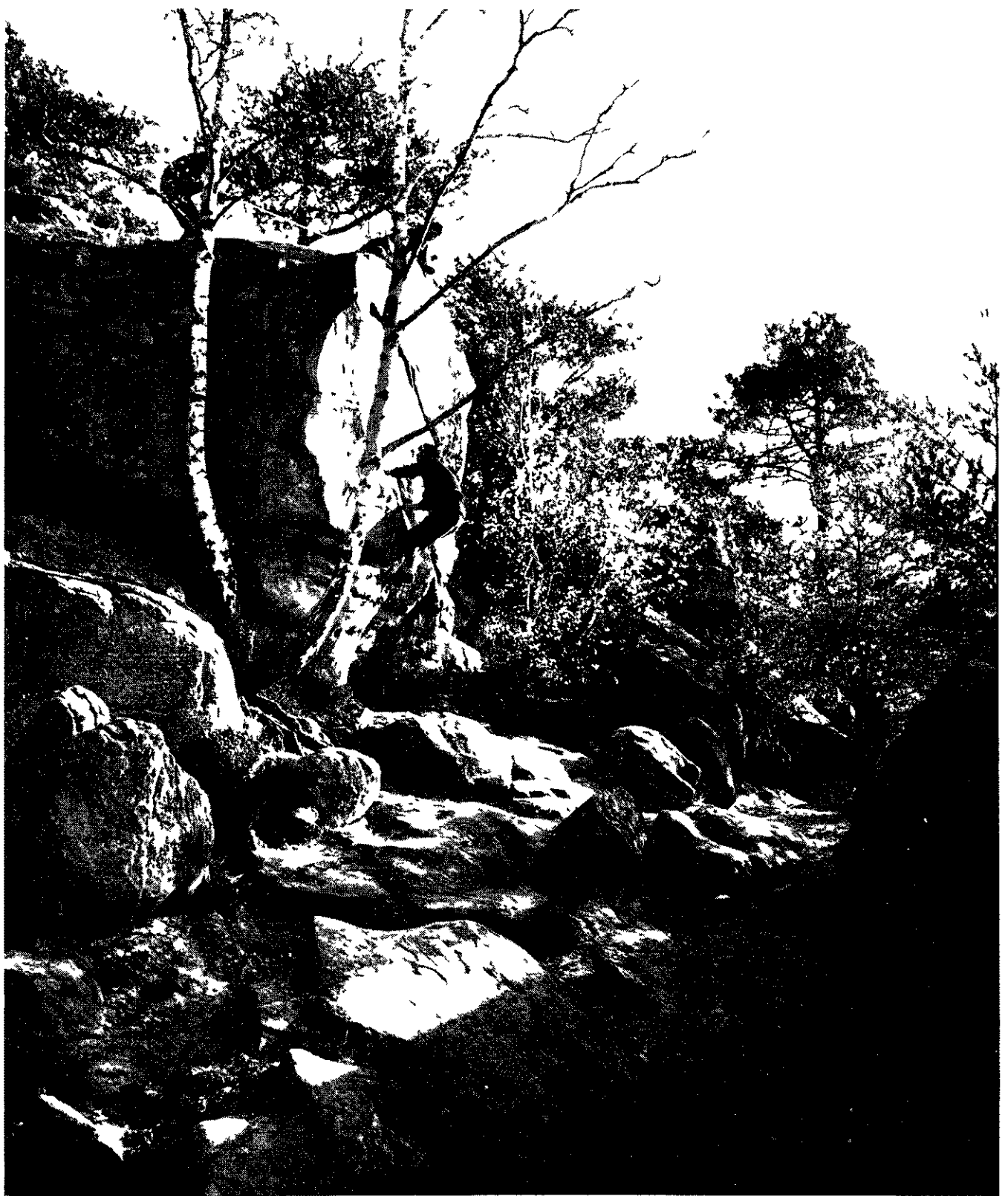
CONCLUSION

La région parisienne s'est donné avec le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région Parisienne le cadre général d'une politique des loisirs de plein air.

Dans cette politique, l'aménagement des bases de plein air et de loisirs tient une place toute particulière. La région parisienne s'est fixé avec son programme duodécennal des objectifs et, avec sa tranche opération V^e Plan, les moyens de les réaliser.

L'aménagement des plus importantes bases de loisirs est engagé. Il porte sur une surface de 7.000 ha dont plus de 2.300 ha de plans d'eau. Bien qu'il soit encore réduit, le programme V^e Plan des bases de loisirs représente un pas important vers une politique des loisirs.

La réalisation de ce programme soulève de nombreux problèmes. La lourdeur financière des acquisitions foncières, sous-estimée lors de l'établissement du programme V^e Plan et qui s'accroîtra avec le temps, paraît, en raison du faible volume des crédits prévus, de nature à allonger considérablement les délais nécessaires pour



Le site de Bulhiers, dans la Région Parisienne

assurer l'appropriation des terrains indispensables. Ces délais s'allongeront encore du fait des lenteurs des procédures d'acquisition et des difficultés liées aux exploitations sablières.

Dans ces conditions, une mobilisation sur les acquisitions foncières des crédits disponibles paraît indispensable ; il semble également souhaitable, compte tenu de la lenteur des aménagements, d'engager la procédure d'acquisition foncière simultanément sur le plus grand nombre possible de bases de loisirs.

En attendant la réalisation des grandes bases de loisirs, l'ouverture rapide des sites forestiers au public, la création de petites bases de loisirs réalisées avec des moyens peu importants, par exemple des petits lacs derrière des levées de terre, représentent des solutions aisées à mettre en œuvre et qui permettront de créer rapidement des places récréatives nombreuses.

L'inventaire exhaustif des sites de loisirs en région parisienne a mis en évidence les possibilités réduites de la région tout particulièrement en matière de sites nautiques dont l'intérêt est le plus grand. Même si les suites opérationnelles de cet inventaire progressent lentement, son mérite essentiel est d'avoir mis l'accent sur les parties à sauvegarder par la réglementation générale de l'urbanisme.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ANNUELLE du P. C. M.

en 1968

CONVOCA T I O N

Le Comité d'administration de l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines informe les sociétaires que l'assemblée générale ordinaire de 1968 prévue par l'article 19 des statuts du P.C.M. aura lieu **le jeudi 14 mars 1968**, dans l'amphithéâtre de 3^e année à l'École nationale

des Ponts et Chaussées 28 rue des Saints-Pères
Paris 7 à 15 heures

Tous les membres du P.C.M. sont instamment priés de bien vouloir assister ou de se faire représenter à cette assemblée générale pour laquelle il ne sera pas envoyé d'autre convocation que celle faite dans le présent bulletin

E L E C T I O N S

SECTION DES PONTS ET CHAUSSÉES

Aux termes de l'article 10 des statuts du P.C.M., il doit être procédé en 1968 au remplacement de trois délégués généraux et six délégués de groupe, soit neuf délégués de la section Ponts et Chaussées

a) délégués généraux :

Les délégués généraux sortants sont MM **Dreyfus G** (démisionnaire) **Hirsch J P** (rééligible) et **Mathieu J** (non rééligible)

b) délégués de groupe :

Les délégués de groupe sortant tous rééligibles sont

- Groupe du Mans M Y **Huet**.
- Groupe de Bordeaux M M **Gerodolle**.
- Groupe de Limoges M J **Deschamps**.
- Groupe de Montpellier M P **Roger**.
- Groupe de Marseille M A **Ponton**.
- Groupe de Lyon M J **Deschène**.

C A N D I D A T U R E S

Les candidatures sont à adresser au Secrétariat du P.C.M. jusqu'au 10 février 1968

D I N E R D U P. C. M.

Le dîner annuel du P.C.M. aura lieu le jeudi 14 mars

1968 à 20 heures dans les salons de la Compagnie Air France 1, square Max Hymans Paris 15^e.

T O U R N É E D U P. C. M.

La tournée aura lieu le vendredi 15 mars 1968, au CERN à Genève (Suisse).

Des renseignements complémentaires sur ces manifestations vous seront donnés dans le bulletin de février 1968

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE
DE LA SOCIÉTÉ AMICALE DE SECOURS
DES INGÉNIEURS
DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES**

Le jeudi 14 mars 1968, une Assemblée générale extraordinaire de la Société Amicale de Secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines se réunira aussitôt après la clôture de l'Assemblée générale ordinaire du P.C.M.

L'ordre du jour en est le suivant :

- Approbation des nouveaux statuts, déposés à la Préfecture de Paris le 15 décembre 1967.
- Examen du projet de fusion des exécutifs de la Société Amicale et du P.C.M., le secrétaire et le trésorier restant seuls distincts. Il sera procédé éventuellement à l'élection du nouveau Bureau.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ DU P.C.M.

Séance du vendredi 27 Octobre 1967

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 27 octobre 1967 à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées (Salle des Conseils)

Étaient présents MM **Artigue, Aussourd, Block, Boilot, Brisson, Callot, Cartier, Cazes, Deschesne J., Fumet, Funel, Gaud, Gaudel, Gérard, Hervio, Hirsch J.P., Horps, Huet Y, Joneaux, Josse, Lacaze, Maillant, Morange, Oliver, Regard, Sarrabezolles, Tanzi, Tardieu, Thiébault.**

Absents excusés MM **Ailleret, Armand, Deschênes H, Duminy, Laffitte, Pasquet, Parayre, Pauifique, Sauterey, Poitrat.**

1°) Remplacement de deux membres du Comité.

Notre camarade Gilbert **Dreyfus**, ayant été récemment nommé Directeur des routes et de la circulation routière, vient de donner sa démission de délégué général du Comité du P.C.M. Il y aura lieu de pourvoir à son remplacement. Par ailleurs, la section Mines a proposé que Richard **Armand** soit remplacé par **Sore**, adjoint au Directeur des Mines

2°) Voyage 1968.

Au cours d'une réunion à laquelle participaient, outre le Président et **Tardieu, Brisson, Cancelloni** et **Joneaux**, il a été envisagé de poursuivre les préparatifs d'un voyage à Madagascar avec extension éventuelle à l'île de La Réunion et retour par le Kenya. Si le coût de ce voyage devait s'avérer trop élevé, l'objectif Côte d'Ivoire Sénégal serait alors retenu.

Ce voyage pourrait avoir lieu pendant les vacances de Pâques et l'Assemblée générale serait avancée dans la mesure du possible au début mars. Les camarades seront avertis de ce projet par un encart dans le Bulletin de novembre.

3°) Activité du groupe Ponts et Chaussées-Mines.

M **Thiébault** indique au Comité qu'une réunion a eu lieu le 18 octobre 1967. Deux thèmes ont été approfondis :

— **Enseignement et recherche** : L'Ecole des Mines constitue un modèle utile pour l'Ecole des Ponts et il y aura lieu de profiter de l'implantation à Palaiseau des deux Ecoles.

Le rapprochement d'instituts de recherche et des écoles devrait favoriser le développement des travaux

de recherche orientée effectués par les élèves sous la conduite d'animateurs partageant leur temps entre l'enseignement et la recherche.

On peut d'autre part envisager des options communes aux ingénieurs-élèves des deux écoles. A court terme, ceci permettrait aux ingénieurs-élèves des Ponts et Chaussées d'utiliser certaines structures d'accueil qui existent à l'Ecole des Mines.

4°) Finances du P.C.M.

Le Président signale au Comité qu'une nouvelle relance pour faire rentrer les cotisations va devoir se faire dans les premiers jours de novembre. Il est indispensable que tous les camarades se sentent concernés par ce problème nécessaire à la vie du P.C.M.

5°) Société amicale de secours.

Le Président rappelle au Comité le projet de modification des statuts de la Société amicale de secours des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, qui doit lui permettre, tout en continuant son action d'aide aux camarades et à leurs familles, de développer de nouvelles activités d'ordre culturel. En outre, dans un but de simplification, il est envisagé de fusionner partiellement les exécutifs des deux organismes. Le Comité donne son accord sur cette procédure.

6°) Problème d'exploitation de la route.

Il s'agit de développer un état d'esprit d'exploitation auprès des ingénieurs. Le Comité donne son accord pour que le P.C.M. prenne nettement position sur ce problème.

7°) Relations avec le Ministère de l'Intérieur.

Il semble qu'au cours de la prochaine session parlementaire sera déposé un projet de loi créant des associations de communes présentant des analogies avec les communes urbaines existantes.

Il ne s'agit encore que de projets dans le cadre d'une politique d'ensemble permettant de faciliter l'administration des zones à faible densité de population. Le P.C.M. ne peut qu'être d'accord sur une telle orientation qui pose toutefois d'importants problèmes concernant les attributions des services et leur présence territoriale.

8°) Assistance aux collectivités.

En ce qui concerne les missions conjointes avec les techniciens privés, une démarche conjointe a été faite avec M **Bourgeois** auprès de M **Brenas**, Adjoint au Directeur général des collectivités locales. L'Intérieur est d'accord pour soutenir les missions conjointes et pour inscrire cette question à l'ordre du jour d'une réunion commune Ponts et Chaussées Intérieur.

M **Gaud** aborde alors le problème des honoraires des services autoroutiers qui étaient versés et qu'on a supprimé pour des raisons d'opportunité sur avis de la Cour des Comptes, celle-ci estimant que la notion d'honoraires était liée à la notion de tâches accessoires et que la construction d'autoroutes ne pouvait guère être considérée comme telle. L'état d'esprit semble avoir changé maintenant et on peut espérer reprendre l'affaire en faisant admettre au Budget que si la masse des honoraires a augmenté, les parties prenantes ont suivi la même augmentation.

Il est convenu que M **Gaud** rédigera une note sur ce problème et entreprendra une démarche auprès de l'Administration centrale dans ce sens.

9°) Moyens des services extérieurs de la Région parisienne.

La situation dans laquelle se trouvent certains chefs de service de la région parisienne amène le Comité du P.C.M. à prendre une position ferme sur ce sujet et à saisir l'Administration centrale.

M **Hervio** se charge de réunir les DDE de la Région parisienne pour présenter un dossier solidement étayé.

10°) Services techniques municipaux.

Les résultats de l'enquête des camarades **Ponton** et **Paufigue** font apparaître qu'il est justifié de songer à des Ingénieurs des Ponts dans ces services à partir de 150 000 habitants.

Le Comité est donc d'accord pour mener une action dans ce sens et profiter des opportunités qui seront offertes.

11°) P.C.M.

Le groupe de travail « P.C.M. » s'est réuni déjà à plusieurs reprises. Trois sous-groupes ont été constitués. Le premier, animé par notre camarade **Deschênes** s'occupe du problème des pantouffles et a préparé un encart qui paraîtra dans le Bulletin d'octobre 1967. Le résultat de leurs travaux a fait apparaître qu'il y avait intérêt pour les camarades à pantoufler assez jeunes.

Le second sous-groupe animé par le camarade **Poirat** aborde plus particulièrement l'aspect enseignement et formation de nos Corps. Dans la mesure où l'Administration de demain devra être gérée de la même

façon que l'entreprise, ces deux secteurs nécessiteront de la part des hommes responsables des aptitudes identiques.

Le troisième anime par le camarade **Le Bel**, examine les relations entre administrations et entreprises.

12°) Bulletin du P.C.M.

Conformément à ce qui avait été décidé au cours de la réunion du Comité du 22 septembre 1967, les bulletins seront désormais centrés autour de thèmes.

Le programme prévu pour les mois à venir est le suivant :

- **décembre** : équipes pluri-disciplinaires d'urbanisme
- **janvier** : équipements de plein air
- **février** : numéro « tout venant »
- **mars** : l'énergie
- **avril** : les transports par pipeline
- **mai** : compte rendu de l'assemblée générale
- **juin** : l'eau
- **juillet** : numéro « tout venant »
- **septembre** : l'automobile et la route
- **octobre** : enseignement et formation
- **novembre** : les transports

13°) Groupes de travail prospectifs.

M **Ortoli**, Ministre de l'Équipement et du Logement, vient de créer huit groupes de travail destinés à examiner les missions et les moyens des services extérieurs de l'Équipement, dont voici la liste :

- missions d'urbanisme
- problèmes d'exploitation de la route
- missions diverses des services extérieurs
- enseignement et recherche
- remise en cause des attributions traditionnelles
- projets et travaux (recours aux techniciens privés)
- déconcentration
- informatique

Le P.C.M. doit prendre position sur ces huit thèmes, qui seront diffusés aux camarades de province, à titre préparatoire.

La prochaine réunion du Comité aura lieu fin novembre et sera suivie de la traditionnelle réception de bienvenue aux ingénieurs élèves.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 18 h.

Le secrétaire :

J.P. Tardieu.

Le président :

J. Block.

MUTATIONS, PROMOTIONS et DÉCISIONS diverses

concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

M **Martin** Jean-Marie, Ingénieur des Ponts et Chaussées de 1^{re} classe, précédemment en service détaché, est réintégré dans les cadres de son Administration d'origine et chargé du Groupe d'Etudes et de Programmation de la Direction départementale de l'Équipement du Nord à Lille

Ces dispositions prennent effet à compter du 1^{er} novembre 1967

(Arrêté du 26 octobre 1967).

L'arrêté du 2 octobre 1967 est modifié ainsi qu'il suit

M **Cote** Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est affecté au Service de la Navigation à Nancy « Arrondissement Etudes spéciales — liaison Rhin-Rhône — Service Hydrologique à Nancy (Poste hors programme) » ,

M **Nau** François, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est mis à la disposition de l'Éducation nationale, Service constructeur de l'Université de Paris et sera pris en charge par le Service des Ponts et Chaussées de la Seine.

(Arrêté du 6 novembre 1967).

M **Brunot de Rouvre** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment à la Martinique, est affecté à la Direction départementale de l'Équipement de la Seine Saint Denis en qualité d'Adjoint au Directeur départemental de ce département

Ces dispositions prennent effet à compter du 1^{er} décembre 1967.

(Arrêté du 15 novembre 1967)

M **de Vaucelles** Arnaud, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Ingénieur en Chef adjoint à l'Ingénieur en Chef du Service technique des Bases Aéronautiques et Charge de mission auprès du Secrétaire général à l'Aviation civile, est affecté au Conseil supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation aériennes pour y remplir les fonctions de Secrétaire général en remplacement de M **Jaby** Jean-Marie, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, admis à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 23 novembre 1967.

Ces dispositions du présent arrêté prendront effet le 1^{er} décembre 1967.

(Arrêté du 20 novembre 1967)

M **Becker** Edouard, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, précédemment en service détaché, est réintégré pour ordre dans les cadres de son Administration d'origine et mis à la disposition de la Compagnie nationale Air France en vue d'exercer les fonctions de Directeur de l'Informatique et des Installations fixes.

Ces dispositions prennent effet à compter du 1^{er} septembre 1967.

Un arrêté interministériel plaçant M **Becker** dans la position statutaire de détachement interviendra ultérieurement.

(Arrêté du 27 novembre 1967).

M **Pradon** Claude, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment en service détaché, est réintégré dans les cadres de son Administration d'origine et affecté au Service des Affaires économiques et internationales.

Ces dispositions prennent effet à compter du 1^{er} novembre 1967

(Arrêté du 27 novembre 1967).

Par décret du Président de la République en date du 26 octobre 1967 :

M **Alfred Flinois**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées de 2^e classe, à compter du 30 novembre 1967,

M **Jean Le Ky Huong**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 6^e échelon, à compter du 1^{er} novembre 1967,

M **René Abrial**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de 6^e échelon, à compter du 1^{er} décembre 1967,

M **René Renollaud**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à compter du 15 novembre 1967,

sont admis à faire valoir leurs droits à la retraite.

J.O. du 1^{er} novembre 1967).

Par arrêté du 24 octobre 1967 : Sont nommés membres du Conseil d'administration de l'Association française de normalisation pour une période de trois ans qui prendra fin avec l'assemblée générale qui approuvera les comptes de l'exercice 1969 :

M **Louis Armand**, de l'Académie française ;

M Gérard **Blachère**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Centre scientifique et technique du bâtiment

Est confirmé dans son mandat de

M. Pierre **Ailleret**, Conseil scientifique et technique d'Electricité de France.

(J.O. du 1^{er} novembre 1967)

Par décret du Président de la République en date du 9 novembre 1967, la démission de M **Capoulade** Pierre, Ingénieur des Mines, en disponibilité, est acceptée à compter du 5 mai 1967.

(J.O. du 15 novembre 1967)

Par arrêté du 6 novembre 1967, M **Lamouroux**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées à la Direction du Gaz et de l'Electricité, est nommé commissaire du Gouvernement auprès du Conseil d'administration de la Société Energie électrique de la Réunion, en remplacement de M **Drouhin**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées.

(J.O. du 15 novembre 1967)

Par arrêté du Premier Ministre, du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre de l'Equipement et du Logement en date du 25 octobre 1967, M **Fougea** Denis, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché auprès du Centre scientifique et technique du bâtiment pour une période de cinq ans éventuellement renouvelable en vue d'être chargé de la section de physique des matériaux.

Les présentes dispositions prennent effet à compter du 1^{er} octobre 1965

(J.O. du 19 novembre 1967).

Par arrêté du Premier Ministre, du Ministre de l'Economie et des Finances, du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, et du Ministre de l'Equipement et du Logement en date du 31 octobre 1967, M **Briquel** Henri, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché auprès du Ministre de la Justice pour une période de cinq ans éventuellement renouvelable, en vue d'exercer les fonctions de sous-directeur de l'Equipement

Les présentes dispositions prennent effet du 1^{er} mai 1965.

(J.O. du 19 novembre 1967)

Par arrêté du Premier Ministre, du Ministre des Affaires étrangères, du Ministre de l'Equipement et du Logement et du Ministre de l'Economie et des Finances en date du 14 novembre 1967, M **Chaussin** Pierre, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché auprès de la Caisse d'équipement pour le développement de l'Algérie pour une

période de trois ans éventuellement renouvelable, en vue d'y exercer des fonctions de son grade

Les présentes dispositions prennent effet du 16 février 1964

(J.O. du 19 novembre 1967).

Par arrêté du 3 novembre 1967, M Paul **Bourrelrier**, Ingénieur en Chef des Mines au Ministère de l'Industrie, est nommé commissaire du Gouvernement auprès du Centre d'études et de recherche de l'Industrie du béton manufacturé, en remplacement de M Paul **Gadilhe**.

(J.O. du 19 novembre 1967)

Par arrêté du 3 novembre 1967, M Paul **Bourrelrier**, Ingénieur en Chef des Mines au Ministère de l'Industrie, est nommé commissaire du Gouvernement auprès du Centre technique des tuiles et briques, en remplacement de M. Paul **Gadilhe**.

(J.O. du 19 novembre 1967)

Par arrêté du 3 novembre 1967, M Paul **Bourrelrier**, Ingénieur en Chef des Mines au Ministère de l'Industrie, est nommé commissaire du Gouvernement auprès de la Société française de céramique, en remplacement de M Paul **Gadilhe**.

(J.O. du 19 novembre 1967)

M Robert **Boeuf**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé Directeur du Port autonome de Dunkerque

Par décret du Président de la République en date du 15 novembre 1967, M **Adam** Pierre, Ingénieur des Mines en disponibilité, est radié des cadres, sur sa demande à compter du 1^{er} décembre 1967

(J.O. du 21 novembre 1967).

Par décret en date du 17 novembre 1967, M **Laval**, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Président de section au Conseil général des Ponts et Chaussées, est nommé membre du Conseil d'administration de l'Office national de la navigation, en remplacement de M **Fischer**, admis à faire valoir ses droits à la retraite et pour la durée restant à courir du mandat de ce dernier, soit jusqu'au 31 décembre 1972

(J.O. du 23 novembre 1967).

Par décret du Président de la République en date du 17 novembre 1967, MM **Savet** Jean-Marie, **Roche** Jacques, **Jullien** Bernard, **Pairon** Claude, Ingénieurs des Travaux publics de l'Etat, sont nommés ingénieurs élèves des Ponts et Chaussées à compter du 25 septembre 1967.

(J.O. du 23 novembre 1967).

Par arrêté du 25 octobre 1967, est renouvelé, à compter du 20 décembre 1966, le mandat de membre du Conseil d'Administration de l'établissement public Port rhénan de Mulhouse-Ottmarsheim de M **Kemler** Henri, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur départemental de l'Équipement du Haut-Rhin, en remplacement de M **André**.

(JO du 26 novembre 1967)

Par arrêté du Premier Ministre, du Ministre de l'Industrie et du Ministre de l'Économie et des Finances en date du 17 novembre 1967, M **de Wissocq** François, Ingénieur en Chef des Mines, est placé en service détaché, pour une durée maximum de cinq ans à compter du 15 avril 1967, auprès du Premier Ministre (délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) en qualité de chargé de mission

(JO du 26 novembre 1967)

Par décret du Président de la République en date du 22 novembre 1967, sont admis à faire valoir leurs droits à la retraite par limite d'âge :

M **Vincent** Maurice Ingénieur Général de 1^{re} classe, à compter du 9 décembre 1967,

M **Buteau** Leon, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées de 2^e classe, à compter du 19 janvier 1968,

M **Garreau de Loubresse** Roger, à compter du 18 décembre 1967.

(JO du 28 novembre 1967)

Par décret du Président de la République en date du 27 novembre 1967, M **Thiébault** André, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est nommé directeur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, en rem-

placement de M **Brunot**, déchargé, sur sa demande, de ses fonctions

(JO du 29 novembre 1967).

Par arrêté du Premier Ministre et du Ministre de l'Équipement et du Logement en date du 30 novembre 1967, à titre de régularisation, les Ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, précédemment en service détaché, sont réintégrés pour ordre dans les cadres de leur administration d'origine à compter du 1^{er} juillet 1962 et replacés en service détaché auprès du Ministre d'État chargé des affaires algériennes pour la période du 1^{er} juillet 1962 au 5 décembre 1962, puis auprès du secrétaire d'État auprès du Premier Ministre chargé des Affaires algériennes, pour les périodes postérieures ci-après, en vue d'exercer des fonctions de leur grade au titre de la coopération technique franco algérienne :

M **Roux** Jacques, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, du 1^{er} juillet 1962 au 30 septembre 1963 ;

M **Roux** Jean, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, du 1^{er} juillet 1962 au 30 septembre 1964,

M **Thévenin** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, du 1^{er} juillet 1962 au 31 juillet 1963.

(JO du 6 décembre 1967).

Par arrêté en date du 29 novembre 1967, M. **Saint-Raymond**, Ingénieur des Mines, a été nommé ordonnateur secondaire, par intérim, pour les dépenses de fonctionnement de l'arrondissement minéralogique de Rennes (avec résidence à Nantes), en cas d'empêchement et pendant les périodes d'absence de M. **Gonnet**, Ingénieur en Chef des Mines.

(JO du 7 décembre 1967).

Sommaire du mois de Décembre 1967

Armand Galliot - 1888-1967.

MM Haas, Matheron et Serra concluent leur étude sur la **Morphologie mathématique et granulométries en place.**

L'Ecole des Mines de Paris présente les sujets d'étude des élèves de l'option « Mines-Organisation ».

MM Bullet et Lanoue traitent de l'**enrichissement d'un minerai de fer lorrain par séparation magnétique à haute intensité.**

La réforme de l'enseignement de l'économie à l'école des Mines de Nancy est analysée par MM Turpin et Armand.

Chroniques et divers :

- Statistiques permanentes.
- Chroniques des métaux, minerais et substances diverses.
- Technique et sécurité minières.
- Bibliographie.
- Données économiques diverses.

mariage

Notre camarade Pierre **Faisandier**, Ingénieur des Ponts et Chaussées en disponibilité à Versailles, fait part du mariage de sa fille Isabelle avec M Francis **Marmande.**

décès

On nous prie de faire part du décès de notre camarade, Marcel **Clément**, Ingénieur des Ponts et Chaussées survenu le 11 septembre 1967

On nous prie de faire part du décès de notre camarade Marc **Lacombe**, Ingénieur en Chef retraité, survenu le 5 octobre 1967

On nous prie d'annoncer le décès de M Bernard **Lacaze**, père de notre camarade Jean Paul **Lacaze**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Rouen et beau père de notre camarade Jean **Gayet**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Caen

AVIS

Un certain nombre de possibilités s'ouvrent actuellement aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées désireux d'effectuer des études et recherches économiques, soit dans les Services du Ministère de l'Équipement et du Logement et du Ministère des Transports, soit même dans d'autres administrations.

Il est possible que certains camarades des Services extérieurs qui se sont jusqu'à maintenant principale-

ment consacrés à des tâches de caractère technique, soient intéressés par ces possibilités

Dans ce cas, il serait très utile qu'ils se mettent en rapport avec **Rousselot**, Chef du Service des Affaires Économiques et Internationales, Ministère de l'Équipement et du Logement, 244, boulevard Saint-Germain, Paris VII.