

Note de Synthèse **EECC20**
DESS 1982 8A

JARRIGE SYLVIE

D.F.S.S. Informatique Documentaire
LYON I
juin 1982

LES AMENAGEMENTS DES
BERGES
EN ZONE URBAINE

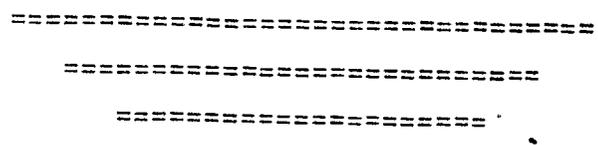


TABLE DES MATIERES
=====

CHAP. I	Méthode de recherche	p. 1
	I - Interrogation des bases de données	p. 1
	A - Choix des bases	p. 1
	B - Recherche du vocabulaire	p. 2
	C - Première interrogation	p. 3
	D - Deuxième interrogation	p. 5
	II - Contacts par téléphone , par écrit et visites	p. 8
	III - Recherche manuelle complémentaire	p.99
	IV - Accès aux documents	p. 9
	V - Evolution du sujet	p. 10
CHAP. II	Principes généraux des aménagements	p. 11
	I - Définition des berges	p. 12
	II - Evolution du rôle des fleuves et de leurs berges	p. 13
	III - Principes généraux d'aménagement	p. 16
	A - Place du fleuve	p. 16
	B - Quels aménagements pour quelle réhabilitation	p. 16
	IV - Caractéristiques à prendre en compte	p. 19
	V - Les aménagements et les objectifs	p. 21

CHAP. III	Exemples d'aménagements	p. 23
	Région Ile-de-France	
	A - Les fleuves de la Région Ile-de-	
	France aujourd'hui	p. 24
	B - Situation dans les Hauts-de-Seine	p. 26
	C - La Marne	p. 31
BIBLIOGRAPHIE		p. 33

M E T H O D E D E R E C H E R C H E

=====

=====

=====

Pour réaliser cette note de synthèse, nous avons adopté une démarche en trois points :

- interrogation des bases de données
- contacts par téléphone ou par écrit, visites
- recherche rétrospective manuelle complémentaire

S'est posé ensuite le problème, non des moindres, de l'accès aux documents.

I - INTERROGATION DES BASES DE DONNEES

Une "interrogation" préliminaire, dans le cadre d'un cours sur la pratique des bases de données, de la base PASCAL n'a rien donné car le sujet, "La ville et les fleuves", était trop vague et nous n'avions pas fait de recherche préparatoire de vocabulaire. De plus, les références obtenues étaient trop "techniques". Après une entrevue avec le responsable de la note, il fut convenu de s'intéresser uniquement à l'aménagement des berges des fleuves dans les villes (aspects paysagers, zones de loisirs, espaces verts, jeux nautiques...), en France et à l'étranger.

A - Choix des bases de données

Il a été effectué à partir du Répertoire des bases de données de l'A.N.R.T. et du Guide Euronet-Diane.

Un certain nombre de bases de données ayant rapport avec les problèmes de l'eau et de l'urbanisme ont été retenues dans un premier temps. Il s'agissait des bases suivantes :

- pour la France

AFEE

EDF-DOC

FRANCIS

URBAMET

- pour l'étranger

AQUALINE

ENVIROLINE

FORS

LINA

ORLIS

RSWB

les deux premières étant américaines, les autres allemandes.

Etant donné le nombre de bases et le temps moyen d'interrogation par étudiant, une deuxième sélection fut faite, principalement en fonction du serveur (le serveur allemand INKA étant peu utilisé)

Nous avons finalement retenu : EDF-DOC, FRANCIS, URBAMET

Pourquoi ?

Après avoir consulté un certain nombre de bulletins bibliographiques de l'Agence Financière de Bassin du Rhône, il s'est avéré que les références étaient trop techniques (principalement les matériaux...), aucune ne concernant l'aménagement paysager des berges, la base AFEE, faite à partir des bulletins des différentes Agences Financières de Bassin a donc été éliminée.

Quant aux bases américaines, AQUALINE ayant le même profil qu'AFEE n'a donc pas été retenue et ENVIROLINE avait déjà été interrogée par un professeur d'urbanisme.

B - Recherche du vocabulaire

Il fallait ensuite se procurer les thésauri des différentes bases et faire des recherches sur le vocabulaire.

Ces thésauri se trouvaient à plusieurs endroits :
Bibliothèque Universitaire des Sciences de la DOUA, Bibliothèque Universitaire de Bron, Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat.

Le choix des termes a d'abord été fait de façon très large pour chaque base (environ 40 mots-clefs par base). L'élaboration des questions a été faite en choisissant parmi ces termes, ce qui a conduit à l'abandon d'un certain nombre d'entre eux.

La même stratégie d'interrogation a été adoptée pour chaque base, les reports étant impossibles puisque les termes étaient différents.

C - Première interrogation

Les résultats furent décevants :

Lors de l'interrogation d'URBAMET, n'ayant utilisé que le mot-clef "fleuve" et n'ayant pas sélectionné les documents textuels, cette base étant multimedia, le listing des 43 références ne donna que trois textes. Le problème n'avait pas été mis en évidence lors de l'interrogation : ayant visualisé les deux premiers documents, ceux-ci correspondaient exactement au sujet et étaient des ouvrages.

De plus, les conditions d'interrogation n'étaient pas très bonnes : trois sujets différents furent traités la même matinée.

Pour EDF-DOC, il fallut recommencer la stratégie d'interrogation, puisque les mots-clefs étaient différents. Les références visualisées ne donnèrent que des documents techniques, qui ne nous intéressaient pas. Quant à FRANCIS, les résultats ne correspondaient pas au sujet.

6

1^{ère} interrogation.

BASE DE DONNEES: :URBAMET

1^{ère} INTERROGATION
=====

PARAMETRES DE L'EDITION

NB DOCUMENTS A EDITER :	43
NB PREMIER DOCUMENT.. :	1
NB DERNIER DOCUMENT.. :	43
PAS DE LA BOUCLE..... :	1

STRATEGIE DE RECHERCHE

ETAPE DE RECHERCHE : 7
FLEUVE /DE

ETAPE DE RECHERCHE : 8
VILLE /DE

ETAPE DE RECHERCHE : 9
7 ET 8

ETAPE DE RECHERCHE : 13
BASE.LOISIRS OU BASE.PLEIN.AIR OU ESPACE.VERT OU ESPACE.VERT.PUBLIC

ETAPE DE RECHERCHE : 14
AMENAGEMENT.ESPACE OU EQUIPEMENT.SPORTIF OU EQUIPEMENT.COLLECTIF OU EQUIPEMENT.URBAIN OU EQUIPEMENT.VERT.NATUREL

ETAPE DE RECHERCHE : 15
13 OU 14

ETAPE DE RECHERCHE : 16
7 ET 15

ETAPE DE RECHERCHE : 17
16 OU 9

RESULTATS : 43

D - Deuxième interrogation

Celle-ci n'a porté que sur la base URBAMET et ne put être faite que fin février, un certain nombre de problèmes l'ayant repoussée plusieurs fois (terminal en panne, disponibilité des bibliothécaires...)

L'interrogation fut élargie avec les mots-clefs suivants : rivière, cours d'eau, berge, rive, quai urbain. Le terme "ville" fut abandonné car il entraînait une trop grande restriction ou bien, il aurait fallu interrogé également avec des synonymes, très nombreux, ce qui aurait entraîné une perte de temps. Il était donc préférable de sélectionner ensuite à partir du listing. 94 références furent obtenues. Après sélection, il restait une quarantaine de documents à peu près pertinents (d'après la description qui en était faite).



BASE DE DONNEES: :URBAMET

PARAMETRES DE L'EDITION

NB DOCUMENTS A EDITER : 94
NB PREMIER DOCUMENT.. : 1
NB DERNIER DOCUMENT.. : 94
PAS DE LA BOUCLE..... : 1

STRATEGIE DE RECHERCHE

ETAPE DE RECHERCHE : 1
FLEUVE OU RIVIERE OU COURS.EAU

ETAPE DE RECHERCHE : 2
BERGE OU RIVE OU QUAI.URBAIN

ETAPE DE RECHERCHE : 3
1 OU 2

ETAPE DE RECHERCHE : 4
ESPACE.BOISE OU BOIS OU PARC OU ESPACE.VERT OU ESPACE.VERT.PUBLIC

ETAPE DE RECHERCHE : 6
LOISIR OU BASE.LOISIR OU BASE.PLEIN.AIR

ETAPE DE RECHERCHE : 7
EQUIPEMENT.SPORTIF OU EQUIPEMENT.URBAIN OU EQUIPEMENT.VERT.NATUREL

ETAPE DE RECHERCHE : 8
JEU.AMENAGEMENT OU JEU.URBAIN OU JEU

ETAPE DE RECHERCHE : 9
4 OU 6 OU 7 OU 8

ETAPE DE RECHERCHE : 10
SITE.URBAIN OU MOBILIER.URBAIN OU AMENAGEMENT.URBAIN OU AMENAGEMENT.ES
PACE

ETAPE DE RECHERCHE : 11
PAYSAGE.GLOBAL OU PAYSAGISME

ETAPE DE RECHERCHE : 12
10 OU 11

ETAPE DE RECHERCHE : 14
/MED TEXTE

ETAPE DE RECHERCHE : 15
13 ET 14

RESULTATS : 94

II - CONTACTS PAR TELEPHONE, PAR ECRIT ET VISITES

- Région lyonnaise

Un certain nombre d'organismes furent sélectionnés d'après le Répertoire ADBS - Rhône- Alpes des centres de documentation.

Après avoir effectué plusieurs visites (Agence Financière de Bassin, Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement, Bibliothèque de la Part-Dieu, Compagnie Nationale du Rhône, Ministère de l' Environnement...) et contacté certaines personnes par téléphone (OREAM...), les résultats se sont avérés négatifs : il existait très peu de documents sur le sujet.

Dans certains cas, on me réorientait vers d'autres organismes ou personnes qui me fournissaient les mêmes réponses.

- Région parisienne

Dans la plupart des cas, je rencontrais toujours le même problème : c'est un sujet sur lequel il y a de plus en plus de réflexions qui sont faites mais il n'y a pas encore de publications.

(Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, Ecole Nationale Supérieure du Paysage, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de La Région Ile-de-France - IAURIF -, Centre de Documentation sur l'Urbanisme, Services d'Information des Consu- lats...)

Le Centre de Documentation sur l'Urbanisme fut l'organisme le plus "fructueux", qui m'envoya tout ce qui était paru sur le sujet, à sa connaissance.

Les réponses obtenues à la suite de lettres furent identi- ques ou bien les documents reçus ne correspondaient pas au sujet (OCDE, CEE, Conseil de l'Europe...)

III - RECHERCHE MANUELLE COMPLEMENTAIRE

Elle porta principalement sur deux revues :

- U-revue de l'urbanisme : bulletin bibliographique
- Urbanisme, qui comporte des dossiers sur les villes (l'"allusion" aux problèmes des aménagements des berges était vraiment très rare)

Les résultats, là encore, ne furent guère brillants.

IV - ACCES AUX DOCUMENTS

Celui-ci fut très difficile, impossible dans certains cas (revues étrangères)

- Prêts inter-bibliothèques

Le problème principal est celui du nombre de documents que l'on peut emprunter simultanément, ce qui réduit beaucoup les possibilités et demande donc des délais importants de temps.

- Photopies

Je n'ai pas utilisé cette possibilité pour une raison majeure, qui s'est révélée exacte par la suite en consultant un certain nombre de revues : la proportion de texte intéressante dans un article est trop faible (en ce qui concerne ce sujet) pour que cette solution soit rentable. En effet, il y a très peu d'articles ou d'ouvrages de fond.

- Consultation dans les bibliothèques

Après plusieurs démarches infructueuses sur la région, (Ecole

d'Architecture, INSA...), je suis allée à Paris, à la bibliothèque de l'IAURIF et à celle du CDU, où je n'ai pu consulter qu'une partie des documents, pour plusieurs raisons : manque de temps, documents déjà en prêt, pas d'abonnements à certaines revues, problème de confidentialité pour les études réalisées dans le cadre de contrats.

V - EVOLUTION DU SUJET

Cette évolution s'est faite, non pas en fonction des intérêts mais en fonction des contraintes rencontrées :

Le sujet de base était très large : "La ville et les fleuves", ce qui a conduit à le restreindre sur le problème de l'aspect urbanistique de l'aménagement des berges des fleuves dans les villes, en France et à l'étranger.

La note de synthèse finale, pour des raisons de références et d'accès aux documents ne porte que sur la France, et plus particulièrement, dans le cas des réalisations, sur la région Ile-de-France : les documents sur les expériences dans les villes françaises sont peu nombreux et les descriptions faites sont très courtes. De plus, les aménagements "évoqués" sont les mêmes que ceux décrits pour l'Ile-de-France.

Nous verrons donc dans un premier temps les principes généraux qu'il faudrait respecter pour réaliser des aménagements "intéressants" qui améliorent la situation actuelle. Cette première partie s'appuie principalement sur les ouvrages de J.J. LYON-CAEN et D. ROCHETTE et ceux de S. DANICIC.

La deuxième partie est essentiellement consacrée aux réalisations en Ile-de-France.

PRINCIPES G E N E R A U X D E S
A M E N A G E M E N T S 6

=====

=====

=====

I - DEFINITION DES BERGES

=====

Avant d'aborder le problème de l'aménagement des berges des fleuves en zone urbaine, il convient de préciser celles-ci. Pour cela, nous reprendrons la définition qu'en donnent J.J. LYON-CAEN et D. ROCHETTE (7) :

"Les difficultés qu'ont les berges à être reconnues tiennent en premier lieu à ce qu'elles sont des berges, c'est-à-dire et c'est leur définition, les bords d'un fleuve, d'une rivière ou d'un canal. Avant d'être définies par et pour elles-mêmes, elles le sont par le fleuve. Il est clair qu'on ne peut les dissocier, mais c'est bien pourtant ce qu'il convient de faire pour leur donner une part d'identité.

Les fleuves ne coulant pas dans un espace mais dans un territoire, les berges se trouvent être aussi les bords de ce territoire. L'origine des problèmes se situe pour une bonne part dans cette tautologie :

- la berge est un espace de transition entre deux espaces, entre la terre et l'eau. Elle appartient aux deux. On est contraint de la franchir pour aller de l'un à l'autre.

- la berge est un espace limite; marquant la transition entre deux espaces, elle est la limite de chacun d'eux.

- la berge est un espace variable et conflictuel, elle est le lieu du rapport de forces entre la terre et l'eau. Elle varie en étant érodée et submergée par les eaux, jusqu'à disparaître complètement en cas d'inondation.

- la berge est un espace résiduel : en fonction de sa condition de territoire de transition et conflictuel, elle est souvent le résidu, le laisser à l'autre de chacun de ces espaces.

De part sa condition si complexe, la berge est un espace d'une grande précarité qu'il est nécessaire de prendre en considération."

II - EVOLUTION DU ROLE DES FLEUVES ET DE LEURS BERGES =====

Comme le remarquent ces mêmes auteurs, les berges avaient été jusqu'à présent peu ou mal reconnues et leurs aménagements négligés :

"Cette désaffection vis-à-vis du fleuve ne s'est pas arrêtée "avant-hier" car jusque dans un passé fort récent il semblait être de rigueur de ne tenir compte du fleuve que d'un point de vue utilitaire, ou que comme un inconvénient, un obstacle, un élément négatif de l'ensemble à constituer. Piètre rançon de la gloire pour ce qui a présidé à la naissance de l'agglomération."

Jusqu'alors, l'un des principaux soucis était celui de la protection contre les eaux, ce qui conduisait à la canalisation du fleuve, à l'effacement des berges naturelles au profit des berges construites en zone urbaine ou péri-urbaine.

"Si les fleuves et rivières ont pris une part importante au modelé du paysage, depuis un moment, on leur refusait par endroits d'être une composante du paysage et ce particulièrement en milieu urbain - c'est-à-dire là où ils pouvaient remplir ce rôle de la manière la plus évidente et la plus utile." (7)

En zones urbaines ou aménagées, les berges sont marquées par la ville et son besoin de se défendre contre les eaux. Ce dernier se concrétisait jusqu'à présent d'une manière un peu brutale en minéralisant complètement les berges, l'unique avantage étant d'en simplifier l'entretien au maximum. Ces aménagements sont faits d'une façon restrictive et ne sont nullement une exploitation des possibilités de ces espaces.

Quant aux zones portuaires, si les quais et leurs installations permettent l'accostage et le déchargement des bateaux, la navigation..., ils ne répondent guère à des préoccupations autres que le commerce et la consolidation des berges. Ce type d'occupation et les aménagements qui en découlent accaparent les berges de façon

irrévocable et exclusive.

En mentionnant également la disparition des chemins de halage avec la modernisation des conditions de navigation, on se rend compte de l'abandon affectif et effectif engendré par une telle politique.

Une prise en compte du paysage des berges peut cependant se faire sans aboutir à une remise en cause de la voie de circulation et d'échanges importante qu'elle joue dans l'économie.

La pression urbaine n'est pas la seule cause de l'état actuel des berges. Il est également dû au fait que les espaces au bord du fleuve n'ayant pas attiré des aménagements de loisir et d'agrément, ils ont été laissés à l'abandon.

Le fleuve s'est alors transformé en voie de service. Comme le soulignent J.J. LYON-CAEN et D. ROCHETTE : "Son environnement sur une partie hélas trop importante de son cours est sensiblement celui d'une voie de chemin de fer, celui d'une voie qui ne joue aucun rôle dans la composition de l'espace urbain : la logique de son tracé, naturel, n'est plus dans la logique actuelle du déplacement et de la rapidité."

On peut donc penser que la désaffectation dont ont été victimes les berges a été accentuée par le fait qu'il n'existe plus aujourd'hui de trafic de voyageurs. Le maintien de celui-ci aurait probablement entraîné la création ou la survivance de pôles sur le fleuve et la construction d'une structure urbaine ou péri-urbaine avec le fleuve comme partenaire principal.

Mais il n'en n'est pas ainsi : la ville a pris une certaine indépendance par rapport au fleuve et celui-ci ne participe plus que d'une façon mineure à l'espace urbain et à son animation. On lui a préféré d'autres outils de composition.

En conséquence de cet état de fait, le public s'est donc éloigné des berges en n'en fréquentant plus que quelques bribes mais celles-ci sont trop isolées pour permettre une restructuration.

L'état du fleuve et de ses berges ne constituait donc plus un lieu de promenade, de détente, un lieu vers lequel se tourner.

Depuis peu, on assiste à un essai de changement dans des rapports qui étaient devenus trop distants par une politique d'aménagement et de concertation appropriée, la volonté de réhabiliter les berges étant l'un des signes d'une telle politique.

Dans ce contexte, les projets à envisager ne sauraient aller à l'encontre de la mise en valeur des berges et aboutir, par exemple, à leur absence comme dans le cas de voies sur berges... C'est aux responsables de définir la nécessité de tel ou tel aménagement. Toute occupation doit et peut contribuer à la mise en valeur des berges.

III - PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT

Cette volonté de changement entraîne deux questions :

- quelle peut être la place du fleuve dans l'aménagement
- quels sont les aménagements à faire en conséquence

A) Place du fleuve dans l'aménagement

"Il est plus difficile de remodeler les espaces qui ont fait du fleuve ce qu'il est aujourd'hui que de changer les comportements à son égard. On ne saurait recomposer des espaces en fonction d'une ou d'autres données sans une rénovation "traumatisante". Celle-ci n'est pas envisageable. Il s'agit donc de réhabiliter et c'est bien ce qui est envisagé par les autorités compétentes." (7)

Mais, pour que cette volonté garde tout son sens lors de son application, il faut empêcher qu'elle ne se fasse de façon isolée. Il est donc nécessaire d'intégrer les berges à leur environnement et d'insister sur leurs articulations avec d'autres espaces, d'autres circulations. En effet, à quoi servirait de nettoyer les berges et de les débarrasser de certaines occupations si on ne pouvait y accéder aisément.

B) Quels aménagements pour quelle réhabilitation ?

La réhabilitation des berges et des fleuves tend également à la réhabilitation d'une "mémoire urbaine" d'un fleuve qui serait un partenaire important dans la vie urbaine ou péri-urbaine. On pourrait y arriver grâce à des aménagements qui essaieraient de retrouver une utilisation du fleuve moins commerciale en s'aidant de vestiges et de monuments de ces utilisations, la réouverture de chemins de halage...

Quand il n'existe pas de structure, il faut poursuivre par des aménagements appropriés la réinsertion du fleuve dans l'espace urbain en favorisant principalement des usages publics (promenades, loisirs nautiques...)

Il est évident que les aménagements à faire doivent être adaptés au cas local : liaison avec d'autres espaces, entre les parties basses et les quais hauts, articulation des circulations piétonnes, insertion de l'aménagement dans un ensemble.

Il ne faut certes pas oublier la réhabilitation dans le cas d'activités liées à la navigation en faisant en sorte que l'implantation et l'aspect des bâtiments respectent le fleuve et que l'on n'assiste plus au spectacle de berges devenues des "dépotoirs".

"La littérature et la peinture abondent en exemples de ce qu'était le Fleuve, de l'attrait et de l'animation qu'il connaissait. C'était la campagne, proche bien sûr, mais la campagne. Une campagne au bord de l'eau, mais reliée à la vie urbaine par des lignes de voyageurs qui, sur la voie d'eau, étaient déjà par elles-mêmes un moyen de transport dépaysant pour les citadins, et synonymes de changement et de plaisir...

Il s'agit en quelque sorte de retrouver un fleuve qui, comme au début du siècle, est non seulement une voie de transport de marchandises mais aussi de voyageurs, ainsi qu'un lieu de dépaysement. A l'époque, ce qu'il offrait était perçu autre, rien que par la présence de l'eau : guinguettes, canotage, baignade, l'eau qui coule comme le temps passe, doucement. Il ne reste pratiquement rien de cette voie fluviale, sauf uné ou deux cartes postales vivantes et de mauvaise qualité." (7)

Les aménagements à faire sont fonction de l'état et de la nature de la berge et de l'usage que l'on veut en faire. S'ils sont faits dans le but d'entretenir les berges et de les mettre en valeur, leur justification réside dans les usages qu'ils permettent et l'on dépasse alors le seul côté esthétique.

La réhabilitation des berges doit tendre à les rendre mieux utilisables et pour ce faire, accessibles. Le plus simple aménagement, le chemin de hâlage, montre bien que l'aménagement est fondé sur l'accessibilité et la praticabilité. C'est la condition de son usage.

A partir de là, les choix sont multiples. Il s'agit, comme pour tout autre aménagement, de trouver l'expression la plus appropriée de la réponse aux besoins à satisfaire.

L'un des principaux problèmes à vaincre est la monotonie, vite réalisée dans un espace linéaire.

"Il s'agit alors de faire de cette bordure de voie fluviale ce qu'en définitive on fait pour d'autres voies sur le domaine terrestre, un aménagement praticable, utilisable, à façade spectaculaire. Ceci n'implique nullement un aménagement continu : des zones naturelles peuvent se maintenir et s'intégrer dans un ensemble composé, dont elles peuvent être un élément essentiel. Les aménagements, plus volontaires, plus fonctionnels et également plus en rapport avec l'espace environnant avec lequel ils assurent la transition, rythment la berge, la mettent en valeur, la rendent lisible et même existante en l'ordonnant, en la composant." (7)

Quant au niveau d'élaboration, au besoin d'une certaine quantité de l'aménagement, s'ils dépendent pour une grande partie d'un budget... ils doivent également tenir compte de l'endroit, de la situation et donc de la disponibilité et de la configuration des berges, des espaces à mettre en rapport avec elles.

IV - CARACTERISTIQUES A PRENDRE EN COMPTE

=====

Les problèmes d'aménagement des berges sont fonction du degré d'urbanisation des rives et il est évident que les contraintes varient, de la zone urbaine dense à la zone rurale,

Nous reprendrons ici les principaux éléments retenus dans une étude sur le SDAU d'Ile-de-France (35)

L'auteur distingue quatre zones définies en fonction des données relatives aux paysages, aux espaces verts et aux équipements ponctuels ou linéaires de loisirs :

- zone urbaine dense
- périphérie urbaine moins dense
- zone urbaine discontinue
- zone rurale

Cette définition permet de différencier les problèmes d'aménagement qui leur sont propres.

Les caractéristiques principales des zones urbaines denses sont les suivantes :

- un tissu urbain continu et un tissu industriel consommateur de grandes superficies, notamment le long des fleuves
- des infrastructures portuaires et ferroviaires
- des voiries sur berges, rapides et autoroutières

Ceci entraîne un certain nombre de contraintes parmi lesquelles :

- des zones inaccessibles (zones portuaires, grandes usines)
- des zones accessibles mais peu attrayantes en raison du trafic
- la rareté des terrains vacants au bord du fleuve
- la rareté des coupures vertes urbaines

La réhabilitation est donc l'objectif des aménagements.

Etant donné l'absence de terrains libres, les aménagements à envisager reposent donc sur des opérations de désindustrialisation ou de réaménagement de zones délaissées.

L'aménagement de promenades repose également sur la réhabilitation puisque les berges sont suroccupées et les chemins de halage en grande partie disparus.

Les caractéristiques de la périphérie urbaine sont semblables à celles de la zone urbaine dense bien que les conditions d'occupation du sol soient moins importantes puisqu'il existe des terrains libres ainsi que des espaces récréatifs, des espaces verts, des forêts proches des cours d'eau, dans la plupart des cas. Les berges sont le plus souvent accessibles et déjà parfois aménagées.

On peut envisager trois types d'aménagements :

- une réhabilitation par un réaménagement des terrains vacants
- l'exploitation des larges potentialités des espaces accessibles sur les berges, dans les îles, au abords du fleuve
- l'exploitation des réseaux potentiels d'itinéraires offerts par l'état actuel des berges : liaison avec les forêts, les grands parcs publics et les sites marquants, le raccordement aux sentiers de randonnées...

Quant aux zones d'urbanisation discontinue, si l'on retrouve certaines des caractéristiques précédemment citées, il faut souligner celle de l'accès rapide au domaine de l'espace ouvert.

Les objectifs d'aménagement sont des objectifs locaux induits par les agglomérations, répondant à des besoins de proximité et des objectifs régionaux reposant sur les grandes possibilités d'aménagement spécifiques des vallées.

V - LES AMENAGEMENTS ET LES OBJECTIFS

Rappelons brièvement les caractéristiques des aménagements réalisés jusqu'à présent :

- une grande diversité où le souci technique est prédominant
- un fréquent oubli de l'utilisateur
- la monotonie dans les formes
- une insuffisance de mobilier urbain
- la raréfaction des plantations
- l'inexistence de points forts : équipements, parcs...

Quels sont les objectifs à atteindre pour les futures politiques d'aménagement :

- améliorer le cadre de vie
- garantir la compatibilité des activités et des utilisations le long des berges
- matérialiser la libre circulation - promenade le long des berges
- promouvoir l'acquisition foncière des espaces ponctuels par les pouvoirs publics et des collectivités locales
- améliorer le système de protection des berges contre les inondations : étudier le paysagement des berges aménagées, faire des plantations sur les berges naturelles.

Quelles réalisations peut-on envisager pour parvenir à ces objectifs ?

Pour S. DANICIC (22), elles concernent la mise en valeur du fleuve, des berges et des abords :

- Mise en valeur du cours d'eau par la dépollution
- Mise en valeur des berges de la façon suivante :
 - . rendre accessible l'espace linéaire
 - . aménager et ouvrir aux usagers des espaces ponctuels élargis
 - . créer une structure d'accueil : des points de relais
 - . dissuader la circulation automobile par la mise en place des aires de stationnement

- . créer des liaisons lentes - piétons, deux roues - avec l'environnement
 - . éliminer ou minimiser des nuisances (zones industrielles, décharges...)
 - . favoriser la végétation sur les berges aménagées et les berges naturelles
- Mise en valeur des abords :
- . ouvrir les espaces verts existants, au moins visuellement, sur les berges
 - . favoriser, par l'application des POS, la plantation des propriétés publiques et privées
 - . sauvegarder l'aspect homogène de l'environnement quand il existe
 - . veiller à la qualité de l'architecture et à son intégration dans le site
 - . créer des liaisons lentes entre certains équipements et des berges.

Ce qu'il ne faut pas oublier lors de l'aménagement des berges c'est que celles-ci ont une nature difficile, des propriétés multiples et sont donc des espaces fragiles et précaires. Si l'on n'en tient pas compte, on peut leur porter atteinte, quelquefois de façon irrémédiable.

De plus, "Il peut être opportun de la ménager (la berge) pour l'avenir, de la réserver en la préservant, d'écarter toute occupation exclusive, de garder ouvert un champ de possibles qui ne soit pas réduit à un. Il s'agit là de s'opposer en quelque sorte à sa "monoculture"." (22)

Ainsi on peut concevoir une mise en valeur qui ne soit pas une exploitation.

EXEMPLES D'AMENAGEMENTS

=====

=====

=====

LA REGION ILE-DE-FRANCE

=====

A) Les fleuves de la Région Ile-de-France aujourd'hui

"La Seine a toujours joué un rôle considérable à travers les siècles. Des événements historiques s'y sont produits, on buvait son eau, on s'y promenait sur ses bras ou sur ses berges, on s'y baignait, on y faisait commerce. Elle assurait le ravitaillement de la capitale." (26) .

Ceci était surtout vrai sous l'Ancien Régime et au XIXème siècle, début XXème, en raison de la beauté des paysages et du calme des eaux. Les berges étaient le lieu de rendez-vous privilégié des promeneurs, des peintres, des pêcheurs.

Puis la Seine est devenue l'axe principal de l'extension urbaine et industrielle avec tous les résultats négatifs que cela implique.

L'état de pollution interdisant la baignade, on décide, il y a vingt ans, de la vouer à la circulation automobile en réalisant des voies sur berges.

Aujourd'hui, la Seine est devenue un égout à ciel ouvert. C'est un boulevard industriel charriant des épaves, des acides et des produits empoisonnés, bordé de terrains vagues, de tristes constructions industrielles, de quais hideux et de voies de circulation rapide.

En 1975, les élus des Hauts-de-Seine réagissent enfin contre la pollution et l'état catastrophique des berges en mettant en oeuvre une opération dite "Sauvons la Seine" afin de réhabiliter ce fleuve. Cette opération fut ensuite étendue à l'ensemble de la Région Ile-de-France.

Elle avait plusieurs buts :

- permettre son usage en eau potable
- améliorer l'aspect des eaux pour en augmenter l'agrément et rendre possibles la pêche et le nautisme
- améliorer la qualité de son environnement.

Elle avait plusieurs buts :

- permettre son usage en eau potable
- améliorer l'aspect des eaux pour en augmenter l'agrément et rendre possibles la pêche et le nautisme
- améliorer la qualité de son environnement

Il faut souligner la place importante que tiennent les fleuves en Ile-de-France : la Seine, la Marne et l'Oise représentent un parcours de plus de 400 km, les 2/3 se situant en zone urbaine dense comprenant environ 3 millions d'habitants.

Les berges et les îles constituent un patrimoine important jusqu'alors largement négligé. Mais, depuis quelques années, des aménagements partiels étaient entrepris à l'initiative des collectivités locales, et grâce aux contrats régionaux signés entre les communes et les conseils régionaux et à l'aide financière des départements.

Certaines études furent réalisées à partir de 1978 dans les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne. Elles avaient pour but de définir des travaux de réhabilitation, les fonctions des espaces ouverts et leur paysagement.

Il était ensuite possible de définir des objectifs globaux à atteindre, communs aux trois fleuves, à savoir :

- la consolidation des berges, souvent en très mauvais état
- la reconquête de certaines berges et îles
- l'affirmation de leur rôle de lieux de promenades et d'activités de loisirs
- la mise en valeur des sites

Ainsi, la Seine et les autres fleuves de la région devraient retrouver leur ancienne vocation de lieu de promenade et de détente.

Les actions ont débuté en 1978. Les Hauts-de-Seine et les Yvelines mettent en oeuvre de vastes programmes de nettoyage et d'aménagement.

Dans les Yvelines, l'accent est mis sur les chemins piétonniers et les aires de détente.

Les Hauts-de-Seine projettent une remise en état de certains bâtiments riverains, la création d'espaces verts et de zones à vocation récréative, l'aménagement des îles; l'intégration aux sites des aménagements portuaires et de l'habitat fluvial dans le "Schéma Directeur Départemental de Réhabilitation et d'Aménagement des Berges de Seine."

B) SITUATION DANS LES HAUTS-DE-SEINE

Les études faites ont permis de constater la présence de certains éléments positifs parmi lesquels :

l'existence d'anciens chemins de halage dûs aux servitudes de passage qui avaient gardé leur état sauvage et appartenaient souvent au domaine public; de quais hauts offrant des arbres et une certaine largeur de trottoirs; d'un certain nombre de terrains libres ou boisés qu'il était possible d'aménager en espaces verts ou de loisirs; de bâtiments d'anciennes guinguettes qui pouvaient recréer des pôles d'animation; la possibilité de prolonger les lignes de bateaux-mouches...

Tous ces éléments concernent essentiellement la promenade, les loisirs nautiques, la remise en valeur du "patrimoine historique fluvial" (guinguettes) (33)

Il est également possible d'envisager l'organisation des zones portuaires, industrielles, d'habitat fluvial en tenant compte des besoins des promeneurs et d'améliorer la qualité du paysage quand on ne peut rien faire d'autre, au moyen de plantations ou d'une meilleure esthétique des bâtiments.

Le Schéma directeur départemental de réhabilitation et d'aménagement des berges de Seine a essayé de tenir compte de tous ces points. Nous reprendrons ici le résumé qu'en a fait Michel RIEUCAN dans son article sur la "Réhabilitation des berges de Seine" (33)

Les objectifs sont les suivants :

- affirmation de la vocation promenade par la création systématique ou la remise en état de cheminements piétons reliant entre eux des équipements de plus vaste importance (parcs, équipements sportifs, zones récréatives...)

Les cheminements créés doivent permettre la quasi continuité d'une voie piétonne d'environ 40 km reliant les deux extrémités du département en passant soit par la rive droite, soit par la rive gauche, soit par les Iles.

- aménagement des îles de la Seine en rendant les berges au public et en leur donnant ou en leur conservant une vocation sportive ou naturelle. Ile St Germain (parc, futur réaménagement des berges), Ile de Puteaux (équipements sportifs existants, ouverture prochaine du parc Lebaudy) et Ile de la Jatte (équipements sportifs existants, restitution future des berges à la promenade).

- aménagement de zones à vocation récréative destinées à devenir les lieux d'accueil privilégiés de différentes activités de loisirs liées à l'image traditionnelle du fleuve : voile, aviron, canotage, plages, aires de pique-nique, réouverture de guinguettes...

Quatre sites ont été retenus : Issy-les-Moulineaux, Bas-Meudon, Asnières, Villeneuve-la-Garenne.

- intégration des installations portuaires pour améliorer l'esthétique des installations techniques.

- aménagement de ports de plaisance destinés au tourisme fluvial et permettant de courts séjours pour l'entretien et le ravitaillement.

- intégration de l'habitat fluvial par l'aménagement de sites pour l'accueil de ce type d'habitat et par la mise en place de règles concernant l'esthétique des habitations flottantes.

- politique d'assainissement

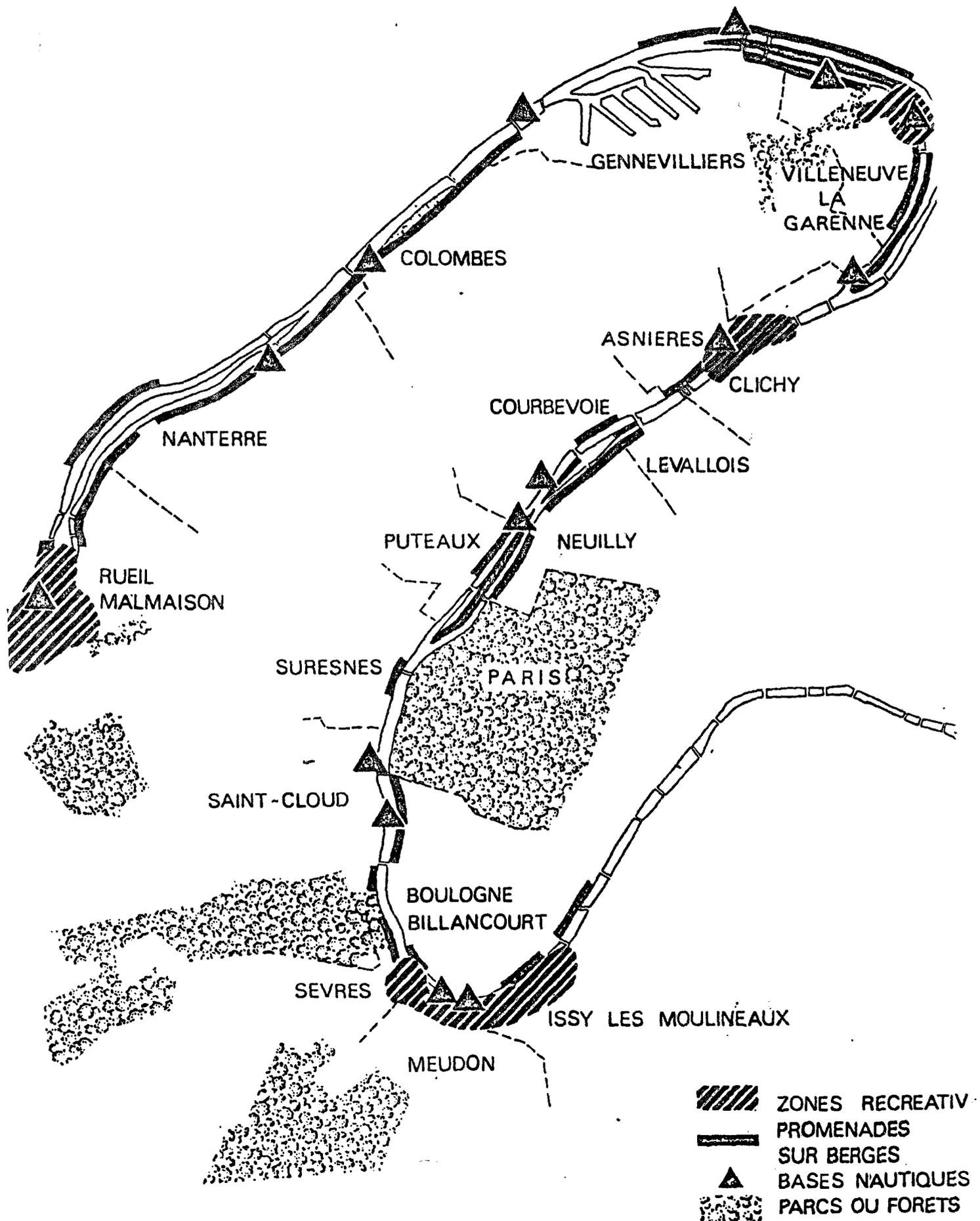
- politique d'animation visant à inciter le public à fréquenter les équipements réalisés grâce à des fêtes nautiques, des foires, des feux d'artifice, des épreuves sportives sur ou au bord de l'eau...

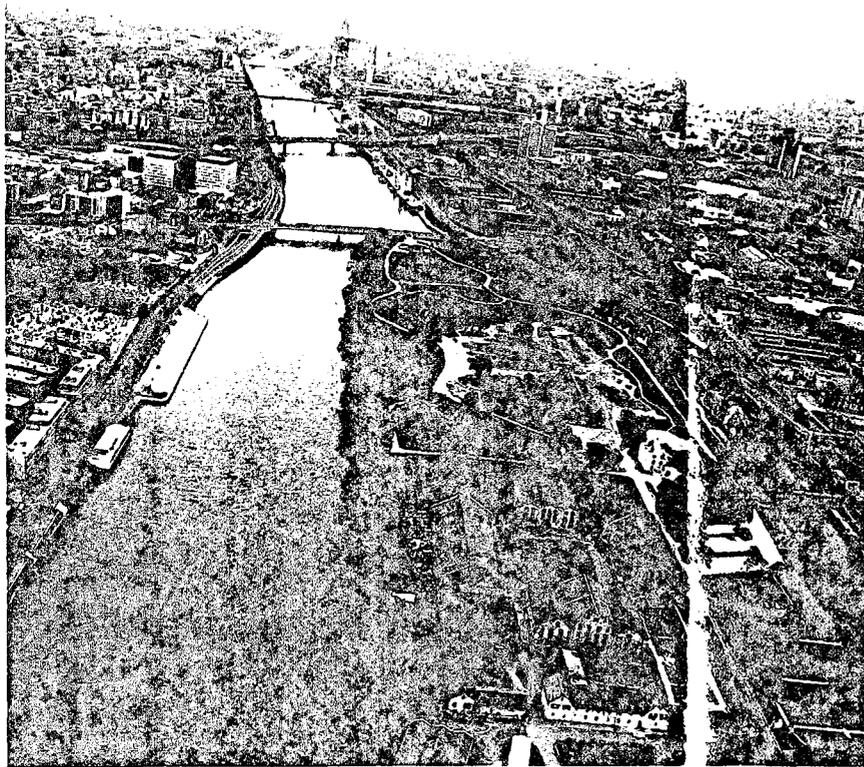
- maintien d'une vingtaine de bâtiments d'anciennes guinguettes susceptibles après réhabilitation de recréer des pôles d'animation au bord du fleuve.

- remise à l'honneur de la "Seine de banlieue" avec le prolongement possible des lignes de bateaux-mouches jusqu'à l'Ile St Germain.

Les pages suivantes présentent le schéma général des propositions qui ont été faites et le bilan des réalisations début 1981.

Proposition pour un Schema Directeur de Réhabilitation et d'Amenagement des berges de la Seine





Vue aérienne de l'Ile Saint-Germain en cours d'aménagement au printemps 1980 (ci-contre). Espace de jeux dans le Parc de l'Ile Marante, à Colombes (ci-dessous).

mixte de l'Ile Saint Germain, quatre dossiers pour des opérations concernant l'aménagement des Iles qui furent simultanément acceptés par la région.

Le dossier départemental définitif fut déposé en août 1980 et examiné par la région courant janvier 1981. Quelle est, à cette date, le point sur les opérations prévues et les travaux engagés ?

la renaissance

Seize des dix-sept communes du département bordant le fleuve sont concernées par les travaux et acquisitions prévues dans le premier contrat régional de réhabilitation des bords de Seine. Les opérations retenues sont les suivantes :

- **Issy-les-Moulineaux** : aménagement de deux promenades totalisant 1 500 m. Les travaux ont été engagés dès 1979 et vont se poursuivre.
- **Bas-Meudon** : réaménagement du chemin de halage (900 m) et restitution de la place C. Bergeyre aux piétons. Les travaux du chemin de halage ont été commencés en 1980.
- **Sèvres** : réaménagement du chemin de halage et de l'ancien port de Sèvres (900 m de promenade). Les travaux du chemin de halage, commencés en 1980, sont pratiquement terminés et seront complétés par l'aménagement de l'ancien port.
- **Boulogne** : aménagement de deux promenades sur une longueur de 750 m. Seul le tronçon situé à proximité du pont de Billancourt a pour l'instant été réalisé.

- **Saint-Cloud** : plantations sur le quai Carnot entre le pont de Saint-Cloud et le viaduc de l'autoroute (600 m); les travaux sont en cours.

- **Suresnes** : plantation sur le quai bas, de part et d'autre du pont (550 m).

- **Puteaux** : nettoyage et plantations des quais bas entre Suresnes et le pont de Puteaux (700 m); le nettoyage a été réalisé en 1980 et sera complété au printemps 1981 par les plantations.

- **Neuilly** : création d'escaliers d'accès à la berge basse et réaménagement de celle-ci sur 1 km. Les travaux préliminaires de réorganisation des accès à l'habitat fluvial ont débuté en 1980.

- **Levallois** : nettoyage et réaménagement de la berge basse entre Neuilly et le port de Levallois (600 m). Les travaux seront engagés dès l'achèvement d'une station service surplombant la berge.

- **Courbevoie** : plantations sur le quai bas de part et d'autre du pont de Courbevoie (400 m). Les travaux ont commencé en 1980.

- **Asnières** : aménagement d'une promenade de 500 m de part et d'autre du pont d'Asnières, ainsi que création d'un espace vert de 20 000 m² en amont du pont de Clichy. Les travaux de la première opération sont en cours; la seconde sera réalisée après la fin prochaine des travaux de la V.R.G.S. à proximité du pont de Clichy.

- **Clichy** : réaménagement du chemin de halage de part et d'autre du pont de Clichy et sous celui-ci sur une longueur

de 400 m. Les travaux commenceront prochainement.

- **Villeneuve-la-Garenne** : aménagement de deux promenades, l'une de 70 m sous le pont de Villeneuve, l'autre de 300 m au nord du quai Alfred Sisley. Seuls les travaux préliminaires de protection de berge du pont de Villeneuve ont été réalisés en 1979-1980.

- **Gennevilliers** : acquisition foncière à l'aval du pont d'Epinais. La procédure est en cours de mise en place.

- **Nanterre** : début de l'aménagement du chemin de halage, après l'acquisition de la servitude, en commençant par la partie du chemin de halage située en débouché du boulevard de la Seine. La procédure d'acquisition est en cours.

- **Rueil-Malmaison** : aménagement de 1 250 m de promenade entre le pont du R.E.R. et Nanterre. Les travaux actuellement en cours entre le pont de Chatou et Nanterre (1 000 m) doivent être terminés pour avril 1981. L'action ainsi engagée sera complétée ultérieurement entre le pont de Chatou et le pont du R.E.R. ainsi qu'au lieu dit «des corps effondrés» entre le chemin de halage et les terrains de sport de la rue de l'industrie.

Ainsi, 12,5 km sur un total prévu à terme de 40 km, connaissent déjà ou connaîtront prochainement — dans le cadre du programme triennal du contrat régional (1981-83) — la renaissance. Par la suite, l'opération sera poursuivie et complétée, notamment en y intégrant des secteurs provisoirement délaissés comme à Colombes, pour des difficultés techniques non maîtrisées à ce jour.

C'est alors que, sportifs, badauds, promeneurs pourront à leur tour partir à la reconquête des berges de la Seine.

Michel Rieucou
Assitant d'études
G.E.P. A.U. D.D.E.92



C - LA MARNE

En ce qui concerne les actions prévues dans le Val-de-Marne, nous nous baserons essentiellement sur les études de S. DANICIC sur le sujet.

Les aménagements proposés sont les suivants :

- des liaisons spatiales lentes vers les berges, une transparence visuelle, une continuité dans les plantations et l'implantation d'équipements d'accompagnement dans les zones à habitat individuel ou collectif

- un passage le long des cours d'eau, la création d'un écran vert avec alignement d'arbres et, en cas de désaffectation, incitation à la cession du terrain et sa réutilisation dans les zones d'activité industrielle.

- pour les zones situées dans des espaces non construits, mais intégré au tissu urbain, une liaison étroite avec la berge, une valorisation par le paysagement, la fréquentation locale.

En 1978, débuta l'aménagement sur la rive Sud de la Marne, d'une piste cyclable qui, à terme, devait représenter un itinéraire régional de plus de vingt kilomètres.

Etant donné l'existence d'un chemin de halage, il suffisait de consolider certains secteurs des berges et d'améliorer l'environnement paysager. La Marne, à cet endroit, étant principalement vouée à la promenade, aux sports et loisirs, une base sur la rive opposée était également projetée, cependant que les péniches empruntaient le canal de Chelles.

Autre exemple d'aménagement de piste cyclable : le canal de l'Ourcq.

Les contraintes étaient les suivantes (31) :

- éviter l'implantation de la piste sur le chemin de halage réservé aux piétons, aux pêcheurs et aux besoins du service des canaux.

- conserver au maximum le caractère actuel de la berge par une bonne intégration de la piste dans le site
- rechercher la diversité dans le tracé de la piste et les aménagements annexes
- réaliser une continuité entre la piste, les aménagements proposés par les communes et le parc de la Ponderie de Sevrans

Dans la zone urbaine, principalement pavillonnaire, la piste devait être implantée sur le remblai existant entre deux rangées d'arbres, confondue avec le chemin de halage et accompagnée d'aménagements annexes valorisant l'environnement de la berge qui devait devenir un lieu de détente et de promenade tout en assurant la desserte automobile des riverains, la circulation étant autrement interdite par certains aménagements légers et des plantations.

Ce canal, qui traverse des zones fortement urbanisées et, de temps à autre, des zones portuaires devait également permettre de relier Paris intra-muros, et de l'utiliser pour des liaisons domicile - travail et domicile - transports en commun.

Ainsi, après 70 ans de dégradation continue des fleuves, la tendance commence enfin à se renverser et l'on peut espérer que les fleuves d'Ile-de-France et d'ailleurs retrouveront bientôt la place qui aurait toujours dû être la leur.

B I B L I O G R A P H I E

=====

=====

=====

I - PRINCIPES GENERAUX DES AMENAGEMENTS

- (1) - Aménagement des abords des cours d'eau en zone urbaine : bibliographie sommaire.- Trappes, Centre National d'Etudes et de Recherches du Paysage, sd.
- (2) - Aménagements (Les) et les équipements pour la navigation de plaisance et les sports nautiques.- Le Moniteur du Bâtiment et des Travaux Publics, n° hors série, janvier 1973.
- (3) - Au sujet de notre numéro "Gruen 80".- Anthos, n°1, 1980, p. 1-84. (Numéro spécial consacré à l'exposition "Gruen 80" ouverte à Bâle le 12 avril 1980. Exposition sur l'horticulture et la mise en valeur des paysages, dont "Paysage et eau")
- (4) - GAZIER (C.).- Perspectives corrompues.- Paris, Unité Pédagogique d'Architecture, 1978.- 102 p., bibliogr.
- (5) - LARRAS (J.).- L'aménagement des cours d'eau.- 2ème ed. mise à jour.- Paris, P.U.F., 1974.- (Coll. "Que sais-je", n° 1187).
- (6) - LAZAR (G.).- Espaces urbains et paysage : éléments bibliographiques.- Lyon, Unité Pédagogique d'Architecture, oct. 1981.- 4 p.
- (7) - LYON-CAEN (J.J.), ROCHETTE (D.).- Habitat (L') fluvial. Sur et (*) à propos du cas de Neuilly-sur-Seine. Recherche d'informations et propositions.- Paris, Les auteurs, 1980.- 224 p., fig., tabl. (Etude faite pour le compte de la Direction Départementale de l'Equipement des Hauts-de-Seine)
- (8) - Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment.- Eau (L') et la propriété privée, les loisirs et les sports, les collectivités locales, l'organisation administrative.- 2ème ed.- Paris, MTPB, 1974.

- (9)- SIMON (J.).- Aménagement des espaces libres. 8. Paysages et loisirs.- St Michel-sur-Orge, Espaces verts, 1979.- 99 P , fig.
(Numéro spécial de la revue Espaces verts)
- (10)- SIMON (J.).- Aménagement des espaces libres. 500 croquis.- St Michel-sur-Orge, Espaces verts, 1975.- 4 p., 46 pl.
- (11)- SIMON (J.).- Aménagement des espaces libres. 300 plans.- St Michel-sur-Orge, Espaces verts, 1974,- 49 pl.

II - PARIS ET LA REGION ILE-DE-FRANCE

- (12)- ALBERT-CUTTIN (A.).- Eau (L') comme élément de loisir et de décor dans la Région d'Ile-de-France depuis la Deuxième Guerre Mondiale.- Paris, Université de Paris, 1977.- 197 p., carte, bibliogr., 49 vues, 5 microfiches.- (Thèse de 3ème cycle, Université de Paris VIII, Institut d'Urbanisme)
- (13)- BAIETTO (J.P.), LEMAISTRE (M.), ZUBLENA (A.).- Ville (La) nouvelle de la Vallée de la Marne.- Cahiers de l'IAURP, Vol. 21, oct. 1970.- 71 p., fig., cartes, phot.
- (14)- Berges (Les) et les îles de la Seine, de la Marne et de l'Oise.- (*) Informations d'Ile-de-France, n° 35, 1979.- p. 34
- (15)- BOYER (Ph.), POITEVIN (J.), DELAVIGNE (R.).- Base de plein air et de loisirs de Draveil (91). Analyse du milieu naturel et de l'environnement immédiat.- Paris, IAURIF/IGE Ile-de-France, 1977.- 69 p., ill., carte
- (16)- BRAULT (M.), ELLUL (Y.), GIRARDIN (P.).- Etude des paysages (*) marqués par la Seine entre Melun et Conflans-Sainte-Honorine.- Trappes, CNERP, 1976.- 48 p., phot., cartes

(17)- CHASTAING (A.).- Elle court... elle court... l'Ile-de-France...
 (*) après son vert.- Géomètre, n°12, déc. 1981.- p. 24-29

(18) - Conseil (Le) Général des Hauts-de-Seine a présenté les actions
 (*) entreprises pour aménager les berges de la Seine et fait le point
 sur l'opération "Sauvons la Seine".- Presse-Environnement, n° 338,
 6-7-1979.- p. 5-6

(19) - CONSEIL GENERAL DES YVELINES.- Eau (L') dans les Yvelines.- Con-
 (*) naître les Yvelines, n° spécial, oct. 1979.- p. 1-35, tabl., fig.,
 phot.

(20) - COULET (F.).- Paris-plage.- Archivert, n° 5, 1er trim. 1980.- p.
 (*) 18-19
 (Comment on pourrait transformer le bras de Seine rive gauche de
 l'Ile de la Cité en plage)

(21) - DANICIC (S.).- Marne (La) : Utilisation du cours d'eau et occu-
 (*) pation des sols des abords.- Paris, IAURIF, 1977.- 120 p., ill.

(22) - DANICIC (S.).- Marne (La) : Mise en valeur des berges et des
 (*) abords. Etude préliminaire. I - Constat.- Paris, IAURIF, 1979.- 70
 p., ill.

(23) - DANICIC (S.).- Schéma d'aménagement des berges de la Marne.- Paris,
 (*) IAURIF, 1981.- 240 p.

(24) - DANICIC (S.).- Espace ouvert des abords, des berges et des îles
 (*) de la Marne : Document provisoire.- Paris, IAURIF, 1981.- 90 p.

(25) - DEPRET (N.), SAUVAGET (D.).- Iles (Les) de la Seine, de Puteaux
 (*) à Port Willez.- Paris, IAURIF/DREIF, 1977.- 53 p.-cartes

(26) - Eau (L') en Ile-de-France.- Bull. Du Conseil Régional d'Ile-de-
 (*) France, n° 10, nov-déc. 1979.- (Numéro spécial)

- (27)- Espaces (Les) verts.- Regards sur les Hauts-de-Seine, n° 5,
 (*) 1981.- 20 P., phot., carte
- (28)- FERMIGIER (A.).- Pavé (Le) du roi et la rosace de Sully.- Archi-
 (*) vert, n° 5, 1er trim. 1980.- p. 22-23, phot.
 (Critique de la réalisation de l'aménagement paysager du port St
 Bernard et le projet d'aménagement des quais entre le pont Sully
 et le pont de l'Archevêché)
- (29)- LANIER (L.).- Application de la politique des contrats régionaux.
 (*) Dossiers définitifs.- Paris, Préfecture de la Région Ile-de-France,
 1981.- 107 p., tabl.- (Coll. Mémoire pour le Conseil Régional et le
 Comité Economique et Social d'Ile-de-France, n° 80-11)
- (30)- Noisy-le-Grand, Gournay-sur-Marne. Aménagement d'une piste cycla-
 (*) ble en bordure de la Marne. Avant-projet; 2ème tranche Programme
 1979.- Bobigny, Atelier d'Urbanisme, 1978.- pag. div.
- (31)- Piste cyclable le long du canal de l'Ourcq. (1ère phase : Pavillon
 (*) s/Bois - limite du département).- Bobigny, DDE, 1977.- pag. div.,
 tabl., graph.
- (32)- Réhabilitation (La) des berges de la Seine.- Eau pure, n° 55,
 1979.- p. 5-9, phot.
- (33)- RIEUCAN (M.).- Réhabilitation (La) des berges de Seine ou histoire
 (*) d'une reconquête.- Regards sur les Hauts-de-Seine, printemps 1981.
 p. 16-18.
- (34)- RIEUCAN (M.), BAUSSANT (J.L.), MASSIEU (P.) Réhabilitation (La)
 (*) des bords de Seine.- Nanterre, DDE, 1978.- 103 p., cartes, phot.
- (35)- Réflexion sur le SDAU d'Ile-de-France. 2ème phase.- Cahiers de
 (*) l'IAURIF, n° 60, 3ème trim. 1980.- Paris, IAURIF, 1980.- 366 p., car-
 tes, tabl., phot.

- (36)- SAINT-VINCENT (B. de), BOYER (Ph.), POITEVIN (J.).- Radiographie
(*) d'un bassin versant : projet de régénération du Coult et du Petit-
Rosne.- Paris, IAURIF, 1978.- 76 p., tabl., phot.
- (37)- TACHET (J.P.), PIEL (M.).- Aménagements pour deux-roues. 1: Prise
en compte des deux-roues en centre-ville : l'exemple d'Erlangen
(F.F.A.); 2: Le canal et les deux-roues.- Transport Environnement
Circulation, n°37, nov-déc. 1979.- p. 26-32, graph., phot.
- (38)- VOCHÉL (L.).- Application de la politique des contrats régionaux
(*) (Dossier de candidature - dossiers définitifs).- Paris, Préfecture
d'Ile-de-France, 1982.- 58 p. (Coll. Mémoire pour le Conseil Régio-
nal et le Comité Economique et Social d'Ile-de-France, n°82-28)

III - PROVINCE

- (39)- BARDISA (M.), SOULA (M.).- Au fil de l'Oc...; Toulouse les
Blanchers.- Archivert, n°5, 1er trim. 1980.- p. 24-25
(Analyse historique du rôle et du vécu des berges avant et après
leur aménagement)
- (40)- BRIS (B.), LINDER (R.), TOMBAL (P.).- Etude d'environnement du
canal à grand gabarit Rhin-Rhône.- Lille, CETE, 1976.- 57-166 p.,
cartes, tabl., graph.
- (41)- CARON (J.M.), DESPLANQUES (R.), HAGNERELLE (N.).- Somme (La)
et le paysage urbain dans l'agglomération amiénoise.- Economie 80,
n°65, janv-fév-mars 1979.- p. 1-5, fig., phot.
- (42)- CHENARD (A.), BONDUELLE (J.C.).- Nouvelle (Une) politique urbaine
(*) à Nantes.- Urbanisme, n°176, fév-mars 1980.- p. 33-42
- (43)- CROIX (N.).- Vallée (La) de l'Erdre et Nantes. Aménagement d'une
vallée en fonction d'un développement urbain.- Cahiers Nantais,
n°5; janv. 1972,- p. 5-79, fig., cartes, graph., bibliofr.

- (44)- Etablissement Public Régional. Pays de la Loire.- Port fluvial d'Angers : étude d'intégration aux sites.- Angers, AURA, 1977.- 27 p.
- (45)- FRANCOIS (J.L.).- Essai de conception d'espaces verts adaptés à (*) Albi et à sa région.- Sl., l'auteur, 1975.- 81 p., graph., bibliogr. (Mémoire d'Ingénieur de l'Ecole nationale des techniques horticoles)
- (46)- LEGRAS (Y.), LINE (A.), CHAUCHOY (Ph.).- Somme (La)... Votre fleuve.- Picardie Information, n°35, août 1979.- p. 31-44, phot. fig., cartes
- (47)- MAHOUX (B.).- Rapport sur les travaux de réaménagement des rivières (*) et leur impact sur le paysage.- Toulouse, Délégation Régionale de Midi-Pyrénées, 1976.- non pag., fig.
- (48)- Port Autonome de Paris.- Un port paysager : St Ouen l'Aumône. Paris, Bureau des Architectes Associés, 1975.- 30 p.
- (49)- SIMON (J.), BERNARD (J.L.).- Quand une rivière change de lit. Aménagement des berges de l'Eure dans la traversée du Vaudreuil, ville nouvelle.- Espaces verts, n°48, juil-sept. 1976.- fig., graph.
- (50)- VILLOT (P.).- Tulle-la-bétonnée.- Combat-Nature, n°41, août-sept. 1980.- p. 23-24, phot.
(Exemple de gestion catastrophique de l'espace public. La construction de deux parkings sur la Corrèze va poser des problèmes de circulation au centre ville et porter atteinte à l'environnement)

IV - ETRANGER

- (51)- AMMER (U.), BECHET (G.), MATTHES (U.).- Entscheidungshilfen für die Freiraumplanung; Naturwissenschaftlicher Teil / Politique (La) d'assistance en matière de planification de l'espace naturel; aspect écologique.- Dortmund, ILS, 1978.- IV-232 p., tabl., graph., bibliogr.
- (52)- BRAITWAITE (L.).- Canals in towns.- London, Adam & Charles Black, 1976.- 146 p.
- (53)- BROWNE (K.).- Very special area (One) is the riverside site.- Architectural R. (GBR), vol. CLXVI, n°990, août 1979.- p. 106-109
- (54)- FALK (N.).- Getting down to grassroots; attitude to change in a riverside conservation area.- London, Fieldwork International, 1974.- 42 p.
- (55)- HANSJAKOB (G.).- Isarinsel Oberfoehring in Muenchen / The Isar island at ober foerhing in Munich.- Garten und Landschaft, (DEU), n°7, juil. 1981.- p. 541-548
- (56)- HODGETTS (C.).- Mississipi : the river : redevelopment of the Minneapolis central riverfront area.- Domus, n°568, mars 1977.- p. 26-30
- (57)- JACOBS (P.).- Canada : Landscape planning for people.- Landscape planning, vol. 6, n°2, août 1979.- p. 95-248, graph., phot., plans, cartes, bibliogr.
- (58)- LAMBERT (C.).- Urban open spaces. A select list of material based (*) on the DOE/DTP library.- London, Headquarters Library, 1980.- 52 p. (Coll. Bibliography series)

- (59)- MC LAUGHLAN (G.), BLAIR (J.).- It lends itself naturally ; a study of the Leeds and Liverpool canal as a recreational resource.- London, The Board, 1973.- 177 p.
- (60)- MANN (R.).- Rivers in the city.- Newton Abbot, David and Charles, 1973.- 256 p., fig., cartes, phot.
- (61)- Nature in cities : the naturel environment in the design and development or urban green space.- Chichester, Wiley, Ian C. Laurie, 1979.- 428 p.
- (62)- O'RIORDAN (T.).- Signs of disaster and a policy of survival.- Geographical magazine, vol. LII, n°1, oct. 1979.- p. 51-59, fig., cartes, tabl., phot.
- (63)- RETTIG (S.).- Investigation (An) into the problems of urban fringe agriculture in a green belt situation.- Planning outlook, vol. 19, 1976.- p. 50-74, fig; , bibliogr.
- (64)- Southwark starts to restore riverland.- Municipal journal, vol. 88, n°20, 16 mai 1980.- p. 596-597
- (65)- Water planning in Britain / Politique de l'eau en Grande-Bretagne.- London, Allen Unwin, 1980.- 292 p.
- (66)- WATERSON (M.).- Reprieve for a river valley : Redlock Dale, Manchester.- Country life, vol. 166, n°4000, 29 nov. 1979.- p. 2039-2040

Les documents qui ont pu être consultés sont précédés d'une astérisque.