

Bretagne DIMANCHE

HEBDOMADAIRE

Dimanche 23 mars 1969

0,50 F

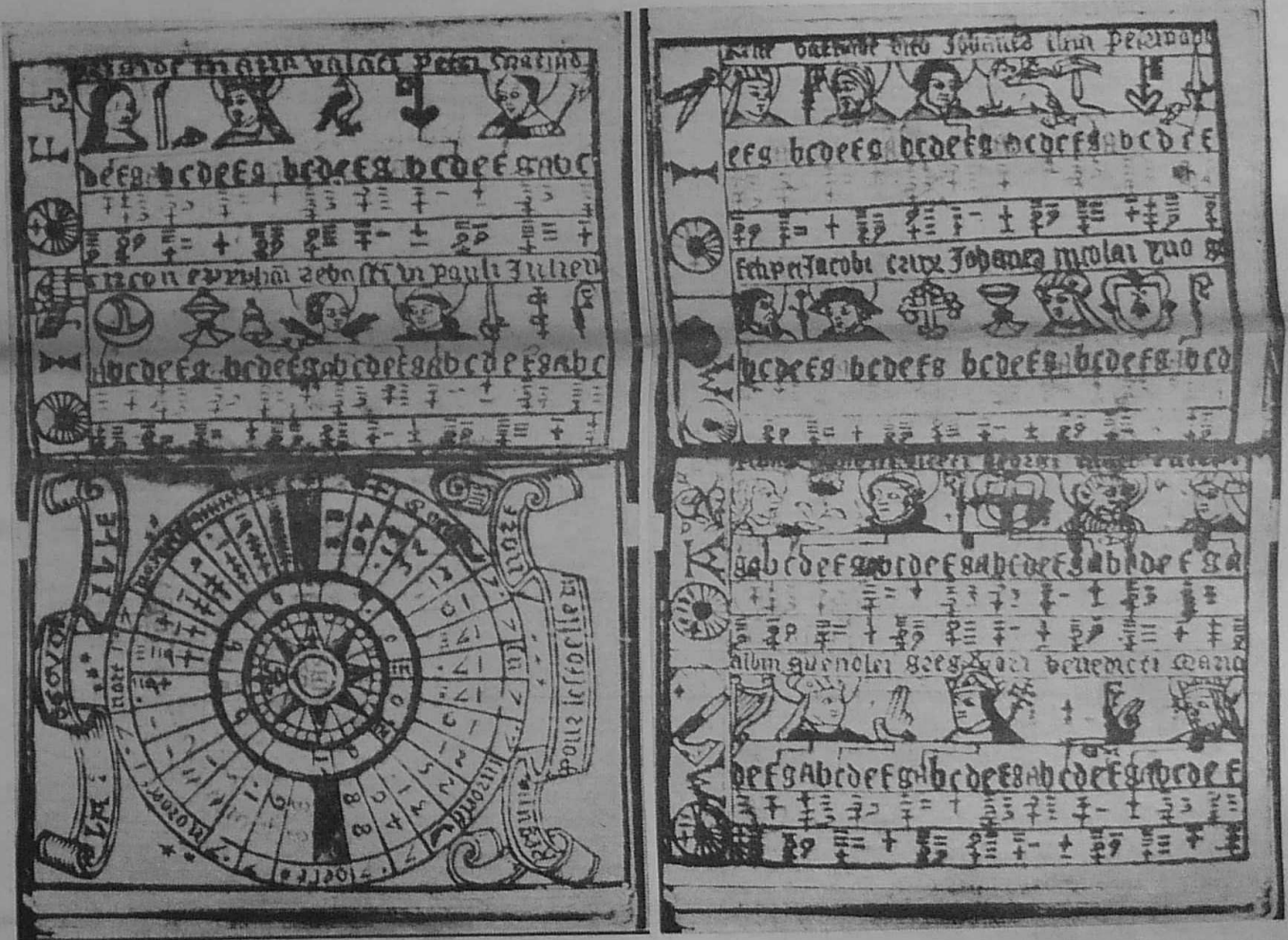
Une innovation en France

LA DISTRIBUTION
DU COURRIER
A PLOUARZEL
(Finistère)

- p. 3 -

En 30 ans, il faudra bâtir l'équivalent des 15 principales agglomérations
Comment organiser les nouvelles villes en Bretagne?

- p. 16 -



Ce calendrier appartient au guide nautique, œuvre de Guillaume Brousson, du Conquet ; fait en 1546, il est conservé à Cambridge.
Verticalement, chaque mois est représenté par son symbole et son initiale, avec le cercle des heures de jour et celles de nuit.
Horizontalement : sur la première ligne, se lisent les noms de saints, représentés sur la deuxième, ainsi que les signes des fêtes du mois. Dessous, sont les lettres dominicales représentant les jours. Les quatrième et cinquième lignes donnent les nombres d'or et les épactes. Enfin, sont les heures des lunaisons.

LES « FAISEURS DE CARTES MARINES »
DU PORT DU CONQUET

- 35 000 Bretons sortis des Centres de FPA
- Deux nouvelles revues bretonnes
- NOUVELLES RÉGIONALES

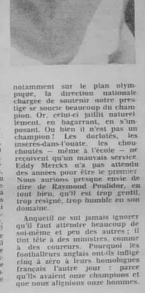
- p. 10 -

- p. 10 -

- p. 5 et 11 -

M. Eddy Merckx « champion »

Le conseil d'administration de l'Union Cycliste Internationale (UCI) a élu dimanche 10 mai à Paris le nouveau président de la Fédération internationale de cyclisme professionnel (FIP) M. Eddy Merckx. Le belge a été élu à l'unanimité par les membres du conseil d'administration de l'UCI, réuni à Paris au siège de la Fédération internationale de cyclisme professionnel (FIP) à l'issue d'une séance qui a duré toute la nuit. M. Eddy Merckx a été élu à l'unanimité par les membres du conseil d'administration de l'UCI, réuni à Paris au siège de la Fédération internationale de cyclisme professionnel (FIP) à l'issue d'une séance qui a duré toute la nuit.



Robert DUJOURDY

Et quelques autres...

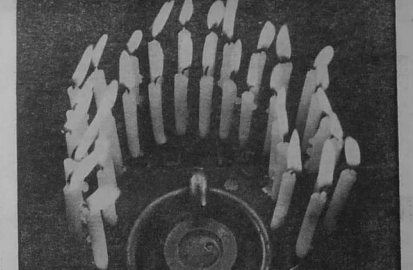
- Au **Handball** dans le championnat de France, le **Paris Saint-Germain** a battu le **Montpellier** 10 à 9.
- Au **Natation**, **Christophe** a battu **Trépo** 10 à 9.
- Au **Baseball**, le **St. Louis Cardinals** a battu le **Los Angeles Dodgers** 10 à 9.
- Au **Football**, le **Paris Saint-Germain** a battu le **Montpellier** 10 à 9.

LES LOCATIONS SAISONNIÈRES EN MEUBLÉS

Si vous avez l'intention de louer une villa ou un appartement pour vos vacances, deux solutions se proposent à vous : — Soit vous adressez directement à un particulier (en lisant les petites annonces, en consultant les Syndicats d'initiative locaux, etc.).

Le loueur professionnel
C'est celui qui agit au nom d'un propriétaire, généralement d'un particulier, et qui agit au nom d'un propriétaire, généralement d'un particulier, et qui agit au nom d'un propriétaire, généralement d'un particulier.

Le loueur non professionnel
C'est celui qui agit au nom d'un propriétaire, généralement d'un particulier, et qui agit au nom d'un propriétaire, généralement d'un particulier.



jeux Mots croisés n° 151

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
 I
 II
 III
 IV
 V
 VI
 VII
 VIII
 IX
 X

LE VILLAGE AFRICAÏN

1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10

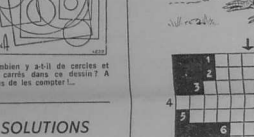
PETIT CALENDRIER

13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

chiffres

CONSEILLERIE - VOUS ENSEIGNEMENT A VOS ENFANTS
 Le nombre d'enfants inscrits en maternelle dans les écoles publiques a augmenté de 100 000 en 1970 par rapport à 1969.

Quel étrange animal!



Chaque Frenchie possède un nez qui lui sert à détecter les odeurs. Les Français ne croient pas à la magie.

PETITES ANNONCES

DANS TOUTE CORRESPONDANCE
 PIERRE D'ENQUÊTES, 100 Boulevard de la République, 75011 Paris

LA SÉLECTION FONDS DE COMM.

ACHATS
 LAGRANGE

CONSULTATIONS

ALLIANCE CHRETIENNE
 22, cours Albert-1er

La nouvelle Citroën : L'AM1 8



Cette nouvelle voiture française a été présentée à Genève pour le salon de l'automobile. La Citroën AM1 a été développée en 150 jours et coûte 8 500 F (taxes comprises). La nouvelle carrosserie, tout en conservant les mêmes dimensions que l'AM1 (1,50 m x 1,32 m), offre plus de confort et une meilleure visibilité.

Contrex

Contrex est un produit qui agit sur le système circulatoire et aide à éliminer les toxines. Il est recommandé pour les personnes souffrant de problèmes de circulation sanguine.

LA SÉLECTION FONDS DE COMM.

ACHATS
 LAGRANGE

CONSULTATIONS

ALLIANCE CHRETIENNE
 22, cours Albert-1er

LA SÉLECTION FONDS DE COMM.

ACHATS
 LAGRANGE

CONSULTATIONS

ALLIANCE CHRETIENNE
 22, cours Albert-1er

LA SÉLECTION FONDS DE COMM.

ACHATS
 LAGRANGE

CONSULTATIONS

ALLIANCE CHRETIENNE
 22, cours Albert-1er

EST-IL justifié de bâtir des logements et des usines là où le besoin s'en fait sentir et de la façon la moins coûteuse possible ?

Ou bien plutôt la façon dont est conduite l'urbanisation ne contribue-t-elle pas, pour une part importante, à fixer le cadre de vie, à modeler le visage de la région et, par conséquent, à lui conférer un plus ou moins grand pouvoir attractif ?

Quand on sait que la population urbaine de la Bretagne doit augmenter entre 1968 et 1985 de 400 000 habitants au moins, et encore de 600 000 entre 1985 et la fin du siècle, on se rend compte que le problème posé est celui de la construction en une trentaine d'années d'un volume bâti équivalent à celui de l'ensemble des quinze agglomérations les plus importantes de la région.

Les choix qui seront faits en ce domaine, de même d'ailleurs que l'absence de tout choix, peuvent donc avoir d'importantes conséquences sur l'avenir de la région. Tel a été le point de départ des réflexions et propositions ici présentées.

Les chances de la Bretagne

Il est devenu banal de remarquer que la plupart des facteurs traditionnels de localisation des industries et des hommes commencent à s'estomper. Qu'il s'agisse de la richesse des ressources du sous-sol (régions minières) ou de la proximité du pouvoir central (capitale), les progrès des transports et du téléphone sont venus assouplir les contraintes, et ont rendu une certaine autonomie au développement urbain.

Des lors, puisque les activités nouvelles peuvent s'établir à peu près n'importe où, pourvu que les avantages des effets d'agglomération leur soient assurés, le problème pour une région est à la fois de leur assurer ces avantages et si possible de mettre en lumière quelques raisons spéciales de bénéficier d'une préférence de leur part.

L'originalité de la Bretagne tenait d'abord au cadre « typiquement » breton de ses villes, de ses ports et de ses villages, au charme ou à la grandeur de ses paysages de la côte ou de l'intérieur.

Or, qu'observe-t-on ?

Dans les villes, des opérations de rénovation urbaine viennent dresser dans les centres anciens de grands immeubles modernes. Il en résulte un accroissement du trafic dans le centre, et la congestion de l'heure de pointe.

On aurait pu croire qu'en Bretagne, région de vents violents, terre d'élection des maisons individuelles, on pourrait éviter l'apparition de ce phénomène disgracieux qui caractérise la pratique parisienne : les grands ensembles. Il n'en est rien.

Sur les côtes, les villas de vacances viennent s'installer le long des routes de bord de mer et remplacer dunes et falaises par un ruban de construction souvent « inesthétique », le jour ou les voyantines et de style disparate.

Cette uniformisation du mode d'urbanisation sur les modèles parisiens semble tenir en grande partie aux contrôles et règlements multiples aux créateurs du cadre de vie (architectes, urbanistes) qui interdisent pratiquement tout effort de conception originale adapté aux caractères de la région.

A cette transformation du cadre correspond une évolution parallèle du mode de vie.

La majorité des actifs qui travaillent dans une ville bretonne supportent quotidiennement quatre trajets domicile-travail qui sont de plus en plus pénibles. Les habitants des nouveaux quartiers périphériques se sentent cloignés du centre, sans que leurs enfants bénéficient pour autant d'un jardin, tandis que la circulation et le bruit enlèvent peu à peu leur agrément aux quartiers anciens eux-mêmes.

Cette évolution explique la faveur croissante que connaissent les pavillons qui se groupent soit dans des lotissements aux portes des villes, comme à Lanester près de Lorient, soit autour de « villages » nouveaux relativement proches de la ville (exemple de Rennes).

Ainsi s'expliquent également le développement de la pratique du week-end, et la multiplication des résidences secondaires que se font construire les familles aisées des villes, même lorsque leur résidence principale est proche de la côte (exemple de Quimper). Est-il raisonnable, sous prétexte d'une économie apparemment plus efficace à court terme pour les entreprises, de conduire les ménages au double domicile et les collectivités au double investissement ? La rentabilité de l'entreprise ne tardera pas à en pâtir à cause des salaires élevés exigés par ses cadres et de l'alourdissement de l'impôt.

Quelques principes

d'urbanisation pour la Bretagne

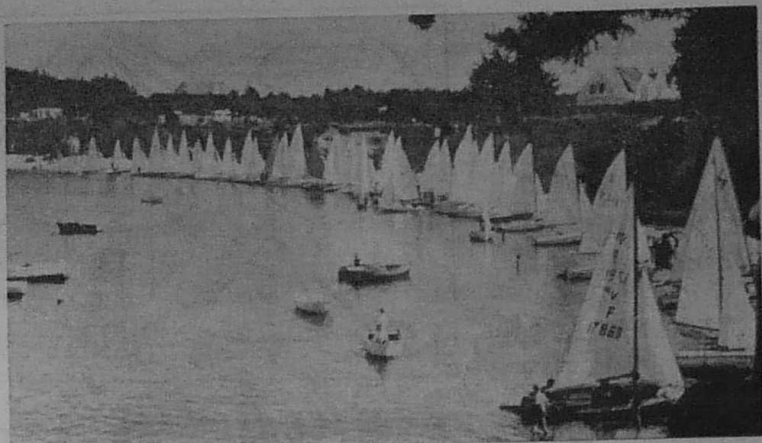
Le futur mode d'urbanisation de la Bretagne doit tirer profit :

- De la présence de la mer ;
- De l'existence d'un réseau urbain encore relativement équilibré ;
- Des possibilités offertes par l'élévation du niveau de vie.

L'examen de ces différents facteurs nous conduit à proposer les principes suivants :

— L'augmentation de la capacité d'accueil des villes bretonnes se fera en grande partie par création de villes nouvelles de 10 000 habitants environ (taille suffisante pour justifier la présence d'un établissement d'enseignement proposant tous les choix possibles aux enfants jusqu'à l'âge de quinze ans). Certaines de ces villes pourraient s'organiser autour des villages actuels.

Le parking nautique à portée du lieu de travail.



En trente ans il faudra rebâtir l'équivalent des 15 agglomérations les plus importantes de Bretagne DE QUELLE FAÇON ?

— Les villes nouvelles seraient implantées auprès de centres anciens, le long des rias ou des baies, de façon à profiter de la présence de la mer et constituer des agglomérations de taille suffisante sans avoir à bouleverser l'harmonie des villes actuelles. Les agglomérations de 50 000 à 200 000 habitants pourront offrir, d'ici quinze à vingt ans tous les services individuels (jusqu'au premier cycle de l'enseignement supérieur) et un marché du travail suffisant. Les sites susceptibles d'être utilisés en Bretagne sont très nombreux. Ceux qui présentent un noyau urbain suffisant sont répartis d'une façon très harmonieuse et distants de 50 à 70 km, ce sont :

- Dinan, Dinard, Saint-Malo ;
- Saint-Brieuc ;
- Lannion ;
- Morlaix ;
- Quimper ;
- Lorient ;
- Vannes.

Mais les sites de la vallée du Trieux, de Douarnenez, Concarneau, Auray, la basse vallée de la Vilaine... pourraient être également exploités.

En Bretagne centrale, un développement urbain d'un type voisin pourrait être envisagé dans le triangle Mur-de-Bretagne, Pontivy, Loudéac.

Sans entrer dans le détail des schémas urbains possibles qui devront être adaptés à chaque site, nous présentons

un schéma de principe de ce que pourraient être les agglomérations et les villes nouvelles proposées.

Quelques règles communes à respecter

1. Les voies routières rapides reliant les agglomérations ne devront pas séparer les zones urbanisées de la mer (comme ce qui est prévu à Morlaix D) et ne devront pas desservir directement l'habitat individuel.
2. La route principale de desserte des villes nouvelles supportant les trafics quotidiens domicile-travail et les reliant au centre principal de l'agglomération ne devrait pas passer le long de la mer.
3. Les zones susceptibles de recevoir des activités terrestres utilisant le trafic maritime, à plus ou moins long terme devraient être mises en réserve foncière.
4. L'implantation des zones d'activités terrestres pour lesquelles le choix est beaucoup plus libre devrait tendre à minimiser les trajets domicile-travail.

Les principaux avantages

Le mode de vie susceptible d'être adopté dans ce cadre urbain pourrait être caractérisé par :

— Un rythme de travail hebdomadaire de 6 fois 7 à 7 h 30, ou 6 fois 6 heures permettant la journée continue dans un horaire quotidien de 8 à 16 heures ou de 8 à 14 heures respectivement (dans la mesure où l'on admet que la durée du travail pourrait être réduite en 1985 à 35 heures environ par semaine).

— Un trajet quotidien, domicile-travail, de l'ordre de 20 minutes.

— Un habitat unique et individuel, jamais distant de plus de 1 à 2 kilomètres de la mer et de la campagne.

— La fin des transhumances hebdomadaires et de la prolifération indue de résidences secondaires qui sur une longue période risque de doubler les investissements aussi bien individuels que collectifs.

Enfin les modalités d'urbanisation proposées pourraient avoir des avantages techniques importants.

— L'alimentation en énergie pourrait se faire en grande partie par mer.

— L'évacuation des déchets urbains pourrait se faire par mer à condition de prendre les précautions nécessaires pour éviter la pollution.

— Toutes les agglomérations seraient desservies par terre (route et rail), par air (avec des aéroports susceptibles de desservir deux agglomérations), par mer (avec la possibilité d'utiliser les nouveaux moyens de transport sur coussin d'air) ce qui leur donne éventuellement une fragilité beaucoup moins dangereuse que les grandes agglomérations aux cataclysmes naturels ou sociaux.

— Les possibilités de préfabrication de l'habitat et de « livraison » par mer permettraient d'abaisser sensiblement les coûts, chaque ville présentant une certaine homogénéité esthétique.

— Tous les habitants de la Bretagne se trouveraient à moins de 30 kilomètres d'un centre important et animé.

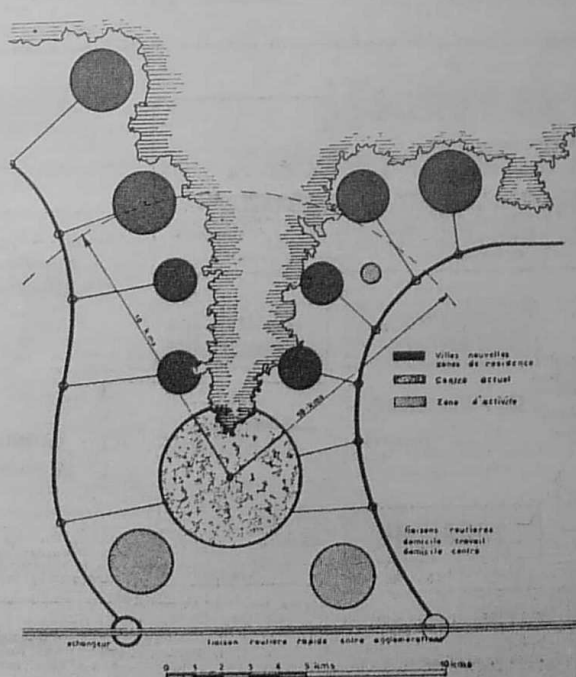
La réforme régionale permettra peut-être...

Les modalités d'urbanisation proposées sont-elles utopiques ? Nous ne le pensons pas, dans la mesure où la réforme régionale et la restructuration, qui pourrait suivre, des collectivités locales permettront de :

- Se libérer des contraintes qui ont abouti à la situation actuelle.
- Mettre au point une politique foncière conforme à l'intérêt collectif.

Les modalités d'urbanisation de la Bretagne esquissées ci-dessus peuvent constituer l'une des meilleures chances de la région. Leur application dépendra essentiellement de la volonté et des moyens des collectivités locales et régionales.

SCHÉMA DE PRINCIPE D'URBANISATION



Ce texte a été rédigé avec la participation de : MM. LE BOURVA, HORPS, LAURENT, B. BOCLE, ERGAN.

Il s'inspire des articles de MM. Le Bourva et Laurent, publiés dans la plaquette annuelle de la JEB « Economie et culture », dont Bretagne-Dimanche a rendu compte (numéro du 22 septembre 1963).