Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 9 (1952)

Heft: 6

Artikel: L'aménagement en exécution dans le Loiret

Autor: Brunot, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783470

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

A. Brunot

L'aménagement en exécution dans le Loiret

L'étude de l'aménagement d'une agglomération est commandée par divers facteurs imposés. En général, et sauf cas exceptionnels, la vie d'une agglomération dépend de son activité agricole, industrielle, commerciale, culturelle.

De cette activité, des moyens mis en œuvre pour y satisfaire, dépend le développement de l'agglomération et son extension éventuelle.

C'est pourquoi nous croyons devoir rappeler très brièvement les caractères économiques généraux du département du *Loiret*.

Caractères généraux du département du Loiret

Ce département, situé dans le Sud du bassin parisien, ne possède aucune richesse naturelle dans son sous-sol, ni combustibles solides ou liquides, ni minerais; les carrières y sont rares et peu importantes, il existe seulement des argiles propres à la fabrication des briques, notamment en Sologne et dans la région de *Bellegarde*.

Au contraire, son sol est riche, particulièrement dans le nord: plateau de Beauce, recouvert par le limon des plateaux, et dans les Vals de Loire, grâce aux alluvions anciennes du fleuve.

Par contre, la Sologne, la forêt d'Orléans, la Puisaye sont des terres pauvres.

Intermédiaires sont le Gâtinais d'une part, la partie du Berry située au sud de *Gien* d'autre part.

Depuis que la Loire ne peut satisfaire aux besoins de la navigation, le département du Loiret ne possède qu'une voie de navigation moderne, constituée par les canaux du Loing, de *Briare* et le canal latéral à la Loire.

Les voies routières et les voies ferrées importantes sont *Paris - Montargis - Nevers, Paris - Orléans - Tours* et *Paris - Orléans - Vierzon*.

Il s'ensuit que les industries qui se sont développées sont soit des industries agricoles et forestières, sucreries et distilleries, conserveries, laiteries, scieries ou des industries légères (caoutchouc, électricité, automobile) dans la région orléanaise, et dans la région de *Montargis* desservie par le canal (caoutchouc, engrais).

L'agriculture, développée de tout temps, subit actuellement une modification profonde du fait de sa motorisation, particulièrement en Beauce, et en raison du développement des moyens de transport, qui conduit à l'élimination progressive de cultures anciennes pour lesquelles le sol et le climat ne conviennent que médiocrement.

Ajoutons que, malgré des efforts anciens, répétés sans succès il y a dix ans, la Sologne tend de plus en plus à devenir une terre de forêts et de chasse, au détriment des cultures que l'on s'y était efforcé de maintenir ou d'acclimater.

Ajoutons encore que le développement des moyens individuels de transport, qui permet aux cultivateurs de se rendre rapidement à la ville ou au bourg voisin, ne manque pas de réagir sur les commerces ou sur les fabrications artisanales des villages.

Situation démographique des campagnes

Ces faits économiques se traduisent sur le plan démographique.

Si l'on excepte les cantons de *Montargis* et d'*Orléans*, où sont situées les deux villes importantes du département, la population des autres cantons, c'est-à-dire des villages, des bourgs et des petites villes, a varié comme suit:

1891	1901	1911	1927	1931	1946
261 000	248 000	239 000	213 000	208 000	205 000

Cette statistique montre les effets néfastes de la guerre 1914-1918 et les immenses pertes humaines qu'elle a causées, et si, en ville, l'émigration a comblé les vides, il n'en a pas été de même dans les campagnes.

Dans celles-ci on a eu recours à la machine pour suppléer la main-d'œuvre manquante.

Il est d'ailleurs à remarquer que cette diminution de la population rurale existe aussi bien dans les riches terres de Beauce ou du Val de Loire, où aucune parcelle n'est inculte, qu'en Sologne ou en Puisaye.

Canton d'*Outarville* (Beauce)

1891	1901	1911	1927	1931	1946
11 500	11 000	10 600	9 400	9 100	8 900

Canton de *Jargeau* (Val de Loire, bourg excepté)

1891	1901	1911	1927	1931	1946
7 700	7 200	6 900	5 900	5 600	5 800

Canton de *La Ferté-St-Aubin*
(Sologne, bourg excepté)

7 400	7 300	7 400	6 300	5 500	5 000

Canton de *Briare* (Puisaye, bourgs exceptés)

8 000	6 900	6 500	5 800	5 600	4 800

Nous avons excepté les bourgs, car à l'exception de la Puisaye, contrairement à ce qui se passe pour les villages, leur population, après avoir quelquefois décru, croît.

1891	1901	1911	1927	1931	1946
		Jargeau:			
1 500	1 400	1 300	1 200	1 200	1 300
		La Ferté-St-Aubin			
2 400	2 400	2 700	2 600	2 700	3 100

Cette diminution de la population des campagnes n'a pas manqué de préoccuper, mais c'est un fait dont les études d'aménagement doivent tenir compte quand ce ne serait que pour chercher à y porter remède.

Nous pensons, pour ce qui nous concerne, qu'en France, où la vie de la ville et des campagnes voisines est étroitement liée, les efforts de déconcentration industrielle sont plus propres à y porter remède qu'un retour à des cultures ou modes de cultures condamnés par le progrès technique.

Quoi qu'il en soit, l'effort dans l'étude d'aménagement portera plus sur l'adaptation à la vie moderne de l'agglomération que sur son extension.

Il va de soi que nous parlons non de modernisation mais d'adaptation. Il ne s'agit pas de faire table rase du passé, mais au contraire d'harmoniser ce que nous ont légué les générations passées avec les besoins de la vie moderne.

Ces besoins sont d'ordure matériel et moral.

Besoins matériels des agglomérations des campagnes

Il est très désirable que les habitants du village puissent disposer:

— de l'énergie électrique
— de l'eau potable
— de possibilités d'évacuation des eaux usées
— de chemins et de téléphones
comme aussi
— d'écoles
— de centres culturels
— de terrains de sports.

Un gros effort sur ces points a déjà été accompli, effort malheureusement ralenti par la guerre de 1939-1945 et par ses conséquences.

Electrification

L'électrification des campagnes a été réalisée systématiquement depuis 1920. Toutes les communes du département du Loiret disposent de l'énergie électrique, seules, certaines fermes isolées n'en disposent pas encore, la situation financière actuelle n'ayant pas permis au département de terminer son programme d'électrification des écarts.

Adductions d'eau

La situation est malheureusement moins bonne pour l'eau potable, car si la presque totalité des communes de Beauce possèdent une distribution publique d'eau, si la situation est relativement satisfaisante dans le Val de Loire, il n'en est pas de même pour le reste du département. Au total, $^1/_3$ environ des communes du département sont pourvues d'un service public d'eau.

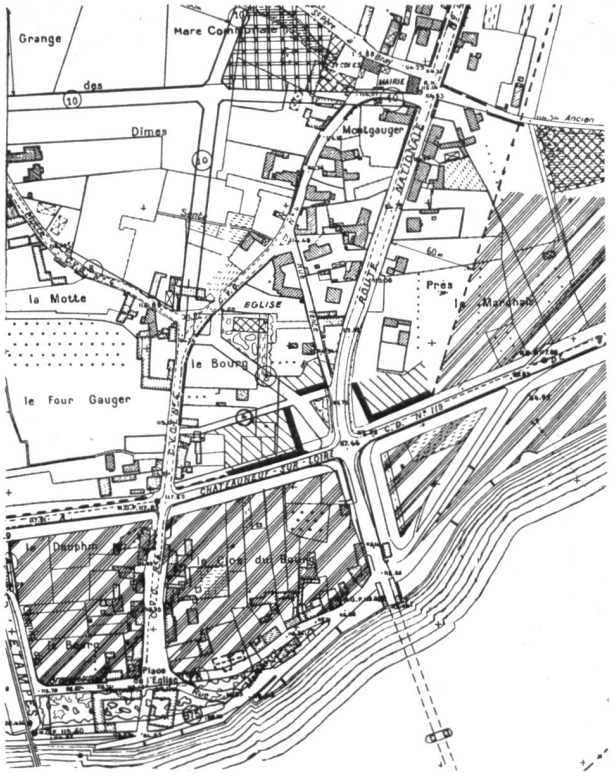

Fig. 1. Plan d'aménagement du centre de l'agglomération de St-Père sur Loire.

Assainissement

L'évacuation des eaux usées est beaucoup moins avancée. Elle pose des problèmes difficiles, coûteux à résoudre et à ce point de vue la situation n'est nullement satisfaisante. Seuls existent quelques assainissements individuels (fosses septiques).

Chemins

Toute autre est la situation des chemins. La loi de 1836 a porté ses fruits et, avant la guerre de 1914-1918, les chemins départementaux et communaux répondaient aux besoins de la circulation.

A partir de 1920, en raison du développement de la circulation automobile, un gros effort de modernisation a été entrepris. Malgré le retard dû à la guerre 1939-1945, aujourd'hui les chemins départementaux, d'une longueur totale de 2500 km sont en bon état.

Toutes les communes sont donc desservies par au moins une voie de circulation en bon état les reliant avec le chef-lieu de canton et généralement aux communes voisines.

La situation est moins bonne quant aux chemins reliant le centre de la commune aux différents hameaux. Sur 3500 km, un tiers environ satisfont aux besoins de la circulation automobile.

La situation est moins bonne encore pour les chemins d'accès aux fermes isolées et aux terres de culture qui ne possèdent que des empierrements sommaires.

Télécommunications

Un gros effort a également été accompli et est actuellement poursuivi pour les communications téléphoniques.

Besoins moraux et culturels

Toutefois, il ne suffit pas de pourvoir aux besoins matériels, les besoins moraux et culturels ne peuvent ni ne doivent être négligés.

Il y a peu à dire des édifices culturels, qui sont tels que les ont construits les générations passées et qui doivent être respectés en eux-mêmes et dans leurs abords.

Le développement de l'instruction n'est pas non plus un fait récent, et les communes possèdent toutes les écoles qui sont indispensables. Celà ne veut pas dire d'ailleurs que la situation soit satisfaisante, car les conceptions actuelles de l'école, que l'on souhaite à juste titre aérée et accueillante, accompagnée de terrains de jeux, diffèrent sensiblement des conceptions qui ont présidé à la construction ou à l'aménagement des bâtiments scolaires actuels.

Un effort considérable a donc été fait, particulièrement de 1920 à 1940, pour doter les campagnes de l'équipement moderne dont les habitants ont besoin.

Constructions privées

Mais l'effort ne s'est pas étendu aux constructions privées destinées tant à l'habitation qu'à l'exploitation agricole (ou plus rarement au commerce ou à une industrie artisanale).

Pour les raisons démographiques que nous avons exposées ci-dessous, la construction dans les campagnes n'a pas paru d'abord aussi urgente qu'en ville, et la tendance des propriétaires, même s'ils habitent eux-mêmes leurs immeubles, est l'amélioration de ce qui existe bien plus que la construction neuve. Celà est d'ailleurs fort heureux du point de vue de l'aspect.

D'ailleurs, l'administration est maintenant armée pour empêcher l'édification de constructions dans des conditions contraires à l'hygiène ou à l'esthétique par l'obligation faite depuis 1945 d'obtenir avant toute construction le permis de construire.

Cette disposition négative est complétée depuis 1950 par une disposition positive celle-là concernant les primes à la construction qui permet de donner une aide substantielle pour les constructions nouvelles à usage d'habitation.

Il s'ensuit que, même en dehors des communes possédant un plan d'aménagement, la construction est maintenant subordonnée aux règles de l'hygiène et de l'esthétique.

Il importait toutefois, spécialement pour les communes touchées par des destructions de guerre, d'établir des plans d'aménagement pour permettre l'amélioration des agglomérations sinistrées aussi bien sur le plan matériel que sur le plan esthétique.

Les plans d'aménagement dressés peuvent se classer de la façon suivante:

— Ceux des communes purement agricoles- *Boulay-les-Barres, Bricy, St-Père, Loury, Tigy.*
— Ceux des communes agricoles constituant en outre des centres généralement chefs-lieux de canton, administratifs et commerciaux: *Artenay, Lorris, Jargeau, Patay.*
— Ceux des centres ayant en plus une activité industrielle: *Beaugency, Châteauneuf, La Ferté-St-Aubin, Meung, St-Denis-de-l'Hôtel, Sully.*

Nous pensons intéressant de donner ci-après un exposé sommaire des plans suivants:

Boulay-les-Barres

La commune comprend deux agglomérations: l'une, les *Barres*, située le long de la route nationale 155, l'autre, *Boulay*, à l'écart de cette route et à moins d'un kilomètre des *Barres*.

Boulay a été gravement sinistré en 1940 et en 1944.

Le plan d'aménagement n'a pas prévu de dispositions particulières pour l'agglomération des Barres. En effet, la circulation sur la route nationale 155, qui est en moyenne de 250 véhicules par jour, ne justifie pas de dispositions particulières.

En ce qui concerne *Boulay*, le plan d'aménagement a prévu, d'une part, l'amélioration des dispositions existantes au centre du village, en partie sinistré, d'autre part, le déplacement du groupe scolaire, le nouveau groupe se trouvant en dehors de l'agglomération proprement dite, mais dans la direction de l'agglomération des Barres. Les terrains réservés au groupe scolaire sont spacieux en raison de la nécessité de prévoir son utilisation par les enfants du personnel à la base d'aviation. Le terrain de sports est prévu à proximité de l'école. Les dispositions qui lui ont été données résultent du désir de respecter dans toute la mesure du possible le plan parcellaire et, par conséquent, les facilités de culture.

La reconstruction de l'agglomération s'effectue actuellement suivant les dispositions projetées. Il y a lieu de noter en particulier l'heureux parti adopté pour la reconstruction de l'église, parti qui a permis de conserver le clocheton subsistant de l'ancienne construction ainsi que des arcades intérieures qui subsistaient aussi.

St-Père-s.-Loire

La commune de St-Père est située en bordure de la Loire, sur la rive droite du fleuve, et fait face à Sully.

La commune a été gravement sinistrée par les bombardements et la destruction du pont sur la Loire en 1940 et en 1944.

Le plan d'aménagement de St-Père posait un problème particulier. En effet, sur cette partie de son cours, la Loire est endiguée sur les deux rives, de façon à éviter l'inondation des vals. L'agglomération détruite était située en partie entre le fleuve et la digue. Il convenait donc, pour protéger l'agglomération contre les crues, de reconstruire à l'abri de la digue. Cependant, du point de vue de l'esthétique, cette solution présentait des inconvénients.

Le parti choisi a été de reconstruire immédiatement en arrière de la digue les immeubles détruits, avec une architecture ordonnancée pour ménager autant que possible l'aspect. Par contre, la reconstruction de l'église est prévue plus loin du fleuve, sur une petite place à créer.

L'agglomération est traversée par la route nationale 448, mais la circulation faible, 150 véhicules en moyenne, ne justifie pas de dispositions particulières autres que le dégagement du carrefour au croisement de la route et de la digue qui sert d'assiette à un chemin.

Là aussi la reconstruction est en cours conformément aux plans établis.

Artenay

Artenay constitue un petit centre, qui se développe lentement. Une importante distillerie coopérative est située au Nord de l'agglomération.

L'agglomération est traversée par la route nationale 20, de *Paris* à *Orleans* et *Toulouse*. La circulation y est considérable puisqu'elle atteint presque 3000 véhicules par jour. Pour respecter l'agglomération existante, qui ne manque pas d'un certain caractère, la solution adoptée a été la déviation de la route nationale 20 à l'extérieur de l'agglomération.

Les travaux de déviation seront entrepris sous peu, donnant aux habitants ainsi plus de tranquillité et de sécurité.

St-Denis-de-l'Hôtel

St-Denis-de-l'Hôtel est situé en bordure de la Loire, en face de *Jargeau*, à un niveau notablement plus élevé que celui du fleuve. Il n'y a donc pas lieu de prévoir de dispositions particulières pour la protection contre les crues.

L'agglomération est traversée par deux routes nationales: l'une, la route 152, d'*Orleans* à *Gien*, où la circulation est importante (1000 véhicules par jour), mais dont le tracé est satisfaisant; l'autre, la route 721, dont le trafic est faible et le tracé défectueux.

Les dispositions du plan d'aménagement ont consisté essentiellement:

— dans l'instauration d'une servitude d'aspect pour les parties de l'agglomération située en bordure de la Loire;
— dans l'amélioration des voies existantes;
— dans la confirmation du zoning, *St-Denis* comportant une usine de réparation de wagons, séparée de l'agglomération par la voie ferrée.

Fig. 2-4. La reconstruction d'immeubles détruits dans la région du Loiret.

Fig. 2. Reconstruction d'une rue à St-Denis de l'Hôtel.

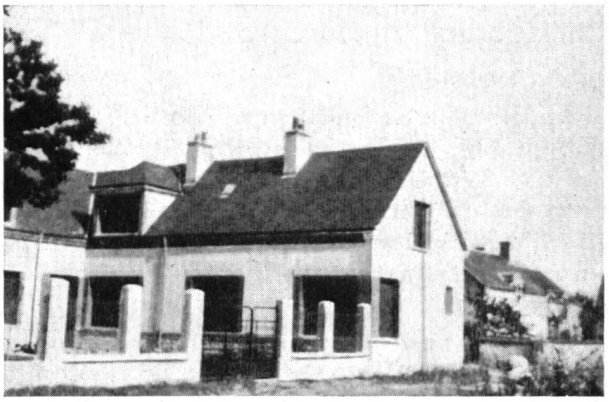

Fig. 3. Reconstruction d'un immeuble rural à St-Père.

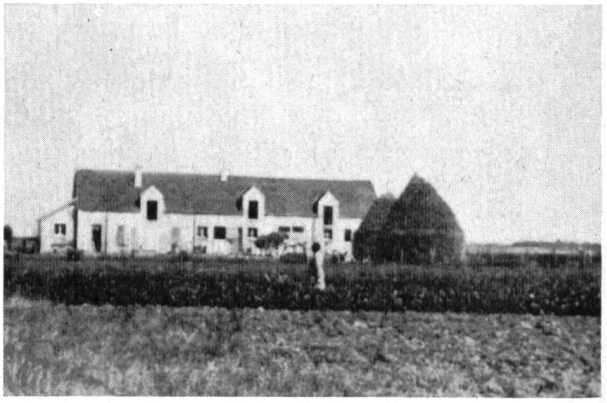

Fig. 4. Reconstruction d'une ferme isolée à St-Père.