

제2부 센스강에 대한 파리법

번역 : 권세훈 경북대학교 강사

제1장 재산의 문제

Raphael LEONETTI

파리 1대학 박사과정

소르본느 법학연구원 도시계획 환경법연구소 연구원

제방은 물길에 따라 높이 싸인 수변지역이다. 엄격한 의미에서 수변지역보다 훨씬 떨어진 공간임에도 물길을 따라 위치한 공간이라고 불린다.

이러한 확장된 개념에서 제방의 소유권에 대한 문제(A)와 소유권에 대한 다양한 체제의 문제에 대하여 살펴본다.

A. 제방의 소유권과 다양한 소유자와 관리자들 간의 관할의 분할

제방은 강의 자연공물에 속하거나 토지의 공물에 속한다. 그런데 이것들은 역시 사물에 속할 수도 있고 혹은 강가의 주민의 사유권에 속할 수도 있다.

강의 공물에 필연적으로 속하는 제방은 단지 범람하기 전의 만수로 흐르는 물길에 해당하는 곳이다.(*régle dite du plenissimum flumen*, CE, 28 février 1994, *Groupement foncier agricole des Combys*, req. n°128887)

정의된 절차에 따라 행정청에 의하여 확인된 사실로서 그것들을 강의 자연공물에 포함시키는 것은 충분하다. 반대로, 제방은 공인의 소유권의 일반법전 제2111-10조에 의해서 열거된 특별한 공물의 재산적 목록 중의 하나에 해당하지 않는다면 강의 인공적 자연공물 중의 하나에 해당하지 않는다고 생각할 수 있다.

그래서 강의 공물, 제방의 꼭대기를 넘어가면, 제방을 포함한 강변지역이다. 이것들은 강의 주변지역으로서 자치단체에 속한다면 사적소유권이 될 수도 있고 혹은 공적소유권이 될 수도 있다. 그러므로 이러한 제방의 일부는 인공의 토지 공물에 속할 것이다. 먼저, 공적필요에 해당하면 공물의 재산으로 편입하기에 충분한 원칙의 예외로서, 도로인 토지공물인 제방은 공물로 분류되는 대상이 되어야한다. 사실 도로법 제141-3조는 지방자치단체의 의회에서 공포한 코뮌도로의 형식적 분류를 존중할 생각이다. 그러나 이 원칙은 그러한 분류의 필요성에 오늘날 의문을 제기하고 토지공물을 철저하게

규정하지 못한다.: 도로교통에 제공되는 토지재산은 도로공물의 특별기준에 의하여 일반적으로 공물의 범주에 속한다.

그리고 공공 서비스의 집행을 위하여 필수불가결한 정비의 대상이 된다는 조건하에서 공공서비스나 공공의 직접적 사용에 공여한다면 도로가 아닌 제방은 공물에 속할 수 있다.(art. L.2111-1CG3P)

센느강의 제방은 역시 공공사용에 충당되지 않는다면 꼬뮌의 사물에 속할 수 있다. 예를 들면, 센느강변에 사업용 황무지가 아직도 존재한다: 예를 들면 센느-포트 코뮌에 130헥타르의 광대한 사업용 황무지가 있다. 이곳은 2킬로미터로 센느강변을 붙어있는데 플롱 발드 센느의 꼬뮌집단이 개발하기를 원하고 있다. 이곳은 부동산개발업자나 토지정비업자에게 관심을 끌 수 잇는 곳이다.

결국 입법자들이 강의 공물을 국가소유에서 지방자치단체인 일드프랑스로 이전하기 위하여 여러차례 시도하였지만, 센느와 와즈는 부분적으로 이전할 수 있는 물길에서 제외된다는 것을 알 수 있다. 자연의 강 공물이 제방의 꼭대기까지 확장되는 것처럼, 센느강에 있어서 제방은 국가에 속하는 것으로 평가하여야 할 것이다. 국가의 강 공물은 파리의 두 공법인에 의하여 관리된다.

프랑스의 운항노선 (VNF)은 강의 공물의 핵심적인 사항과 운항할 수 없는 공물을 관리한다. 명확하게는 환경, 에너지, 국토의 지속적 개발과 정비 장관에 속하는 서비스, 즉 센느강의 운항서비스(SNS)는 광경과 운송 분야에 있어서 국가를 위하여 그 임무를 집행한다. : 운항의 안전과 경찰, 물과 뉘시의 경찰, 황폐화에 대한 보호, 운항할 수는 없지만 강의 공물인 지역의 관리.

이러한 서비스는 VNF의 규정에 따른다. 향해할 수 있는 1384킬로의 노선을 VNF를 위해서 개척하고 유지하는 것을 넘어서, SNC(센느강의 운항서비스)는 침수할 수 있는 지역의 보호를 담당하고, 자연적 위험과 홍수의 예방을 위한 계획과 구조계획을 세운다. 여기서 다리의 소유권은 지방자치단체나 국가와 VNF간에 많은 소송을 일으킨다. 그래서 2001년 9월 26일의 국가위원회(퐁세이데따)의 명령(arret)은 다리는 통행의 계속성을 담보하기 위하여 분리된 부분을 연결하는 도로의 구성부분이다. 물길을 가로지르는 다리는 강의 공물에 속하는 것이 아니라 도로에 속하고 코뮌의 소속이다.

파리항구들의 공법인(PAP)은 일드프랑스의 통행자와 상인들을 위하여 강 운송을 개발하는 것을 임무로 한다. 이것을 위하여, 일드프랑스의 상구의 시설물을 개설하고 유지·정비하는 책임을 진다. 이법인은 강과 강의 제방 부분을 담당한다. 항구의 정비 목적은 특별하고 제방의 개발에 관한 연구영역을 넘어선다. 그러나 어쨌든 오늘날 PAP는 제방의 개발에 관한 정비와 환경 통합을 지휘하고 통행자들의 교통을 개발하는 것을 담당한다. 특히 PAP에 의해서 실시된 가르항의 정비 형식으로서, 13구에 프랑스와

모리악 부두를 따라서 위치한 조새핀베이커의 코뮌 수영장을 들 수 있다. 마찬가지로 오스떼흘리츠항구의 재정비를 들 수 있다. 그것은 3,5헥타르의 부두면적을 가지고 있고, 베르시다리에서 오스떼흘리츠다리 윗부분까지 걸쳐서 950미터의 항구의 임무를 가진 노선을 포함한다. 일반창고의 분포에 대해서 주목하면, 뚝비악다리에서 가르에 이르는 13구의 다른 다리의 연장 속에 위치하고 있다. PAP는 파리시에 센느강의 파리독 설치를 허락하면서, 국내적 창조의 개발센터, 유행이나 디자인의 영역에서 전시회, 상점, 레스토랑을 실행하면서 3에서 8개의 일반 창고를 양도하였다. 이러한 국제적, 상업적, 이벤트를 위한 거점은 곧 오픈할 것이다. 이것의 성공을 위해서, PAP는 물의 계획에 다양한 정비할 것을 포함시켰다. : 센느강의 파리독 근처를 따라서, 보행자의 계단을 따라서 그 설비 작업은 2008년 봄에 시작하였다. 강에서의 운행과 규칙적인 노선 운상을 하기 위해서 ; 애니메이션, 레스토랑, 공연 기타 여가활동을 위한 것들이 강변을 따라 있다. 더 넓게는, 오스탈리츠항구 전체에 대한 파리의 자유항구의 참여가 보장된다. : 보행산책로는 물가를 따라서 있다. 베르시 다리에서 오스떼흘리츠 다리 근처에 이르는, 가르항을 넘어서 계속되는 넓은 공간 ; 사이트에의 접근, 특히 보행자나 자전거 운행자 ; 페스티발기간동안 댐땅위에 일시적인 구조물 설치를 할 수 있는 공적공간의 정비; 특별한 밝기를 위한 조명의 설치와 강둑을 따라서 높은 가로수를 심기 ; 공적공간과 항구점유자들의 위한 빗물이나 사용된 물을 위하여 수로, 전기, 정화의 재정비.

이러한 작용들의 틀 안에서, PAP는 일반창고들이 구성하는 역사적 유물들을 개발하고, 환경의 질을 개선하는 것과 연관되어 있다.

제방의 소유자들과 관리자들과의 다양함은 그것을 개발하는 관점에서는 관할권과 관련하여 많은 어려움을 만들어낸다. 먼저, 제방의 개발에 해당하는 공물의 유지에 관련하는 관할권의 명확성에 주목할 필요가 있다. 공물에 있어서 공물의 충당의 통합을 하는 의무가 있다. 그리고 원칙적으로 유지를 책임지는 것은 소유 관청에 속한다. ; 어쨌든, 이 책임은 규정에 의하여 혹은 협약에 의하여 공물의 관리관청에 이전될 수 있다. 센느강에 있어서, VNF가 제방의 꼭대기까지 포함하여 이러한 유지책임을 맡고 있고 , 코뮌은 제방의 다른 부분을 맡고 있다. 이러한 관할권의 구분은 책임은 불명확성을 나타낸다. VNF는 지방자치단체에게 도움을 청한다. 그리고 그들의 대표자들은 현실주의 원칙을 주장한다. : VNF는 충분한 재정을 가지고 있지 않다. 그들의 특권은 물의 수위를 조절하는 시설을 유지하는 것이다. 이것은 어떤 문제가 진정으로 명백할 때, VNF는 참가하지 않는다고....말하기를 원하지 않는다. 복합조합(les syndicats mixtes)가 만들어지고, 지방자치단체의 프로그램이 있을 때, 제방의 유지권의 문제는 더 잘 해결된다.

보존의 경찰권은 역시 코뮌의 소유에 속하는 제방을 가진 시의 시장과 국가를 위하여 강의 공물을 관리하는 공법인 사이에 나누어진다. 시장은 경찰서장이 행정경찰에

대하여 원칙적으로 가지고 있는 권한의 범위 내에서 일반적 경찰권을 제방의 사용과 관련하여 사용한다., 일반경찰권은 본래의 경찰제도이다. 그리고 SNC에 속하는 물의 경찰로서 특별경찰권을 행사한다. 이것은 데빠트망의 경찰서장아래에 있는 것으로 다른 기구에 속하는 권한이다. 이러한 측면에서, SNC는 국가독점적기능(fonctions regaliennes)을 가지고, 그들의 대표자들은 문제를 제기하기도 한다. 시장은 그들에게 경찰청의 권한이 유효한 범위 내에서 역시 특별경찰권력을 사용할 수 있다. 그러나 파리의 권한은 이러한 특별에서 종종 제한된다? : 국가를 위하여 강의 공물을 관리하는 공법인이 책임을 지지 않을 때 논쟁이 발생할 수 있고, 지방자치단체의 의원들은 물의 경찰에 있어서 현저한 위험이 존재할 때만 관여할 수 있다.

다양한 행위자들은 제방의 정비측면에 있어서 많은 어려움을 겪는다. 어떤 코뮌이 자신들의 제방을, 예를 들어 전기나 이동통신에 더 잘 연결하기 위하여, 정비하기 원할 때, 코뮌은 문제가 되는 공개시장을 통하기 위하여 강의 공물관리자에게 신청해야한다. 마찬가지로, 코뮌의 공물점유 틀 안에서 실시된 몇몇 활동들은 국가의 강의 공물을 점유하는 허가가 필요하다. 반대로, 2006년 12월 30일 법률 제2006-1772호는 배, 보트 혹은 강물위에 띄우는 것에 의하여 한 달 이상 강의 공물을 점유하는 지역은 코뮌시장의 동의를 얻은 후에야 이 공물의 관리자에 의하여 그 범위가 정해진다고 규정하고 있다. 범위가 정해진 지역 이외에서는 배, 보트 혹은 강물위에 띄우는 것에 의하여 한 달 이상 어떠한 점유도 허가되지 않는다. 이 규정은 강에서의 운항의 안전, 강의 공물의 보존 유지에 필요로 하는 배나 보트 혹은 물에 뜨는 시설물에는 적용되지 않는다. 이것은 경찰서장의 권한에 속한다. 규정들은 다른 공인들이 공물에 대하여 행정청의 권한을 역시 확장 할 수 있다.

그러므로 진정한 협력이 필요하다. 이러한 측면에서 새로운 대체에너지를 찾는 틀 안에서 태양에너지나 지열에너지로의 실험을 언급한다. 파리는 강의 유속으로부터 전기에너지를 생산하는 수단을 개발하고자 한다. 협력업자가 국가의 강 공물의 관리자이고 이러한 공물에 대한 점유허가권을 부여하는 VNF와 함께 이러한 시도를 하고 있다.

파리에서 제방의 개발의 어려움은 단지 제도적 환경과 관련이 있는 것은 아니다. 이것은 역시 그 부속물들의 다양한 점유와 주민들의 특별한 기대를 고려해야 한다. 즉, 교통혼잡, 주거의 부족, 녹색공간 혹은 불충분한 여가시설 등에 대한 것이다. 이러한 것들은 2010 4월에 벨트랑 들라노에에 의해 만들어진 제방 위의 도로의 재정비 프로그램의 목적이다. 이것의 실시는 2011부터 세 가지 목적을 가진 정비와 실험의 리듬과 관련된다. : 제방을 보행자에게 돌려주는 것, 강의 사용을 다양화 하는 것, 스포츠 문화 자연 등의 주제에 대하여 특혜를 주는 것.

이 프로그램은 보행자나 자전거 사용자가 훨씬 쉽게 제방에 접근할 수 있도록 하기

위하여 강변의 왼편의 도로의 일부분은 보행자 존으로 하고, 강이 오른편 자동차 도로로 전환하는 것을 규정하고 있다.

지난 7월에 제출된 자료는 제방은 어디서나 접근할 수 없다: “강과 동네의 긴 단절은 제방위의 도로에 제공된 중앙부분과 관련이 있다. 조지퐁피두 제방 위를 지나도록 된 도로는 강의 삼분의 일을 차지하고 순수하게 자동차만 다닌다. (자동차의 정차는 없다.) 우리들의 프로그램의 목적은 이러한 상황을 강조하는 것이다.”

이 프로그램의 반대에도 불구하고, 모두들 재정비의 원칙에는 동의한다. 물론, 벨트랑 드라노엘이 이 프로그램에 대한 자신의 주장에서 표현하고 있는 것처럼, 그러한 변환은 파리에 중대한 문제를 불러온다. 어떠한 조치로서 교통문제를 해결할 것인가? 비록 정비에 관하여 법에 의하여 강제되는 의무는 이러한 문제를 더 잘 해결하기 위하여 일관되고 구체적인 프로그램을 세우는 것과 연관되어 있지만, 이러한 것은 법적인 것이라기보다는 정책적인 것이다. 이러한 측면에서, 공적공간의 안전과 관리에 관련된 목표를 위하여 지금부터 그러한 프로그램은 파리에서 경찰청과 협력하여야 한다는 것을 지적하고 싶다. 좀 더 구체적으로 파리시장은 도시계획법전 제300-2조에 따른 의무를 넘어서 넓은 협의의 필요성을 주장하였다.

이러한 프로그램을 잘 수행하기 위하여, 문제가 되는 제방의 재산적 상황을 고려해야 한다 : 몇몇 시설물이나 정비들이 공물이나 제방의 사적소유에 존재하는 고유한 어려움에 더 잘 적응한다면, 녹색공간이나 레스토랑과 주택은 확실히 본질적으로 일부분 위에 연관되는 것은 아니다.

B. 소유체제에 대한 제방의 개발

제방이 강변지역에 속할 때, 그들의 사소유권은 다양한 구속을 받는다. 가장 일반적인 것이 예선이나 도로의 사용에 제공되는 것이다. 예선이나 도로의 사용은 사실상 적용된다. 강변지역의 소유자는 건축이나 나무를 심던가 물길을 따라 울타리를 치기 전에 지역권의 한계를 알기 위하여 소유행정청에 먼저 문의를 할 수 있다. 행정청은 석달의 기간 안에 답변을 해야 한다. 이 기간이 지나고, 행정청이 제한을 두지 않았다면, 건축이나 식수 혹은 울타리 등이 가능하고 그것이 철거될 때는 보상을 하여야 한다.

비록 개발이 특별한 규정이나 홍수예방계획에 의한 건축금지에 의하여 제한을 받을지라도, 소유강변주민에 의한 제방의 개발은 광범위하게 가능하다. PPRI는 지역도시계획(PLU)에 첨부되어 있다. 그것은 공공사용의 지역권의 가치를 가지고, 그것이 규정하고 있는 것에 위반하면 처벌받을 수도 있고 적합하게 고치도록 요구되기도 하며 혹은 철거될 수도 있다. 이러한 위협에 의하여 관련된 토지의 등급별 구별은 결국 수용을 위한 기금이 만들어진다면 수용에 이를 수도 있다. 2003년 7월 30일 법률 제

2003-699호 이래로, PPRI에 환경법전의 법률 제211-2조의 지역권을 첨부하였다. 이 조항은 “공공사용의 지역권은 국가, 지방자치단체 혹은 지방자치단체의 그룹의 요구로 이루어질 수 있다. 이때의 지방자치단체는 불길의 주변지역이나 물길의 방향지역 혹은 하구에 위치하거나 침수지역에 위치한 지방자치단체를 말한다.”고 규정하고 있다. 이러한 지역권은 특히 소유자에게 일정한 공사를 금지하게 할 수 있고 혹은 특별한 규칙에 복종하게 할 수 있다.

이러한 특별지역 이외의 지역에서는 강변소유자에게 제방의 유지를 강제할 수 있다. 사실, 수변지역의 소유자가 방해물을 설치하고 사라져버린다면, 이러한 유기는 손해를 발생시키고, 코뮌은 그렇지만 관여할 의무가 없다. 규칙을 제정하거나 강변소유자에게 작업을 하도록 도촉할 수 있고, 특히 그들의 입장에서 그것을 하도록 할 수 있고, 상기의 작업에 대하여 보상을 받기 위하여 영수증을 발행하게 할 수 있다.

그러나 이것을 위협을 나타낸다. 왜냐하면 그 사람은 해결자가 될 수 없기 때문이다. 그래서 1807년 9월 16일 법은, 오늘날에도 유효한, 몇몇 공사에 의하여 보호받는 소유권자에게 부담을 지게 할 수 있도록 하였다. : “바다에, 강에 급류에 방과제를 설치할 때, 필요성은 정부에 의해서 결정되고 그 비용은 보호받는 소유자에 의한다. 그것은 그 공사로 인하여 얻게 되는 비율 안에서 결정된다. ; 정부가 유용하다고 믿는 경우나 공적 기금에 대하여 안정성에 동의하는 경우는 예외이다.”

강의 공물을 이루는 제방의 부분에 있어서 그리고 마찬가지로 토지의 공물 안에 포함되는 부분에 있어서, 이것은 그것의 보존을 위하여 필요로 하는 고유의 조치를 취하는 것은 이 공물의 소유자인 공인에게 속한다.

앞에서 제방의 관리자와 사유자의 다양성이라는 사실로부터 제방 개발의 주요 목적을 제시했다. 그러나 엄격히 공물의 관점에서, 제방개발의 문제는 무엇보다도 사물과 공물의 구별과 연관된다. 프랑스 법에서, 이 구별은 많은 부분에서 민법의 규정에 따라 관리될 수 있는 재산을 특별한 보호를 필요로 하는 재산과 구별하게 한다. 여기서 특별한 보호란 공물의 양도 불가능성과 시효취득금지를 말하고, 일시적인 사점 점유는 가능하다. 공물에 속하는 제방은 파리에서 가장 많다. 이러한 관점에서 개발의 문제는 특별한 점을 지닌다. 사실 공물에 적용되는 보통법의 예외적 조항은 오랜 기간 동안 개발의 장애로서 간주되어왔다.

제방개발의 개념은 무엇보다 이러한 부속물들이 야기하는 다양한 사용에 해당한다. 센느강변에는 많은 산책로와 강의 왼편 오른편에 일정한 비율로 자동차를 위한 차도가 있다. 일요일마다 이 제방도로는 자동차와 보행자, 자전거, 롤러스케이트로 꽉 막힌다. 2002년부터 매년 한 달 이상동안, 파리플라즈는 모래사장과 화분으로 구성된 가운데

다양한 활동을 개최한다. 이러한 행사들은 제방을 보행자의 통행을 위하여 사용하고, 사인의 일시적인 설치도 허락한다. 예를 들면 모노프리 같은 가게도 들어설 수 있다. 이것은 사적 혹은 공적 투자를 위하여 대중들에게 매우 매력적인 행사를 매년 개최하게 하는 도시의 파트너들이다.

법적으로, 점유의 여러 형태를 구별할 수 있다. 공물의 정상적인 사용은 재산의 본래 목적에 일치하는 사용이다. 그래서 자동차의 교통에 사용되는 제방은 일반적으로 모든 자동차에게 자유롭고 평등하게 사용되어질 것이다. 마찬가지로, 강의 공물의 제방은 원칙적으로 항해의 활동 안에서 혹은 물의 공급이나 홍수에 대한 대비로서, 농업 혹은 사업용수를 위하여 사용되어질 수 있다. 그러나 공물의 부속물은 다르게 사용될 수 있다.

먼저 최초의 목적과 중첩될 수 있는 다른 용도의 사용이다. 이 사용의 중첩은 지방자치법 제2123-7조에 규정되어 있고, 협약의 기구를 만들기도 한다. 왜냐하면 강의 공물의 제방은 도로로 사용될 수 있기 때문이다. 공원이나 산책로로 사용되는 센느강의 독을 예로 들 수 있다.

다음으로는, 특별히 사람들에게 공감대를 얻을 수 있는 사적 점유이다. 고서점 상들은 17세기부터 파리의 센느강변을 점유하고 있는데 이것이 그 예이다. 각 고서점 상들은 8,2미터를 점유할 권리를 가지고, 그들의 점유는 매년 시장에 의해서 갱신된다. 그렇지만 공물의 일시적인 점유는 항상 매력적이지는 않고, 이러한 공물에 대한 투자에 있어서 별로 좋지 않다.

공물을 훨씬 더 매력적으로 하기 위하여, 입법자들은 특별한 협약을 세웠다. 즉, 이 협약에 의하면 점유의 안정성이 보장되고, 점유하고 있는 종물에 대하여 강화된 권리를 가질 수 있고 또 점유물을 건축하거나 새롭게 하는 작업을 할 수 있다. 특히 1988년 1월 5일 제정되어 지방자치법전 제1311-2조에 규정된 법률에 의한 행정의 장기 임대차계약(BEA)의 경우이다. 그러나 이 계약의 사용은 도로에 관련된 지방공물에는 적용이 배제되었다. : 분명히, 특히 도로 공물의 경우와 지방자치단체의 강의 공물의 경우이다. 따라서 제방의 개발 사업은 이 매력적인 제도의 혜택을 받을 수 없다.

센느강에 관련된 사업은 아닐 지라도, 이러한 관점에서 파리의 운하 사업을 언급하는 것은 흥미롭다. 우크 운하이다. 파리시는 루아르 독 위에 일반상점을 다시 세우고 센느 독에 1990년에 불탄 일반상점을 다시 건축하기를 원한다. 그러나 루아르 독에 대한 BEA의 체결은 파리시의 공물인 상태로 두면서 먼저 강의 공물과 관련한 부분의 등급을 변경을 필요로 한다. 왜냐하면 강의 공물은 BEA에 관련하는 규정의 적용영역에서 배제되기 때문이다. 센느의 독은 호텔과 레스토랑을 포함한 부동산 개발 프로그램을 실시하기위하여 회사와 계약을 하고자 문제가 되는 토지를 격하시켰다.

CG3P가 효력을 발하면서부터, 지방자치단체는 현실적 권리를 구성하는 공물의 일시적 점유허가(AOT)에 대처할 수 있다. 여기서 현실적 권리는 1994년 7월 25일 법에 의하여 국가의 공물에 대하여서만 본래부터 부여된 권리이다. 이 허가체제는 BEA의 그것과 비슷하다. 이것은 BEA에서 배제되는 부속물의 개발을 가능하게 한다. 현실적 권리를 구성하는 AOT 체제는 그렇지만 인공공물과 건축 작용에만 제한된다. 즉, 개방가능성을 약간 제한하고 있다.

제2장 센즈강의 제방개발과 토지에 대한 법

Jean-Philippe BROUANT

파리 1대학 교수

소르본느 법학연구원 도시계획 환경법연구소 공동소장

토지의 사용과 점유를 다루는 것에 있어서, 도시계획법은 강과 강변을 자신의 범주에 포함시킨다. 그러나 분명히 도시계획법의 첫 번째 소재는 토지라고 할 수 있다. 강은 움직이는 공간이고, 분리하거나 구분하는 것을 금지하는 공간이다. 파리시는 센즈강에 있어서 자신의 지역계획을 통하여 제방의 개발에 관하여 특별한 지역을 개발할 권리를 가지고 있다. 그러나 강의 관리는 파리지역을 넘어선 매우 넓은 곳에 미치며 광역도시권의 개발을 포괄한다.

1. 파리시의 개발

파리시는 분명 센즈강의 제방개발의 목적에 있어서 특별한 관련성을 가지고 있다. 도시계획을 통하여 파리시는 이러한 목적을 어떻게 하면 쉽게 달성할 수 있을까?

일반적으로, 도시계획과 공물에 관련한 부속물들 사이의 관계를 살펴보아야한다. 2000년 7월 28일 법령에서, 낭트 생 나자르의 자치항, 폼세이데따는 사실 토지점유계획(POS)은 공물에 포함된 토지를, 평가에 대한 명확한 실수 없이는, 항구의 공공서비스의 실행을 위한 목적과 배치되는 규정에 따르도록 할 수는 없다. 명확한 목적의 제시 없이 토지를 항구 구역 안으로 편입시키는 것은 그 자체로는 이들 항구 활동을 위한 토지의 장래의 목적과 맞지 않는 내용을 가진 도시계획규정을 위법으로 만들지는 않는다.

다시 말해서, 도시계획은 공물의 부속물의 점유규정을 정의할 수는 있지만 이러한 부속물을 사용하는 공공서비스의 임무를 금지하거나 방해하는 결과를 만들 수는 없다.

지방도시계획(PLU)으로의 바뀌기 이전, 파리시의 토지 점유계획(POS)은 3개의 섹터로 나누어진 UP항구지역을 가지고 있었다. 제방의 부분은 NE존이었다. POS외에, 몇몇 제방은 특별규정의 적용을 받고 있었다.(야생계획, 7구의 계획, 베르시개발계획, 파리남쪽계획)

UP 존은 다음과 같이 규정되어있다:

UPa 섹터는 산책이나 강의 여행을 하도록 지정된 역사적 중심의 제방에 해당한다.

UPb의 중간 섹터는 강의 여행이나 여가, 레스토랑 그리고 산책을 위한 부분이다.

UPc 섹터는 산업적 항구의 설치를 위한 곳이다.

1989년의 POS의 수정 때, 산업용 도시항구는 툴비악 다리에서 갈리글리아노의 다리를 넘어 이르는 센강의 하상과 하구에서 배척되었다. 그러나 중앙 항구는 여가나 통행장의 교통의 위하여 남겨졌다. 산책자들의 사용을 위하여 제방을 다시 찾으려는 시의 노력에 맞서 자치항구는 시와 협상을 하였다.

2006년 9월 1일 발효하는 새로운 코핀의 도시계획(PLU)은 항구의 여러 가지 목표를 정하면서 센트강의 개발을 정하였다. : 사람들의 이동 정책을 개발하는 것, 산업항구의 통합을 개선하는 것, 센강변의 새로운 삶의 장소를 만드는 것...

강의 폭을 정비하는 사업(파리 강남의 협의정비구역, 보그르넬/프론트 센느)은 이러한 목표들을 구체화시키는 것이다.

새로운 PLU는 항구지역을 위한 특별한 존을 두는 것을 포기하였다. 여기서 우리는 도시기능의 복합성과 특별활동지역을 배척하는 내용의 2000년 12월 13일의 도시 재개발과 연대에 관한 법의 논리에 따른 발전을 살펴볼 필요가 있다. 철도를 위한 수용지에 대하여 적용되는 이러한 논리는 항구의 수용지에 대하여도 전개되어야만 한다. 도시광역서비스(UGSU)의 도시존에 속하는 제방의 부분을 제외하고 혹은, 훨씬 더 드물게, 일반적 범주에 속하는 일반도시계획존에 속하는 제방의 부분을 제외하고, 센강과 운하의 제방과 그 물에 대한 계획이 이러한 기조에 있다.: 녹색존(UV), POS의 UP 과거 항구존의 중앙(UPa)과 중간(UPc)이라 불리는 섹터의 가장 큰 부분에 해당하는 토지.

녹색존은 전체적으로 건축이 금지되는 것은 아니라는 것에서 자연지역과 숲의 지역과는 구별되고, 그렇다고 어떠한 목적에도 사용이 가능한 것은 아니라는 점에서 일반도시지역과도 구별된다. 이러한 전망과 재창조의 목적을 가진 녹색존은 공원, 정원, 공동묘지, 운동장 그리고 건축물이 거의 없는 다른 공간 등에도 마찬가지로 적용된다.

녹색 존에 고유한 규정은 강의 공물에 대한 특별한 내용을 가지고 있다. 녹색존 제 2조는 제방위의 땅의 점유 및 사용자에게 물길과 존의 특성에 맞는 활동을 실행하기 위한 건축, 설치, 작업등을 가능하게 하고 있다. 배에 의한 사람들을 수송하는 것에 필요한 건축, 설치물, 주거용 배, 또 쓰레기나 화물의 운송에 필요한 플랫폼 등의 설치가 가능하다.

일반적으로, 이 조항은 센스강변에 있어서의 건축과 설치는 통행자들을 위하여 적합한 통행을 위한 것이어야 한다는 것을 밝히고 있다. 녹색존 제8조는 강의 공물에 있어서 건축, 설치, 작업 등은 모든 자동차들이 쉽게 강변에 접근할 수 있도록 하여야 한다고 규정하고 있다. 제10조는 강둑의 높이에 따라서 건축물의 높이를 규제하고 있다. 마지막으로 제11조는 새로운 건축이나 설치 그리고 강변의 정비에 대한 관리는 강변의 전망을 존중하여야 한다. 강변에 존치시킬 목적으로 물위에 뜨는 복합물과 설치물에 있어서, 그것들의 사용이 정상적인 활동에 직접적으로 연관되지 않거나 그것의 본래 성질에 따라 크기나 부피에 의하여 전망을 제한하는 경우에는 설치가 금지된다.

강의 공물에 대한 고유한 규정 이외에, 파리의 도시계획은 강의 황무지를 보호하는 강을 보호하는 목적의 규정들을 담고 있다.

심한 폭우의 경우, 땅은 유량의 전량을 방류할 수 없다. 이것은 강을 오염시킬 수 있는 쓰레기를 센스강으로 배출하는 것도 금지된다. 전화망에 있어서 빗물의 방류를 토지의 수준에 따라 제한하거나 늦추거나 하기 위하여 예방조치를 취할 필요가 있다.

그러므로 도시계획은(PLU) 정확을 담당하는 서비스에 의하여 행해지는 행위들의 보충으로, 이터함 물들의 저수의 수위를 조절하기 위해서 또 땅에 있어서 빗물의 방출을 조절하기 위해서 상대적 기술들의 실행을 정하고 있다. 그러므로 PLU의 제13조에서 일정한 빗물을 땅 속으로 침투하게 하는 여유 공간의 실현을 규정하고 있다.

홍수예방보호계획(PPRI)는 국가에의 하여 2003년 7월 15일 수립되었다. 그리고 PLU에 첨부되었다. 이것은 일정한 섹터 속에 건축계획을 매우 제한할 수 있는 규정을 두고 있다. PLU 규정, 특히 센스강의 대부분을 차지하고 있는 녹색도시존의 규정은 모든 정비나 건축프로젝트에 적용되는 홍수위험예방계획 규정의 존중하여야 함을 내용으로 하고 있다.

행정적 제도이외에, 제방의 정비는 훨씬 더 유연한 수단인 계약의 형태로 이루어 질 수도 있다. 제방의 발전을 제도화하기 위하여, 자치항구와 파리시, 도시계획의 파리 작업장, 문화유산과 건축의 데빠트명 서비스가 공동으로 전망과 건축의 규정을 만들었다. 1999년에 승인된 이 규정은 파리를 관통하는 전체제방위에 현존하는 다양한 설치물이

나 담, 계단, 토지의 일관되고 통일된 관리를 내용으로 하고 있다. 이 규정은 행정적 규정이 아니고, 이해관계자들의 전체 동의를 다루는 단순한 헌장이다. ; 이것은 강의 공물점유협약에 부속되어 있고, 협약기간동안 계약적 성질을 가진다.(예를 들면, 주거용 배에 있어서, 이 헌장은 이국적 항해의 건축이나 바다의 배를 모방한 형태를 가지는 것을 금지한다.)

이러한 협력 수단은 목적이나 사용에 대한 분쟁이 많아질 때 필요하다. 파리시의 자치항구(PAP)는 사실 표면적으로 대치되는 두 개의 목적에 대답을 해야 한다.: 도로교통의 3프로를 차지하는 수상교통을 올리는 것, 일드프랑스의 도시개발계획에서 언급한 것처럼, 즉 추가적인 플랫폼을 만드는 것이 필요하다는 것, 그리고 주민과 지방의원들의 압력에 의한 자신들의 도시전경을 향상시키는 것.

수상교통은 '아브르에 있었던 2000항구'의 서비스의 실행과 북유럽 센느운하 계획(2015년에 예정된 서비스)과 함께 개발되어야 한다. 유동량의 상승은 새로운 항구를 건설하게하거나 현존하는 항구의 능력을 향상시켜야 한다. 마찬가지로, 다른 활동 특히 여가활동과 강의 활동 간의 융합은 어려울 수 있다. 지방도시계획(PLU)의 녹색존의 규정이, 물길이나 제방에 있어서, 배로인한 승객의 수송대하여 규정하고 또 한편으로는 수로로 쓰레기나 화물의 통과를 정하고 있는 경우에 양자는 대립된다. 센느강변의 정비프로젝트는 항구시설과 그것들의 순기능을 보장하는 방법으로 이루어져야 한다.

다양한 수로 관리자들 간에 협의되는 이러한 정책은 센느강과 관련하여 통일된 규정이 없기 때문에 더 필요로 한다. 센느강이 오늘날 프랑스의 국토정비 안에서 협의 정책의 중요한 분야로 보이지만, 제방정비에 대한 전반적인 계획이 존재하지 않는 것은 수로에 관련된 공사나 프로젝트를 조정하는데 어려움을 만든다.

2. 광역권적 접근 : 협력계획의 필요성.

지방도시계획은 강 관리에 대한 전반적인 접근을 시도하는 상위계획을 존중해야 한다.

먼저 물의 관리와 정비에 관한 지침적 계획(SDAGE)을 언급할 필요가 있다. 이것은 6년 단위로 세워지는 계획으로서 수변지역과 각 수변지역의 그룹에 맞게 수자원의 균형적이고 지속적인 관리의 기본적 방향과 수질과 수량을 정하는 계획이다.(환경법전 제 212-1조)

- 물에 관한 행정적 결정과 프로그램은 SDAGE계획과 상반되어서는 안 되고 융합될 수 있어야 한다.(환경법전 제212-1조)

- 토지의 일관된 계획(SCOT-도시계획법전 제122-1조), 지방도시계획(도시계획법전 제123-1조) 그리고 코뮌 계획(도시계획법전 제124-2조)은 SDAGE에 의해서 정해지는 수질과 수량 및 수자원의 균형적인 관리의 기본적 방향과 같아야 한다.

그러므로 센스강도 마찬가지로 센스-노르망디 강변의 SDAGE에 의해서 관리된다. 이것은 2010-2015년 버전으로서 2009년 10월29일 강변위원회에 의해서 다수결로 채택된 것으로서 센스-노르망디 수변의 공동 지사(prefet coordonnateur)에 의해서 2009년 11월 20일 공포되었다. 어쨌든 이 계획은 강변개발을 규정하는 어떠한 특별한 조치도 담고 있지 않다는 것을 분명히 해야 한다.

그리고 일드프랑스지역기본계획에 의하여 행하여지는 특별한 역할을 언급하고자 한다. 지역위원회에서 2008년 9월에 채택된 일드프랑스지역기본계획(현재 국가의 승인을 기다리고 있음)은 강을 지역공간프로젝트의 연결요소로 인식하고 있다. 이 계획은 수자원에 지속적이고 균형적인 접근을 확보할, 물로 된 공간과 수자원 망의 다양한 기능을 존중할, 물의 위생과 생물학적 질을 개선할, 지역공간을 연결하기 위하여 강을 개발할 필요성을 언급하고 있다.

도시화는 상부 연안지역과 범람지역의 기능성을 보존해야 한다. 좋은 수질에 필수불가결한 기능을 담당하는 습지, 부속물 그리고 강의 버려진 곳은 구획이 정해져야하고 피해를 입지 않아야한다. 물 주변의 녹색화와 열린 공간의 정비에 의하여 수로지역과 주변지역의 환경적 계속성이 달성되어야 한다.

도시화에 있어서, 도시계획의 결정은

- 홍수에 대한 위험과 관련한 통제를 통합하여야 한다.
- 수변지역에 녹색트램 공간을 개발하면서 또 강의 활동과 주거지역 간의 사용에 병행 및 복합성을 담보하면서 강위에 도시를 열어야 한다.
- 수로에 연결된 활동지역은 구축하고, 그것들을 환경과 더 잘 통합하여야 한다.
- 물길에 의한 수송을 개선하여야 한다.

그러나 Scot와 PLU에 부합하여야 하는 이 계획은 더 이상 이 영역에서 정책적 협력과 제방의 개발에 대하여 명확하게 규정하고 있지 않다.

협력의 필요는 다양한 지방자치단체들이 이러한 책임감을 느끼는 만큼 더욱 절실해진다. 그러므로 대부분의 일드프랑스의 지방의회는 센스강변의 정비의 데빠트망 계획을 채택하였다. 이 계획은 강제적 성격을 갖지 않고, 강변지역을 개발하는 정책에 있어서 다른 지방자치단체들과 협조하는 것을 목표로 하고 있다.

뿐만 아니라, 그랑빠리에 관련하는 프로젝트의 실행은 센스강이 관리와 전반적인 비

전을 제시하는 것 같지는 않다. 사실 그랑빠리에 관련한 2010년 6월 3일 법률은 사업의 국익성을 승인하는 내용이다. 여기서 국익은 “그랑빠리의 바다를 접하는 아브르와 루앙의 큰 항구와 파리의 문 사이에 고속 철로를 설치하는 것”이다. 그리고 정부는 이러한 망을 설치하는 것에 관한 보고서를 12개월 안에 제출하도록 되어있다. 정부는 단순히 그랑빠리의 더 나은 사막을 허용하기 위하여 센느강을 따라 새로운 항구를 건설할 가능성을 제시하여야만 한다.

우리는 아직도 센느강의 개발하고자 하는 조치들과는 상당히 먼 거리에 있다.

그러나 이러한 목표들은 현재 행정적 토지적 한계를 넘어서면서 상당히 흥미롭다. 강의 회랑을 구성하는 복판, 공간과 기능의 통합을 확보하는 질적·양적 연속체의 조건들을 생각하는 능력처럼 협력의 필요성은 홍수에 대한 사전 사후적 단결의 문제와 연결되어 있다. 주목할 만한 협력은 점진적으로 나타날 것이다 예를 들면, 이러한 협력은 수질, 홍수에 대한 대비, 취약점의 보완, 보행과 자전거를 위한 긴 노선의 확보 그리고 도시 활동·항구 활동·경제활동의 개발과 관련이 있고, 또 자연·유희·문화유산 등의 범주와 함께 강의 공간을 통합하는 새로운 정체성을 추구하는 것과 관련한다.

이러한 이유들로 전체 강의 개발과 관련한 범위는 오늘날 하나의 코뮌, 데빠트망, 레지옹의 경계를 넘어선다.