

La région adriatique yougoslave : planification, aménagement du territoire et de l'environnement

Gasparovic F.

La Yougoslavie

Paris : CIHEAM
Options Méditerranéennes; n. 33

1976
pages 85-95

Article available on line / Article disponible en ligne à l'adresse :

<http://om.ciheam.org/article.php?IDPDF=CI01.0662>

To cite this article / Pour citer cet article

Gasparovic F. **La région adriatique yougoslave : planification, aménagement du territoire et de l'environnement**. *La Yougoslavie*. Paris : CIHEAM, 1976. p. 85-95 (Options Méditerranéennes; n. 33)



<http://www.ciheam.org/>
<http://om.ciheam.org/>

Franjo GAŠPAROVIĆ

Directeur
Projekt JADRAN III

La région adriatique yougoslave : Planification, Aménagement du Territoire et de l'Environnement

La région adriatique yougoslave représente l'une des régions-clés pour le développement du pays dans son ensemble. Cette région et la mer Adriatique ont en même temps une grande importance pour le tourisme de l'Europe ainsi que pour le trafic de l'Europe centrale, parce que c'est dans l'Adriatique que la mer Méditerranée pénètre le plus profondément dans les terres d'Europe. Certaines parties de la mer Adriatique sont d'une importance vitale pour la régénération biologique de l'ensemble des eaux de la Méditerranée.

C'est pourquoi la Yougoslavie a entrepris depuis 1962 l'élaboration de plusieurs plans de développement et d'aménagement du territoire de la région Adriatique. Cette action commencée sur l'initiative des communes adriatiques de Yougoslavie a été adoptée par l'ensemble du pays, puis transformée en une action commune avec les Nations-Unies.

LE FONDEMENT ECONOMIQUE SOCIAL ET POLITIQUE

Dans l'Antiquité, la partie orientale de l'Adriatique fut une région très importante pour le développement de la civilisation. Dès l'arrivée des Slaves aux VII^e et VIII^e siècles, y furent instituées les premières formes d'État des peuples Slaves du Sud. Les événements historiques du Moyen-Age et du début des Temps modernes, notamment la pénétration des Turcs, ont essentiellement influencé les courants politiques et culturels des Slaves du Sud. La région Adriatique qui, durant les premiers siècles des temps modernes, était en grande partie sous la domination de Venise, s'est développée jusqu'au XIX^e siècle séparément des autres régions formant à présent la Yougoslavie. Ce n'est que lors de l'instauration de la République Fédérative Socialiste de Yougoslavie, après la Deuxième Guerre mondiale, que cette région s'est trouvée dans la continuité d'un même pays. Ainsi a été créée une condition préliminaire pour la formation d'une politique de développement uniforme.

Jusqu'au début du XX^e siècle, la région Adriatique représentait une région typiquement méditerranéenne ayant une économie urbaine relativement bien développée près des ports plus ou moins grands, un espace moins développé entre ses villes et son arrière-pays également sous-déve-

loppé. Cette région n'était reliée que par des voies maritimes, et les communications avec l'arrière-pays se faisaient par des routes datant, en grande partie, de l'époque des guerres turques et napoléoniennes. La construction des premières voies ferroviaires a été entreprise dans la seconde moitié du XIX^e siècle, continuée dans l'entre-deux-guerres puis complétée et modernisée après la Deuxième Guerre mondiale. Le réseau ferroviaire sera achevé, dans une grande mesure, au cours des années à venir. La modernisation du réseau routier n'a été entreprise qu'après la Deuxième Guerre mondiale et il existe déjà à l'heure actuelle environ dix voies de communications routières modernes entre cette région et la partie septentrionale du pays.

Les événements politiques et les faits précités résultent de ce que le développement de la Yougoslavie actuelle portait sur la partie septentrionale du pays, et d'une formation spontanée de l'axe de développement Ljubljana-Zagreb-Belgrade. Malgré cela, la vie sociale et culturelle de la région Adriatique a toujours eu une très grande influence culturelle sur l'ensemble du pays.

La côte Adriatique yougoslave comporte, dans une certaine mesure, toutes les caractéristiques de la Méditerranée : côte très découpée avec de nombreux îlots et îles s'élevant devant la côte; parties de côte plus ou moins rectilignes, sans île devant, et nombreuses plages, petites et grandes, de différentes qualités — de galets, de gravier, sablonneuses et rocheuses. Le boisement de certains points de la côte est une caractéristique propre à la région Adriatique, et la chaîne de montagne qui longe la côte sur toute sa longueur, très souvent sur des dizaines de mètres, caractérise notamment cette région. La qualité du site se distingue par de brusques changements du paysage où les massifs de montagne, la côte découpée et la mer, les îles qui se dressent devant, la forêt et le karst apparaissent sur un espace restreint. Par ailleurs, le climat méditerranéen aux grandes variations offre une grande possibilité de choix.

La proximité du marché touristique, notamment de la partie septentrionale de l'Adriatique (5 à 10 heures de voyage en voiture pour rejoindre les grands centres de l'Italie du Nord, de la Suisse, de l'Allemagne du Nord, de la Tchécoslovaquie, de l'Autriche et de la Hongrie), offre

une certaine stabilité du tourisme, et les nombreux monuments culturels et historiques, ainsi que l'ensemble des sites confèrent à cette région un grand attrait.

ACTION DE PLANIFICATION ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les conditions données et l'avantage de la position géographique de cette région ont justifié l'essai d'intégrer — dans les conditions créées dans la Yougoslavie nouvelle — cette région sous-développée pour des raisons historiques dans les mouvements de développement de l'ensemble du pays, au moyen d'une action de planification et d'aménagement du territoire. A l'évidence, une direction de développement s'impose : la formation de l'axe le long de la côte, en utilisant les ressources naturelles et les avantages géographiques. Cet axe de développement parallèle à celui de la Drava-Sava-Danube (Ljubljana-Zagreb-Belgrade) influencerait le développement des régions relativement sous-développées se trouvant entre elles.

Une élaboration systématique des plans de développement et d'aménagement du territoire a été entreprise en 1964 après des travaux préliminaires méthodologiques. Deux ans plus tard, avec la coopération des Nations-Unies (PNUD) ont commencé les travaux du Projet de la Région Adriatique du Sud (ou Adriatique I, de 1966 à 1969), puis le Projet de la Région Adriatique du Nord (ou Adriatique II, de 1970 à 1972). Ces projets ont établi les plans de développement par rapport aux ressources naturelles et à l'utilisation de l'espace dont la tendance majeure porte sur le tourisme. Le brusque développement exigeait un examen minutieux des rapports entre le développement et la protection de l'environnement. C'est ainsi qu'a été entreprise en 1973, avec également la coopération des Nations Unies, l'élaboration du Projet de protection de l'environnement de la région Adriatique de Yougoslavie (Adriatique II), achevée en 1976. Toute une série de plans et de projets ont tenté de définir les possibilités de développement de ces régions et de déterminer l'aménagement de leur territoire en vertu des études et des plans déjà faits dans le cadre de la planification et de l'aménagement du territoire de l'ensemble du pays.

Les principales tendances de ces plans et de l'aménagement du territoire portaient sur :

- le développement des activités économiques (industrie, agriculture, sylviculture, transports), en tant que facteurs-clés pour la promotion du développement en général;

- le développement des activités touristiques, en tant que l'un des facteurs de développement les plus importants le long de la zone côtière et sur les îles, appelés à utiliser le potentiel des ressources touristiques de grande valeur se trouvant dans cette région (côte, île, mer);

- l'établissement d'une base pour l'élaboration des plans régionaux d'aménagement du territoire et des plans d'urbanisme de différents niveaux.

Ces projets ont déterminé le concept du développement et de l'aménagement du territoire en tenant compte de l'intérêt de la région côtière et de l'intérieur du pays. Il en résulte une élaboration des plans d'aménagement du territoire couvrant la région Adriatique, lesquels englobent une région de 50 000 km², avec 17 plans subrégionaux, 26 plans directeurs d'urbanisme et de nombreux autres plans d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Par conséquent, la région dispose d'une importante documentation de planification et d'aménagement du territoire pour son développement. C'est une base pour l'établissement d'un programme d'action à long terme visant à la protection de l'environnement.

Tous ces plans et projets ont été approuvés aux niveaux correspondants par les Assemblées des Communes et des Républiques et représentent ainsi les seuls plans de développement à long terme formellement établis jusqu'à présent, basés sur l'aménagement du territoire. Quelques conceptions fondamentales importantes pour le développement de la région Adriatique de Yougoslavie sont formulées dans ces plans d'aménagement du territoire.

Les prévisions de l'accroissement de la population sont de 1 212 426 (1971) à 1 892 000 jusqu'en l'an 2000, rien que pour les communes de la côte, et l'augmentation du nombre des lits de 250 000 (1964) à environ 2 000 000, destinés aux touristes qui pourraient séjourner en même temps sur la côte adriatique. L'accroissement de la population de l'ensemble de la région (communes de la côte et de l'arrière-pays)



Archipel des Kornati.



Dubrovnik.

est prévu à environ 3 000 000 d'habitants en l'an 2000 par rapport à 2 130 000 habitants en 1971, et 2 200 000 touristes dans l'ensemble de la région.

Ces plans prévoient aussi un accroissement important de toutes les capacités portuaires, des transports de voyageurs et des marchandises par voies de communications sur la terre ferme, de l'industrie et de l'agriculture, puis une augmentation du revenu national dépassant de beaucoup la moyenne de la Yougoslavie, c'est-à-dire atteignant le niveau actuel des pays développés d'Europe.

L'ensemble de cette action s'est développée en trois phases :

1. Elaboration distincte des plans pour chaque région ; élaboration d'une conception générale et d'une méthodologie pour la planification et l'aménagement du territoire, de 1962 à 1964

Cette phase s'est déroulée spontanément au début et sans coordination entre certaines régions, sur la base d'initiatives locales et en suivant la routine d'urbanisme, pour être transformée par la suite en une action coordonnée ayant pour but de définir l'approche méthodologique. La valorisation de toute la côte adriatique a été effectuée. Ensuite ont été élaborés des plans de conception générale de différentes parties de la région adriatique. Cette période a duré de 1962 à 1964. Une approche méthodologique de planification de la région touristique Adriatique a d'abord été mise au point, puis des plans de développement du tourisme en Slovénie et au Monténégro. Un « Programme de développement à long terme et d'aménagement du territoire de la région Adriatique » a été établi pour la plus grande partie de l'Adriatique, ainsi que quelques plans régionaux (région de l'Istrie et plans des zones littorales de toutes les communes).

Bien que ces plans traitent surtout du tourisme, ce sont malgré tout des plans de développement et d'aménagement du territoire.

Dans ce cadre, il a été procédé à l'inventaire et à la valorisation des éléments du site, importants pour le développement du tourisme, ce qui représentait la matière de base pour les phases ultérieures de planification.

Selon une méthode spéciale et simplifiée on a essayé de déterminer combien de touristes (lits de toutes catégories) la côte yougoslave et son arrière-pays immédiat peuvent recevoir. Parallèlement a été entreprise une analyse de la demande touristique dont le but était d'évaluer le nombre de touristes pouvant être escomptés de l'étranger et de la Yougoslavie.

Après avoir effectué des analyses de la côte même, à savoir de l'eau de mer le long du rivage, de la structure du sol sous l'eau de mer le long de la côte, de la configuration et de la composition de la zone de terre ferme sur 100 mètres de large, et après l'application des paramètres d'environ 4-6 m² par baigneur, une évaluation aux jours de pointe de la saison touristique, a établi qu'environ 2 millions de touristes peuvent séjourner en même temps dans la zone côtière de la région Adriatique, et si l'on tient compte de l'arrière-pays, qui est également compris dans lesdits plans, il serait possible d'y installer encore 200 000 touristes.

Cette analyse a été effectuée pratiquement sur chaque mètre carré et sur chaque mètre de longueur de la zone côtière et de la mer.

Déjà au cours de ces premières phases ont été déterminés les rapports entre le tourisme et les autres branches industrielles, notamment l'industrie, l'agriculture et les transports.

2. Projets de l'Adriatique du Sud et de l'Adriatique du Nord, 1966-1972

Envisageant l'importance de la région Adriatique pour le développement de la Yougoslavie et surtout pour le développement de l'ensemble du pays, le Gouvernement de la RSF de Yougoslavie s'est adressé aux Nations-Unies en vue d'une coopération pour la planification de cette région. Ceci a été réalisé en deux phases : le Projet de l'Adriatique du Sud de 1966 à 1969 et le Projet de l'Adriatique du Nord de 1970 à 1972. Dans le cadre des travaux relatifs à ces plans, ont été utilisés et réexaminés les résultats antérieurs de la planification du développement et de l'aménagement du territoire, définis au cours des travaux sous-mentionnés.

Ont été élaborés dans ce cadre :

● *Les plans régionaux d'aménagement du territoire*

Plusieurs plans régionaux d'aménagement du territoire ont été élaborés dans le cadre du Projet de l'Adriatique du Sud. Tout d'abord a été élaboré le Plan de la partie centrale de la région de l'Adriatique du Sud, qui comprend la région allant de Makarska à la frontière albanaise. Il a été suivi par l'élaboration du plan régional d'aménagement du territoire et de développement de l'arrière-pays de la côte Monténégrine et de la région de Split. De 1970 à 1972 a été élaboré un Plan régional d'aménagement du territoire et de coordination de l'Adriatique du Nord, lequel comprend la région allant depuis la limite de la région de Split jusqu'aux frontières italienne et autrichienne, y compris la partie des Alpes qui se trouve en Yougoslavie.

Ainsi, toute la région adriatique, y compris l'arrière-pays a été englobée dans les plans d'aménagement du territoire s'étendant depuis la frontière albanaise jusqu'aux frontières autrichienne et italienne. Sur la base de l'intégration de toutes les activités de la région, cette dernière est traitée comme un ensemble culturel et socio-économique. Ces plans définissent les tendances générales de la stratégie du développement, ainsi que l'utilisation du sol, les tendances et les limitations de développement des activités fondamentales économiques et non-économiques, les moyens de transports de base et autres infrastructures, et enfin un réseau d'agglomérations urbaines résultant des mouvements démographiques et de l'urbanisation. Le rôle, la structure et le caractère des activités touristiques sont définis dans la conception, selon l'importance de ces activités pour chaque région séparément.

● *Les plans d'urbanisme*

Dans le cadre de ces Projets ont été élaborés des plans d'urbanisme pour la zone de la ville de Dubrovnik, la partie occidentale de l'île de Hvar, la zone conurbaine des Bouches de Kotor, les villes touristiques de Budva, Ulcinj et le port de Bar, puis pour l'île de Krk.

Pour ces cinq villes choisies et les zones conurbaines qui gravitent autour d'elles, ainsi que pour les deux îles sus-mentionnées ont été préparées des études de plans d'urbanisme. Alors que dans les plans

régionaux d'aménagement du territoire, le tourisme apparaît comme l'une des activités existantes, les études des plans d'urbanisme lui accordent une fonction bien plus importante en tant que facteur de développement dans les villes et dans leur zone. Une attention particulière est accordée aux conditions préliminaires, à l'attrait et même à la réputation de certaines régions pour le développement du tourisme, lors du choix de la localisation. Ont été également pris en considération les problèmes et les limitations du développement futur de ces régions. Les objectifs de ces études d'urbanisme se distinguent selon les problèmes spécifiques qui apparaissent dans certaines régions. La tendance commune est de suivre et de maintenir les propositions des plans régionaux d'aménagement du territoire dans les conditions de la région dont il s'agit, et de définir ainsi les cadres directs et les conditions pour la préparation des études des plans détaillés. En tant que résultats de différentes conditions sociales, économiques et de l'espace et de leurs rapports, les plans préparés représentent des modèles spécifiques d'approche pouvant servir lors des actions de planification ultérieures.

● *Les plans détaillés des régions touristiques*

Environ 23 plans détaillés des régions touristiques ont été élaborés sur la base des documents précités.

Les études des plans détaillés de ces nouvelles agglomérations touristiques ont été préparées conformément aux prévisions du développement socio-économiques dans des études antérieures des plans régionaux d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Dans la phase finale des études des plans détaillés, l'offre actuelle des nouvelles agglomérations touristiques, représentait les différents avantages et services des ensembles urbains existants a été définie.

L'ordre du processus de planification a créé des conditions pour connaître le processus « feedback » de ces trois niveaux de planification, et leur inter-dépendance organique. En réalité, cela signifie que les résultats des études du niveau inférieur vérifient les propositions et complètent les conclusions des études élaborées au niveau supérieur de planification.

Influence de ces plans sur le développement ultérieur des travaux de planification

Ces plans ont une certaine influence sur le déroulement ultérieur de la planification de cette région. Une grande partie des plans d'aménagement du territoire a été élaborée pour certaines zones restreintes de la Région Adriatique, de même que des plans d'urbanisme et des plans détaillés ont été élaborés en dehors de la coopération avec les Nations-Unies, selon la conception établie pour le développement et l'aménagement du territoire. Ainsi, des plans d'urbanisme ont été élaborés pour presque toutes les agglomérations importantes et les régions de presque toutes les communes.

Stratégie générale du développement et de l'aménagement du territoire

La conception et la stratégie de développement et d'aménagement du territoire proposées dans ces plans reposent en fait sur la continuation logique, sur les concentrations traditionnelles autour des ports et des grandes agglomérations, laissant des espaces intermédiaires libres. Mais à la suite des communications et des liaisons avec l'arrière-pays et de l'irruption du tourisme, cette organisation traditionnelle de l'aménagement du territoire de toute la région s'est avérée insuffisante et a entraîné l'occupation sans contrôle des meilleurs terrains.

Le développement du tourisme a montré que le tourisme est une branche économique propice pour promouvoir l'essor des régions quasi sous-développées. Mais si elle n'est pas coordonnée, sa construction entraîne, parallèlement, une désorganisation du modèle traditionnel d'aménagement du territoire existant et d'utilisation du sol. Ces phénomènes éclatants, aux effets contradictoires, ont suscité, à vrai dire, l'élaboration des plans d'aménagement du territoire de la région Adriatique dès 1960. Mais ces plans n'ont pas pu en demeurer seulement au stade de plans de protection de la nature, des plans assurant les espaces nécessaires au tourisme; ils sont nécessairement devenus des plans donnant le cadre de l'espace pour le développement optimal de toute la région et pour la création de conditions prélimi-

Photos Agefoto, Zagreb



Split.



Plage à Budri.

naires pour inclure cette région dans le cadre du développement de l'ensemble du pays et de la division internationale du travail.

L'opportunité du tourisme en tant que facteur initial de développement dissimule néanmoins en soi le danger d'une tendance de structure mono-économique (tourisme), même dans de vastes régions; ceci est dangereux non seulement à cause de la dépendance d'un seul marché et de ses crises possibles, mais encore parce que le tourisme ne peut être à lui seul un levier de développement durable.

Les conceptions fondamentales de l'organisation de l'aménagement du territoire prévues dans les plans de la région Adriatique sont :

1° Accélérer l'organisation du territoire par la promotion des principaux facteurs de développement qui sont le tourisme, l'agriculture, l'industrie et l'économie maritime dans la région adriatique.

2° La formation d'axes de développement par la concentration de l'espace des principaux facteurs de développement, et une répartition conséquente du réseau urbain et des centres, puis un équipement approprié de l'infrastructure de telles régions.

3° Lors de la formation des régions de développement et des points de développement dans la mesure où le relief et les conditions naturelles le permettent, le développement a été orienté en profondeur, vers l'intérieur, dans l'arrière-pays immédiat, reliant ainsi la région Adriatique aux axes et points de développement de tout le pays. Ainsi ont été mis clairement en valeur les avantages de la région adriatique en tant que jonction entre la Yougoslavie et les autres parties de la Méditerranée et du monde entier.

4° En principe, le tourisme ne doit utiliser que les espaces situés en dehors des tendances de développement, et y figurer comme utilisateur direct de cet espace, là où il n'entre pas en collision avec d'autres facteurs de développement, et indirectement comme utilisateur de différents services concentrés dans le cadre de centres urbains de tels points et axes de développement.

5° Le tourisme exige un espace de qualité et de valeur et qui, en principe, n'entre

pas en collision avec l'espace utilisé par les autres facteurs de développement. Le tourisme est compromis dans une certaine mesure lorsque de trop nombreux utilisateurs commencent à détériorer la qualité de cet espace. De bons aménagements de l'espace et une belle architecture peuvent améliorer la qualité du site et revaloriser puis redonner vie en quelque sorte à des contrées inaccessibles et dépourvues d'attraits.

6° La protection du territoire et de l'environnement doit reposer sur la protection du territoire dans son ensemble et sur la promotion du site, tels que les phénomènes naturels et les raretés, mais encore la protection de la mer, des monuments culturels, une nouvelle architecture et l'incorporation harmonieuse des unités construites dans le paysage.

7° En principe, l'industrie exige une concentration, l'équipement, l'infrastructure et des moyens de transport. Lors de l'utilisation de certains espaces dans ce but, il est indispensable que cette dernière soit exploitée au maximum, c'est-à-dire qu'il y ait une concentration optimale non seulement parce que l'exploitation industrielle l'exige, mais encore pour réduire au minimum les collisions entre l'industrie, le tourisme et l'environnement. Des investissements et des accumulations beaucoup plus importants dans l'industrie lui donnent habituellement la priorité lors du choix du terrain, mais une certaine élasticité permet, en principe, le retrait de certaines industries des régions pouvant être attrayantes pour le tourisme.

8° Dans la région Adriatique l'agriculture représente, en principe, un ensemble de petites parcelles permettant des cultures individuelles, tandis que les grandes surfaces sont formées, en principe, dans l'arrière-pays ou dans les vallées des rivières, à la suite d'importants investissements liés en partie à l'électricité. Ce genre d'intervention fournit au terrain un équipement plus poussé, créant ainsi les conditions de l'urbanisation future. Par rapport à l'agriculture et compte tenu des investissements, de l'emploi et des revenus, le tourisme offre, en principe, plus d'avantages. En cas de collision, le tourisme a l'avantage d'obtenir l'utilisation de l'espace s'il ne s'agit pas de sauvegarder des terrains agricoles de valeur pour l'environnement.

9° L'économie maritime, y compris toutes les activités liées à la mer (ports maritimes, etc.) est fortement concentrée dans les ports et dans les villes. En dehors de ce domaine, seuls les ports de plaisance représentent un élément de développement touristique.

10° Les forêts de la région adriatique ne représentent pas une valeur importante en ce qui concerne l'exploitation. Par contre, dans la zone du littoral, l'utilisation des forêts pour les loisirs des touristes offre de multiples avantages sur l'exploitation classique du bois et de ses produits.

11° Les capacités touristiques définies dans la région adriatique représentent un facteur important pour déterminer les capacités de logement, des services et des transports, ainsi que celles de l'infrastructure, lesquelles doivent être prévues pour les besoins de la population permanente et des touristes. En hébergeant 2 millions de touristes sur la côte adriatique, 15 % seulement de la longueur de la côte adriatique seront utilisés.

Le modèle fondamental de structure d'organisation du territoire et de concentration des facteurs de développement sur les espaces appelés à assumer les fonctions des centres promoteurs représente, à vrai dire, un schéma transformé et modernisé qui a toujours existé dans l'histoire de la Méditerranée. La persistance dans l'arrière-pays relativement restreint et surtout dans les transports maritimes a obtenu un nouveau contenu à la suite de la construction de voies de communication le long de la côte, et de la côte vers le Nord. La liaison de ces régions côtières vers l'intérieur représente la principale force de choc de développement. Les pôles de développement bien reliés par des voies de communication et formés autour de Pula, autour de la région métropolitaine de Rijeka, autour de Zadar, de Šibenik, autour de la région de Split (de Trogir à Omiš), la nouvelle région de développement proposée dans la vallée de la Neretva sur l'axe Mostar-Ploče-Dubrovnik, la conurbation des Bouches de Kotor et l'axe Bar-Titograd devraient être une force motrice de développement de la région dans son ensemble, et s'intégrer au développement de la RSF de Yougoslavie et de cette partie de la Méditerranée.

Dans ces plans, une grande attention est accordée à l'approvisionnement en eau

et une conception d'aqueducs régionaux a été formulée pour la première fois pour cette région.

Réalisations :

— Sur le nombre de 2 millions de lits touristiques prévus jusqu'en l'an 2000, environ 950 000 lits de toutes catégories ont été atteints en 1975 (le début était d'environ 250 000 lits en 1964).

— La construction d'unités industrielles et l'infrastructure, clés du développement pour l'ensemble du pays, est achevée (ou en cours de construction) : Combinats d'Aluminium à Titograd, Mostar, Šibenik, Obrovac, grandes raffineries de pétrole, usines pétrochimiques, Aciérie de l'Adriatique, oléoduc vers l'intérieur, etc. (d'intensives recherches de gaz et de pétrole sont effectuées sous la mer).

— La modernisation de quelques importantes routes en direction mer-intérieur du pays est achevée, la durée du trajet en automobile est ainsi réduite de 1/3 jusqu'à la moitié sur certains de ces parcours.

— La route Adriatique allant de la frontière italienne à Skopje a été achevée. La construction de la voie ferrée Bar-Belgrade est en voie d'achèvement, en plus des voies déjà finies en direction de Koper, Pula, Rijeka, Split-Šibenik et Ploče.

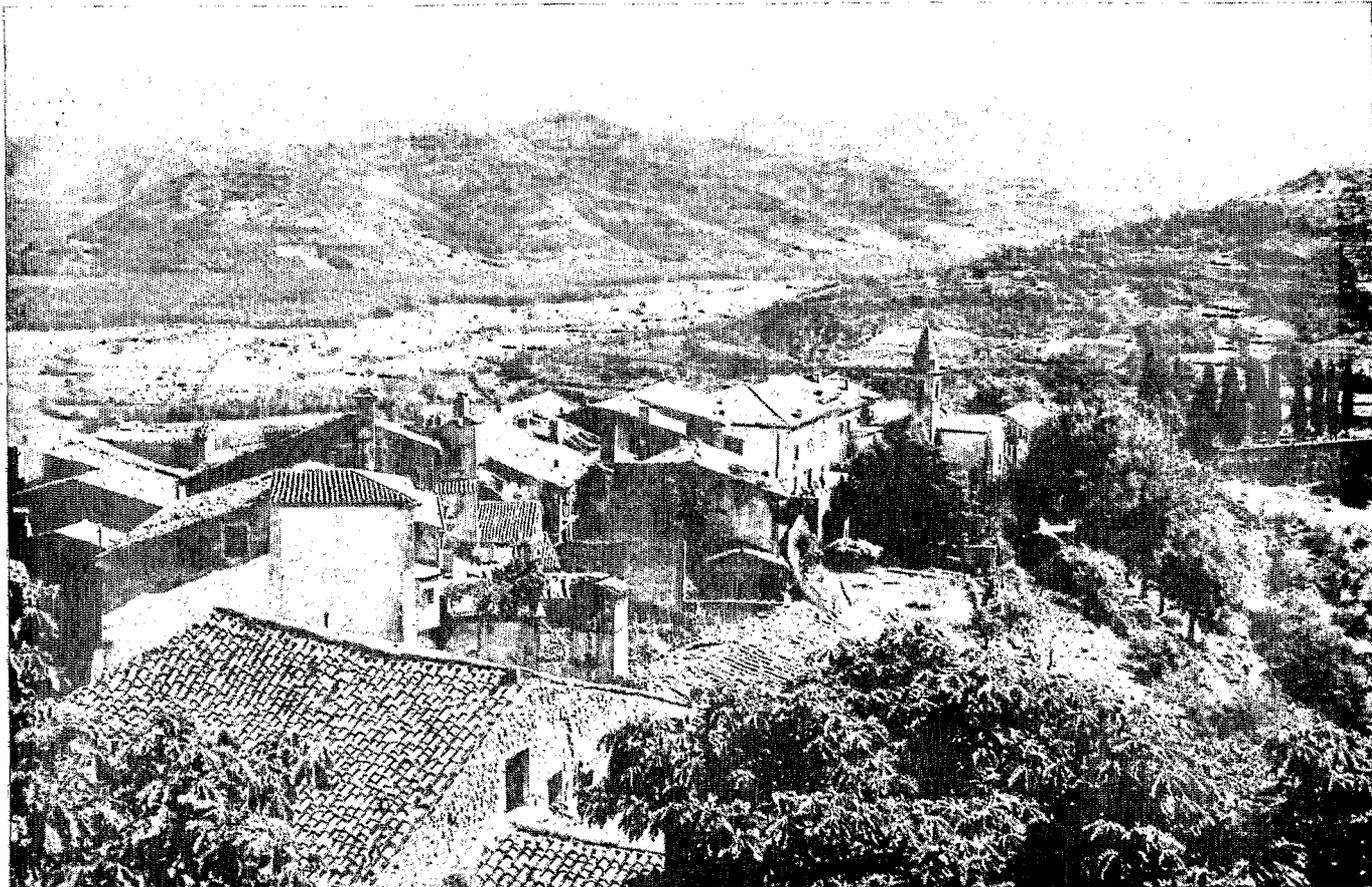
— Quelques aéroports modernes ont été construits (Titograd, Tivat, Dubrovnik, Mostar, Split, Zadar, Rijeka, Pula).

— Quelques aqueducs régionaux sont terminés ou en cours de construction, y compris le premier approvisionnement en eau depuis la terre ferme jusqu'à l'île de Brač.

Comme cela arrive toujours, il y a eu des dérogations dans les détails et dans la dynamique de construction. Mais malgré cela, le développement et la construction réalisés permettent de constater que les prévisions du plan ont été suivies dans leurs lignes principales.

3. *Projet de la protection de l'environnement de la région Adriatique de Yougoslavie*

L'un des objectifs principaux des plans de développement et d'aménagement du territoire précités était de déterminer les



Motovun.



Rijeka.

avantages du développement de cette région et d'élaborer conséquemment dans ce but le plan d'aménagement du territoire. La problématique de la protection de l'environnement y est traitée de façon relativement traditionnelle, comme cela était plus ou moins habituel dans tous les plans de ce genre à cette époque et dans le monde entier.

Comme cela a déjà été exposé, le développement assez inattendu et rapide de l'industrie touristique et la construction d'un grand nombre d'industries de base ont montré que de dangereuses répercussions pourraient s'ensuivre si une attention suffisante n'était pas accordée aux problèmes de l'environnement. C'est pourquoi a été entreprise l'élaboration du Projet de protection de l'environnement de la zone Adriatique yougoslave (Projet Adriatique III) qui devrait réexaminer les tendances actuelles de développement et établir sur cette base l'aménagement du territoire, puis recommander l'orientation de ce développement en sauvegardant l'environnement et les systèmes écologiques dans toute la mesure du possible. C'est une nouvelle dimension qui considère les rapports entre le développement et la sauvegarde de l'environnement.

Ce Projet considère les conséquences du développement non seulement sur la terre ferme, mais aussi dans la zone de la mer qui comprend la moitié de la surface totale de la mer Adriatique, soit approximativement 67 000 km², y compris 69 îles, 558 îlots et 413 récifs.

Les objectifs du Projet sont :

— Créer des conditions pour l'établissement d'un plan de travail à long terme sur la protection et la promotion de l'environnement, en tenant compte de la terre, de la côte maritime et de la mer elle-même. Cet objectif représente la protection de toutes les qualités fondamentales de l'environnement, naturelles et créées par l'homme.

— Permettre l'élaboration de mesures et instruments correspondants pour la réalisation d'un programme de travail complexe dans le domaine de la protection de l'environnement.

— Définir des conceptions et des directives pour la sauvegarde de la mer et de la côte en tant qu'éléments du territoire. Ceci se rapporte à diverses dévastations,

pollutions, remaniements indésirables et à tout ce qui pourrait dévaloriser ce territoire.

— Confronter les conceptions du tourisme élaborées dans les Projets de l'Adriatique du Sud et de l'Adriatique du Nord avec les autres activités possibles et les voies de développement, ainsi qu'avec la problématique des rapports entre le tourisme et la protection de l'environnement, à savoir la protection contre la pollution.

— Définir en tant que plan de coordination l'axe pour la synchronisation de tous ces programmes et études, qui traiteront plus en détails les domaines spécifiques ou scientifiques qui étaient, directement ou indirectement, intégrés dans le vaste thème de l'exploitation optimale, de la sauvegarde et de la promotion de l'environnement, de la mer et de la côte.

— Traiter séparément la question de la définition du rôle et de la place de l'Adriatique dans le cadre de la Méditerranée, en harmonisant en quelque sorte cette action aux actions similaires de sauvegarde de l'environnement de la Méditerranée (par ex. PNUD, OCDE).

Les travaux portant sur le projet Adriatique III sont en cours, ou plutôt en voie d'achèvement. Les recherches systématiques ont porté sur les sources de pollution de l'air et de la pollution causée par les transports — sur l'examen de la qualité des eaux potables douces des lacs et courants, et sur la méthode de leur protection, sur l'examen des meilleurs moyens de recueillir, de traiter et de vidanger les eaux usées — sur l'examen du sol concernant la pollution par les pesticides et les engrais artificiels — sur la situation épidémiologique et d'hygiène et sur les recherches de la mer, et enfin sur la protection de la nature.

L'intégration de tous les résultats des travaux sur les éléments de pollution se fera par rapport aux plans d'urbanisme et d'aménagement du territoire, qui devraient réunir tous ces résultats.

Pour obtenir une plus grande cohérence de tous les éléments étudiés, un modèle écologique conceptuel est en voie d'achèvement, il définira l'interaction de certains éléments de pollution de chaque région.

Parallèlement à l'écologie terrestre et aux activités de protection de la nature et de l'environnement sur la terre, une affectation des surfaces est élaborée selon une

Photo Office du Tourisme Yougoslave - Vilko Zuber

méthode, basée sur des données géologiques, pédologiques et de la phytocénose, puis sur une comparaison de la végétation existante et potentielle. Cette affectation des surfaces doit devenir la base des travaux d'aménagement du territoire.

Au cours des travaux du Projet, a été établi un cadastre de toutes les sources de pollutions et de tous les éléments importants pour la pollution, ceci dans toutes les agglomérations. Une Banque de données importantes pour l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement sera instituée.

Un groupe spécial s'occupe de l'étude des rapports entre le tourisme, la pollution et les perturbations qu'il provoque, ou auxquelles il est exposé par d'autres activités.

Le projet est en grande partie basé sur des recherches scientifiques effectuées antérieurement et sur des recherches appliquées au cours des travaux. Il est cependant de plus en plus orienté vers l'établissement de bases en vue d'une action continue de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement, et l'institution d'une organisation scientifique de recherches et opérationnelle permanente qui, avec la coopération des autorités fédérales républicaines et locales, exercera ses activités en vue d'une utilisation rationnelle du territoire et de la protection de l'environnement.

Dans cette phase, un an avant la fin des travaux du Projet, il serait peut-être anticipé de parler déjà des résultats des travaux du Projet. C'est pourquoi on a davantage tenté de signaler les actions de planification de l'aménagement du territoire et de protection de l'environnement dans l'ensemble, et d'y établir une relation de cause à effet.

Les travaux du Projet et son organisation s'intègrent plus ou moins dans l'action du Programme de protection de l'environnement des Nations Unies (PNUE), et la structure d'organisation actuelle du Projet est chargée de la partie yougoslave de sa participation à ce Projet de la Méditerranée.

