# 9 . 프랑스의 신도시 건설

제 1 절 신도시 건설 정책

제 2 절 프랑스 신도시 건설 사례

# 제 9 장. 프랑스의 신도시 건설

## 제 1 . 신도시 건설 정책

### 1. 신도시 건설의 추진

#### (1) 사업 추진 개요

1965년에 시작된 프랑스의 신도시 개발 정책은 궁극적으로 과도한 인구의 집중현상이 일으키는 도시 문제에 대한 해결 방안으로서 취해진 도시 정책이다. 세계 2차 대전 후 프랑스에서 일어난 도시화 과정에서 일어난 문제점들을 시정하면서 균형있는 지역 간의 발전을 도모하기 위해 시작된 프랑스의 신도시 건설이 시작된 지 벌써 40년이 되었다. 하지만 아직도 프랑스의 신도시 건설은 진행형이다.

##### 1) 신도시 개발 이전

경제 구조의 확대와 도시의 발전 사이에 반드시 두드러지는 인과관계가 있는 것은 아니라 하더라도 르네상스 이후로 산업의 발전에 따른 인구의 이동과 사회 구조의 변화는 도시화를 촉진했음에는 틀림이 없다. 그렇지만 1920년대 프랑스 경제는 급속한 성장을 했음에도 불구하고 도시의 팽창은 그렇게 크질 않았다. 여기에는 여러 가지 이유가 있겠는데, 먼저 전쟁과 경제 공황 그리고 그에 따른 성장의 불균형을 들 수가 있겠다. 또한 프랑스에서의 인구의 정체를 들 수가 있다.

낮아진 출산율로 인해 감소하던 인구는 1945년 이후 전후 베이비붐으로 인해 완만하게 증가하게 된다. 이로 인해 1945년 이후로 도시의 성장이 완만하게 시작이 되는데, 이 사이 도시 인구가 전체에 차지하는 비율은 53%에서 73%로 늘어난다. 이런 도시화 현상의 배후에는 도시의 경제적인 팽창이 중요한 역할을 한다. 운송 체계의 발달로 도시 근교에 세워진 많은 공업 단지들은 많은 고용인들을 흡수하였고, 이에 따라 도시 기반 시설들이 확보되면서 도시의 영역을 점점 넓혀 놓았다. 대량 생산과 시장의 확대와 효율성을 보장하기위한 분업화를 위해 필연적으로 기반 시설들이 집중화된 도시를 필요로 하게 된 것이다. 이러한 인구의 증가와 도시화에 따른 도시의 성장은 60년대 후반에서 70년대에 본격적으로 논의되고 시작된 프랑스 신도시 계획의 출발점이라고 볼 수가 있다.

1950~60년대에 지어진 '대규모 주거단지'(Grand Ensemble)을 통해서 보여지는 당시 도시계획의 이념은 '아테네 헌장'(chart d'Athènes)에 그 기조를 두고 있다. 먼저 다양한 사회적인 활동을 몇 개의 기능으로 나누어 이들에게 합당한 지역을 지정하고, 이렇게 분리된 지역들을 합리적으로 연결시켜 줄 수 있는 교통수단을 조직하는 것이다. 도로망은 보행자를 배제시킨 채 속도와 거리의 위계에 따라 자동차 위주로 건설되었다. 또한 새로 건설될 도시 공간의 위치는 주로 토지의 수익성에 의해 건설되었다.

무엇보다도 '대규모 주거단지'들은 '선도시화 지역'(ZUP)법에 의해 정부와 개발업자가 시행한 단지 토지이용 상의 문제였다. 실제로 이들은 공업지역과 함께 건설되지 않았으며, 문화시설이나 위락시설과 같은 도시기능에 필수적인 시설들을 거의 갖추고 있지 않았으며, 따라서 기능이 자족되는 도시를 짓기보다는 부족한 주거를 확보하기 위해 주거를 건설한 것뿐이었다. 이 경우 신도시라기보다는 위성 도시의 성격을 가지고 있었다.

그렇지만 프랑스 신도시계획 이념은 이전의 '대규모 주거 단지'와는 달리 연속적으로 연결되는 두 개의 도시계획 형태가 아니었다. 이들의 차이는 단지 규모와 위치선정, 그리고 도시구조와 기능에 있는 것만은 아니었다. 도시 계획사적인 의미에서 본다면 완전히 발상의 전환을 보여 주는 것이다.

### 2) 신도시 개발 추진

그 명확한 출범일이 명시되진 않았지만 양차 대전에 비견될 만큼의 규모로 새로운 단계가 시작이 되었다. 1970년대를 향하여 갈 무렵, 정부는 적극적이며 자치적이고 합리적인 도시계획을 전개하기 위한 새로운 도시 정책을 출범시킨다. 다른 한편으로는 주택자금 지원책 혁신을 통해 중서민층의 재산권의 획득을 장려하게 된다. 이러한 정책의 대상으로 도시외곽 인구밀집 지역을 선택하였고 (도시 외곽지역의 도시화 : péri-urbanisation) 대지의 가격이 이러한 자금 정책을 충분히 뒷받침할 수 있었던 외곽지역 너머 근교 지역도 대상으로 떠올랐다 (도농(都農)복합화 : rurbanisation) [1)]

결국 1965년도부터 시작되는 프랑스의 신도시 계획은 9개의 신도시로 결정이 되었다.

▷ 파리지역 도시계획 및 개발 지침계획도' (S.D.A.U.R.P)에 의한 수도권 5

1) Jean-Louis Cohen. Professeur à l'Université Ⅷ. <des fortifs au périf> p.296

개 도시 : 세르지 퐁뜨와즈(Cergy-Pontoise), 마른느 라 발레(Marne-la-Vallée), 세나르 (Melun-Sénart), 에브리(Evry), 생깡당 엉 이브린(Saint-Quentin-en- Yvelines)

▷ 지방도시계획기본도(les Schéma directeur régionaux)에 의한 지방 대도시 주변 4개 도시 : 루앙 근교의 보드뢰이유(Vaudreuil, 현 '발드뢰이유'), 릴 근교의 릴 에스트(Lille-Est, 현 '빌너브다스크'), 리용 근교의 일 다보(Isle d'Abeau), 마르세이유 근교의 리브드 레땅 드 베르(les rives de l'étang de Berre, 현 '서 프로방스')

그 실현 방안은 개략적으로 보아 다음과 같다.

▷ 기본적으로 상호 합의적인 토지 매매 및 공용토지의 매입 또는 선(先)매입을 통한 토지 확보 정책.

▷ 신도시 연구를 추진하고 그 초기 작업을 총괄하기 위한 연구개발 기관의 설립 : '공공개발공사'(Etablissement Publique d'Aménagement : EPA)[2)]

▷ 관련 지방자치단체들 간의 업무협조를 위한 '도시개발조합'(les Syndicats Communautaires d'Aménagement, SCA)[3)] 구성(1970년 '신도시법' loi Boscher)

▷ 기타 신도시 개발을 용이하게 하기 위한 정부의 다양한 재정 조치

도시기반시설부족과 그 비용분담으로 곤욕을 겪고 있는 우리와는 달리, 프랑스는 그러한 문제점을 해결할 수 있는 조직부터 정비하였다. 신도시건설과 관련된 지방자치단체 의원들로 구성된 도시개발조합을 구성하여, 지방자치단체간 비용분담 또는 개발이익환수를 둘러싼 갈등을 조정하고 중재할 수 있는 의결기구를 구성하였다.

이들 가운데 우리가 주목해 볼 수 있는 것으로 파리의 주변에 세워진 세르지 퐁뜨와즈와 마른느 라 발레를 들 수 있다. 이 두 신도시는 프랑스 신도시 개발에서 보여지는 다양한 측면을 보여주고 있다. 우선적으로, 정착하고 있는 인구수가 가장 두드러지게 많고, 프랑스 신도시의 개발에서 특징적으로 나타나는 도시공간 이용의 경향을 나타내는 대표적인 경우로 다른

2) 공공개발공사(EPA)는 1969년과 1973년에 걸쳐 프랑스가 시작한 9개 신도시 전체에 걸쳐 설치되었다. 공공개발공사는 신도시 개발 계획안이 확정된 후 공식적으로 출범하며, 신도시개발과 관련된 기술지원 업무를 담당하게 된다.

3) 이후에 1983년에 '신도시 개발조합'(les Syndicats d'Aménargement Nouvelle, SAN)으로 조정된다.

신도시에서 볼 수 없는 새로운 주거 형태가 이곳에서 집중적으로 실험되어지고 있다.

간략히 얘기하자면, 세르지 퐁뜨와즈의 경우는 도시개발에 나선 이후 30여년이 지난 지금 주거·산업·여가 기능이 완벽한 조화를 이룬 자족도시의 면모를 갖추었으며 대체로 그 만족스러운 결과를 보여주고 있다고 평가가 내려지고 있는 반면에, 마른느 라 발레의 경우는 파리권의 공간구조를 개편하자는 본래의 의도와는 달리, 파리의 동부외곽 쪽의 개발을 촉진키 위해 건설하였으나, 다른 지역과의 공간연계가 부족하며, 지지부진한 후속개발로 수도권 공간구조개편이 제대로 일어나지 못했다는 비판도 받고 있는 실정이다.

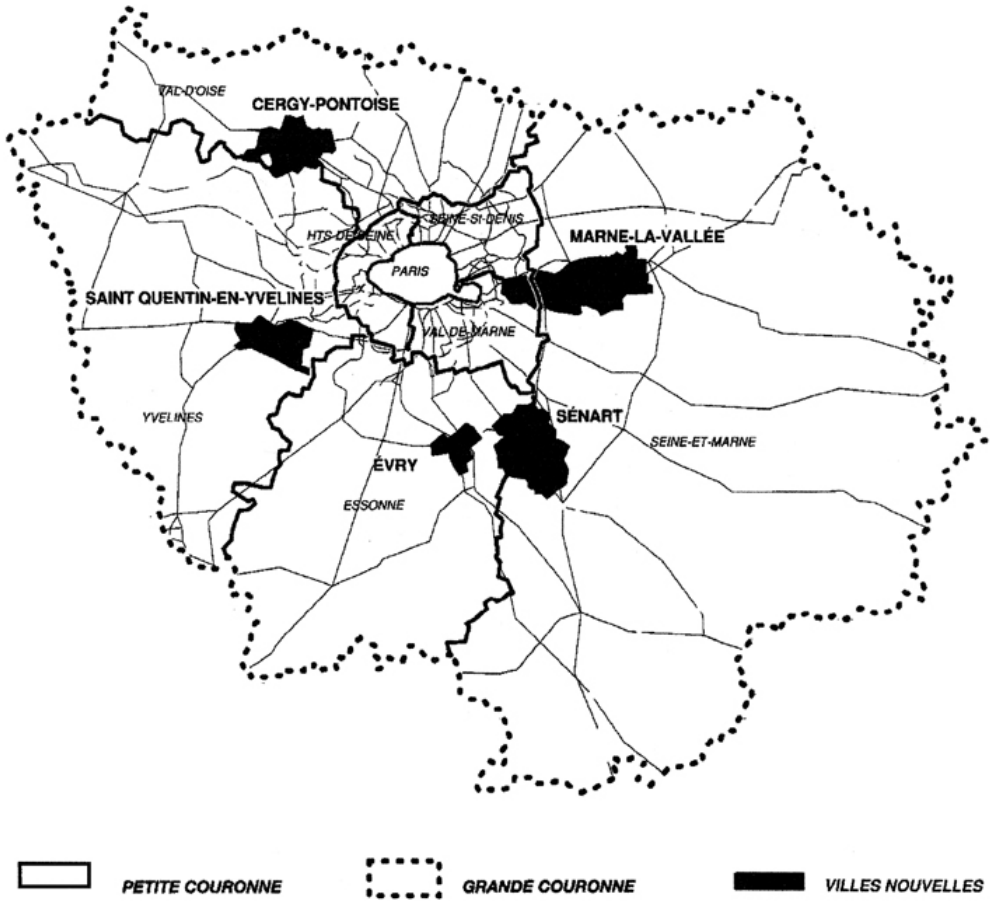
| 구분 | 세르지 퐁뜨와즈 | 에브리 | 마른느 라 발레 | 을랭 세나르 | 생깡땡 앙 이브린 |
|---|---|---|---|---|---|
| 면적(hectare) | 7,770 | 2,990 | 15,220 | 11,790 | 6,740 |
| 발족연도 | 1969.4.16 | 1969.4.12 | 1972.8.17 | 1973.10.1 | 1970.10.21 |
| 인구(1999) | 177,762 | 79,308 | 246,263 | 93,104 | 142,737 |
| 주거수 | 64,977 | 30,206 | 95,208 | 32,046 | 51,071 |
| 고용인원 | 84,000 | 48,541 | 104,580 | 26,500 | 78,860 |
| 기업체수 | 3,520 | 1,500 | 6,900 | 2,500 | 5,042 |
| 꼬뮌수 | 11 | 4 | 26 | 10 | 7 |
| EPA설립연도 | 1969.4 | 1969.4 | 1972.8/ 1987.3 | 1973.10 | 1970.10 |

파리 지역의 신도시 통계 자료 (1999년 기준, 출처:SGGCVN, INSEE)

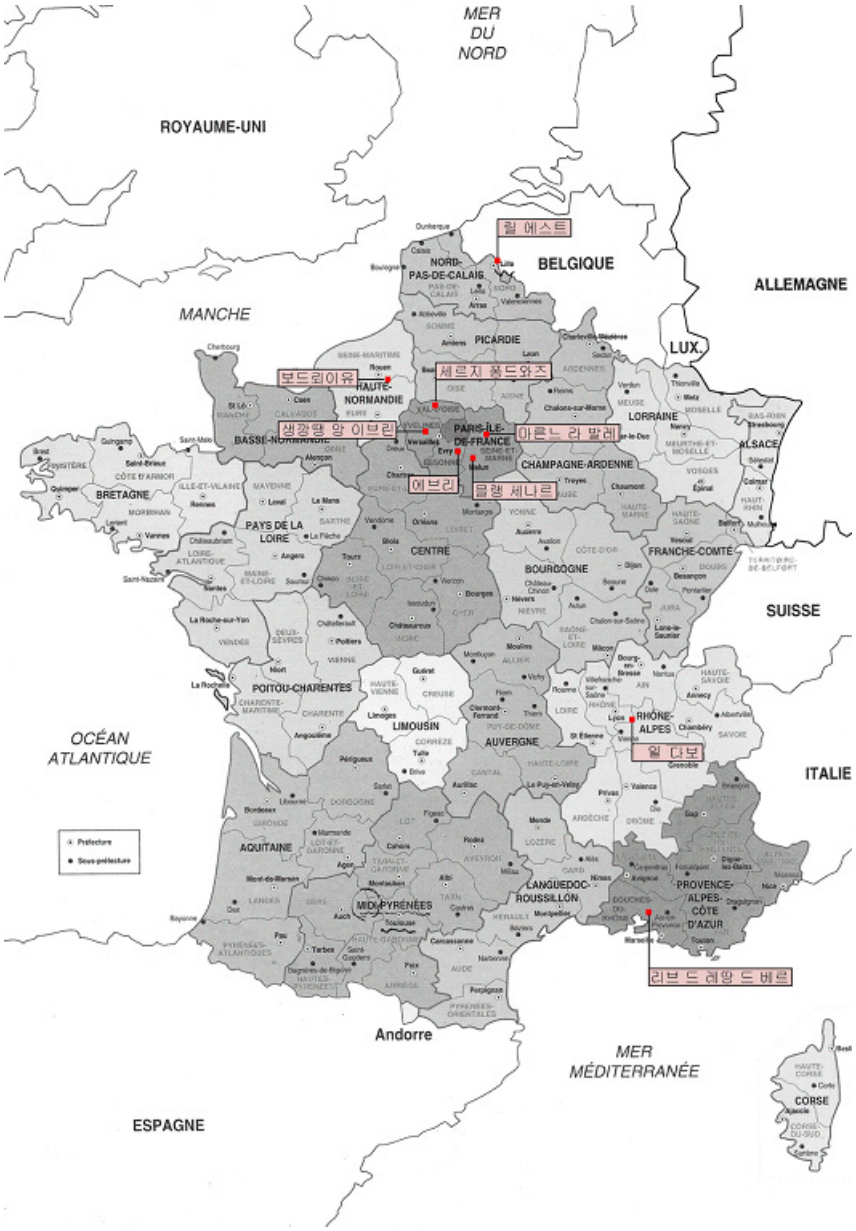
| 신도시 | 1968 | 1975 | 1982 | 1990 | 1999 |
|---|---|---|---|---|---|
| 세르지 퐁트와즈 | 41,576 | 69,546 | 102,967 | 159,168 | 178,656 |
| 에브리 | 8,258 | 22,496 | 47,005 | 73,372 | 79,726 |
| 마르느 라 발레 | 86,353 | 103,120 | 152,649 | 210,835 | 246,607 |
| 생깡땡 앙 이브린 | 24,866 | 49,777 | 93,906 | 128,663 | 142,737 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 믈랭 세나르 | 17,195 | 29,289 | 47,624 | 81,776 | 93,069 |
| 합계 | 178,248 | 274,230 | 444,151 | 653,814 | 740,795 |

신도시별 인구증가 양상 (출처 : SGGCVN, INSEE)




일 드 프랑스(Ile-de-France)의 신도시




프랑스 신도시의 지역별 분포 현황

## (2) 사업주체

프랑스 도시 계획사에서 찾아 볼 수 있는 특징 중 하나가 바로 공공주체, 즉 국가와 공공기관, 지방 자치 단체 등의 강한 참여이다. 사실 주택건설에서 지금까지 모든 중심에는 국가가 있었고 도시 재생을 위해서도 현재 프랑스의 공공주체는 그들의 제도적, 행정적 장치와 더불어 재정 지원을 아끼지 않고 있다.

### 1) 도시개발조합과 공공개발공사

#### ① 설립

신도시 개발 과정에서의 행정적 조직으로 도시개발조합과 공공개발공사가 조직, 운영되었다. 프랑스 정부는 신도시 건설계획과정에서 기존자치단체간의 업무조정과 협조체계 구축을 용이하게 하기 위한 '신도시법'(Loi Boscher)을 1970년에 제정하였다.

'신도시법'은 신도시개발지역의 지정을 기존자치단체의 관할 경계로부터 자유롭게 하였고, 관련 지방자치단체들간의 특별자치단체인 '도시개발조합'(S.C.A, Syndicat Comunautaire d'Aménagement)[4]을 구성케 함으로써 신도시 건설과 관련된 종합적인 행정과 관련 자치단체간 업무협조를 용이하고, 지방자치단체간의 비용분담 또는 개발이익환수를 둘러싼 갈등을 조정하고 중재할 수 있는 의결기구를 구성하였다. '신도시법'은 도시개발조합은 신도시건설과 관련된 안건을 검토하는 광역의결기관의 지위를 부여하였으며, 그 집행은 '신도시법'에 의해 설립된 '공공개발공사'(E.P.A, Etablissement Publique d'Aménagement)가 담당하도록 하였다.

#### ② 역할

'도시개발조합'(S.C.A)은 신도시지역을 지방자치단체와 협의없이 지정할 수가 있으며, 일단 신도시개발지역으로 지정되면, 관련 지방자치단체의 재정권한은 '도시개발조합'(S.C.A)에 귀속된다. 기존 자치단체 의회는 그대로 존속하며 기존자치

4) 이후에 1983년에 '신도시 개발조합'(les Syndicats d'Aménargement Nouvelle, SAN)으로 조정된다.

단체의회를 대표하는 의원이 신규 도시개발조합의 구성원이 된다. 이 때문에 '도시개발조합'(S.C.A)은 일종의 2차 광역지방의회의 성격을 지니게 되며, 시장 대신 시의회의장이 신도시 도시개발조합을 대표하게 된다. '신도시법'상 '도시개발조합'(S.C.A)이 신도시의 행정 및 재정권한을 갖게 되지만, 집행기능을 별도로 가지고 있지는 않으므로, 토지수용 및 도로와 상·하수도를 비롯한 도시기반시설의 건설을 담당할 조직이 필요하다. 이를 담당하는 조직이 바로 신도시관리를 맡은 '공공개발공사'(E.P.A)이다.

'공공개발공사'(E.P.A)는 1969년과 1973년에 걸쳐 프랑스가 시작한 9개 신도시《파리 수도권 5개 신도시, 지방 신도시 4개》 전체에 걸쳐 설치되었다. 이 기관의 업무감독은 중앙정부와 지방자치단체 그리고 민간의 유자격자로 구성된 행정위원회가 맡고 있지만, '공공개발공사'(E.P.A)와 '도시개발조합'(S.C.A)과의 관계는 개별도시에 따라 다르다. '공공개발공사'(E.P.A)는 신도시 개발 계획안이 확정된 후 공식적으로 출범하며, 신도시개발과 관련된 기술지원 업무를 담당하게 된다. 대부분 내각 수상실 산하의 신도시 기획단직원이 그대로 '공공개발공사'(E.P.A)로 옮겨와 계획과 집행간의 원활한 연계를 확보토록 하고 있다. '공공개발공사'(E.P.A)의 권한은 영국의 신도시개발공사와 같이 주 개발사업자로서의 지위를 가지나, 의결기관인 도시개발조합의 승인을 받아야 한다는 점에서 지방자치단체로부터 간섭이 거의 없는 영국의 신도시개발공사와 구별된다.

### 2) 자금조달방법

신도시개발에 필요한 자금의 조달방법은 크게 두 가지로 구분할 수 있다. 하나는 중앙정부가 '공공개발공사'( E.P.A)[5]에 공여하는 국고이며, 다른 하나는 토지매각대금이다. 이러한 자금을 활용하여 '공공개발공사'(E.P.A)는 '장기개발예정지구'(Zone d'Aménagement Différé, ZAD)[6] 등의 도시개발수법을 이용하여 토지를 저렴한 가격으로 취득한 뒤 도시건설에 착수하게 된다. 신도시지역의 토지처분방식은 임대와 매각이 있으며, 도심상업지의 토

5) 공공개발공사(EPA)는 1969년과 1973년에 걸쳐 프랑스가 시작한 9개 신도시 전체에 걸쳐 설치되었다.

6) 1962년부터 제도화되었던 ZUP를 보완하기 위해서 만든 것이었다.

지는 주로 임대방식을 채택하며, 그 외 지역은 매각이 일반적이다.

'장기개발예정지구'(ZAD)는 일종의 개발을 유예하기위한 구역이라고 할 수 있으며, 1962년부터 제도화되었던 '선도시화지구' (ZUP)를 보완하기 위해서 만든 것이었다. 이 법에 의하면 지방정부나 중앙정부가 도시개발예정지역을 장기개발예정지구로 지정할 수 있으며 이렇게 지정된 지역에 대하여 정부는 14년 동안 이 지역에서 팔려고 내놓은 토지를 우선 구매할 수 있는 선매권을 가지게 된다. 이때 정부가 지불해야 하는 가격은 ZAD로 지정되기 일년 전(前)의 시장가격을 지불하면 되도록 하고 있다.

이 제도가 가지는 매력은 대단히 커서 1974년경에는 국토의 1%가 장기개발예정지구로 지정되었으며 이중 1/3이 파리지역이었다. 물론 이 지역의 모두를 정부가 구매하지 않는다. 그러나 정부가 이 지역을 구매할 선택권이 있다는 것은 토지시장에서 정부의 영향력을 매우 높여주는 역할을 하고 있다.《이러한 장기개발예정지구 정책은 토지의 매입에도 관여를 하지만 실질적인 비중은 토지 투기를 억제하고자 하는데 있다.》

## 2. 프랑스 신도시 건설의 개념변화

신도시는 의도적으로 새롭게 건설되는 도시형 인간의 정주공간이며, 자연발생적인 정주공간의 형성이 아닌 국가 사회·경제 및 국토정책의 일환으로 계획구도 하에 건설되는 것이며, 해당 도시주민의 생활에 필요한 서비스와 일자리를 충족하는 자족성, 일반적으로 신도시의 자족성에 관하여 도시자체가 스스로의 독자적인 힘(기반산업 등)을 지니고 있는가를 말하는 자족도, 토지를 얼마나 다양하게 이용하고 있는가를 나타내는 토지이용패턴의 다양성, 그리고 정치·행정적으로 얼마나 자치적인 능력과 힘이 주어져 있는가를 나타내는 자치도 등을 포함한다.

기능이 자족되는 도시를 짓기 보다는 부족한 주거의 건설에 그 초점을 맞추었던 과거 '대규모 주거단지'와 지금의 신도시는 도시 계획 단계, 시행의 주체, 도시 공간의 계획, 신도시 건설의 과정과 그 관리 등의 단계에서 많은 차이를 보인다. 이런 차이는 도시 계획의 시행에 있어서 많은 변화를 초래하였다.

### (1) 도시계획의 개념 변화

종래의 '대규모 주거단지'의 경우, 조경을 포함한 전체계획이 하나의 계획된 틀에서 설계되었기 때문에 획일성으로부터 벗어 날 수 없었다. 건축물의 단조로움, 공간의 갑갑함, 주거 위기에 대한 해결책으로서 제반 시설들의 충분한 확보가 고려되지 않았던 상황은 곧 대중들의 외면과 그 제도의 연이은 수정을 요구하게 되었다. 이러한 모습은 영국에서 활발히 이루어졌지만 그 결과가 대부분 실패로 돌아간 베드타운 bed town[7]의 모습과 크게 다르지가 않다.

프랑스의 신도시들의 경우는, 도시계획에 참여하는 계획의 주체들이 다양해지면서, 도시 계획상의 여러 가지 요소들이 그 계획에 반영이 되었다. 기존 도심지와의 관계, 지역의 지형상의 특징, 자연환경에 대한 고려, 기존 교통체계의 분석과 보완 등 계획예정지가 지니고 있는 여러 도시 계획상의 요소들이 각각의 신도시마다 그 상황에 맞추어 차등 적용이 되었다.

세르지 퐁트와즈 신도시의 경우 도시 한가운데 있는 호수에 대한 다양한 계획안이 제안이 되었다. 그중 지역 내의 이 호수를 도시 공간 구성에 최대한 이용하기 위한 안건이 채택이 되어졌고, 그 결과 지금의 방사선 형태의 도시구조로 계획이 되었다.

이에 반하여 마른느 라 발레 신도시는 이 지역을 관통하는 대중교통(지역고속전철 : RER)을 최대한으로 이용하기 위해 선형 도시의 구조로 구성하고, 그 지역을 크게 3개의 소(小)지역으로 구분하여 개발이 되었다. 그리고 이러한 3개의 소지역에는 각각의 지역적 특성에 맞는 역할이 부여되었다.

에브리 신도시는 기존에 산개되어 개발된 주위의 주거 단지에 축을 부여하기 위해 X자형의 구조로 개발이 되었다.

《사회적인 활동의 영역별로 기능적인 구역을 지정하고, 이렇게 구획된 다수의 존을 합리적으로 연결하여 줄 수 있는 교통망의 체계와 그에 따른 철저한 보차분리(步車分離)의 원칙 》을 언급하고 있는 '아테네 헌장'에 입각하여 건설이 되었던 '대규모 주거단지'(les Grands Ensembles)와는 달

7) 1923년 E.W. 버제스가 발표한 것으로 대도시에 대해 주택지역으로 특화된 위성도시로서, 베드 타운은 그 지역내의 소비수요를 충당하는 것 이상의 별다른 기능을 가지지 않으므로 잠자기 위해서만 귀가한다는 의미에서 나온 말이다. 교외에 확산된 고급주택지로서 자가용을 가지고 중심업무지대에서 종사하는 사람들의 거주지이며, 전원적 경관을 이루는 특색이 있다. 직장과 주거지의 분화는 러시아워(rush hour)현상을 일으켜 도시교통에 큰 부담이 되고, 도시경영상에 있어서 재정부족 문제를 야기시킨다.

이, 조닝의 개념에 대해서도 다시 한 번 고려되었다.

지나친 기능의 분리는 도시의 일체성을 해칠 위험이 있다는 주장이 제기가 되었다. 《도시가 발달하면 지역적 기능분화가 이루어지고 거대도시(megalopolis)로 되어 도심을 축으로 한 대도시권이 형성된다. 1923년, E.W. 버제스는 도시내부 지역배열을 중심업무지대·점이지대(漸移地帶)·노동자주택지대·중류주택지대·정기통근권자지대의 5가지로 설정하였다.》

초기 도시화의 과정에서 제안이 되었던 기능적인 도시권의 구획은 차후 또 다른 도시화의 새로운 문제점들을 낳게 된다. 이리한 배경 하에서, 도시가 그 기능을 원활히 수행하기 위해서는 도시의 각 기능들이 단절되는 것보다는 그 적절한 지점을 선정하고 그곳에서 각 기능들의 상호교류가 일어나는 것이 더욱 중요하게 인식이 되었다. 물론 기능의 집적이 가져다주는 효율성을 주장하는 사람들의 반론 또한 거세었지만, 오래된 도심이 그 분위기를 생생하게 유지하기 위해서는 여러 기능 들이 적절하게 섞여있는 가운데서 가능하다는 주장이 더욱 지지를 얻었다.

### (2) 도시계획 주체의 변화

'대규모 주거단지'의 경우 '에꼴 데 퐁제 쇼세'(Ecole des Ponts et Chaussées)[8] 출신의 엔지니어와 건설연구소, 그리고 도시적인 교육을 전혀 받지못한 '에꼴 데 보자르' (Ecoles des Beaux-Arts)[9] 출신의 건축가들에 의해 계획이 수립되었다.

반면에, 신도시의 경우 보통 건축가, 엔지니어, 재정가, 법률가, 경제학자, 사회학자, 측량기사 등으로 구성된 다전공의 계획가 그룹에 의해 이루어졌다.[10] 이들은 직급이나 계통에 구해 받지 않고 각자가 맡은 부분에 대해 자신의 임무를 다하면서 협력해 나갔다. 이 그룹이 한 주요 작업은 도

8) '에꼴 데 퐁제 쇼세'(Ecole des Ponts et Chaussées)는 나폴레옹 공화정 당시 세워진 토목 및 교량에 관한 학교이다. 이 학교 출신의 많은 졸업생들은 주로 건축계와 토목 분야로 진출하여 프랑스의 국토 개발 및 도시화 과정에서 커다란 역할을 하였다. 현재의 건축 학교에서 도시 계획 분야에 대한 교육이 이루어지기 전까지는 프랑스의 각 도시 계획도 이들에 의해서 이루어졌다.

9) 1968년에 현재의 건축 대학이 에꼴 데 보자르에서 분리되어 나오기 전까지 모든 건축 교육은 이곳에서 이루어졌다. 당시의 이곳에서의 건축 교육은 주로 고전에 대한 고증과 그 적용에 치우쳐 있었고 도시 계획에 관한 교육이 정식적으로 시작된 시기는 1958년도 부터였다. 따라서 1959-1960년대에 시행된 대규모의 주거 건설 사업에는 에꼴 데 보자르 출신의 건축가들이 거의 주도적인 역할을 하지 못한다. 이는 르 꼬르뷔지에(Le Corbusier)와 이 학교와의 관계에서도 극명하게 나타난다.

10) 현재 프랑스의 건축사무실의 시스템 또한 비슷한 양상으로, 프로젝트를 진행함에 있어서 경제학자나 구조전문가들과의 충분한 협의가 이루어지고 있다.

시계획의 전체적인 성격을 결정하는 '도시계획 지침 계획서'를 세운 다음 여기에 따라 도시 기반 시설을 건설하고 현상설계를 실시하여 각 지역에 맞는 설계안을 선정하는 것이었다.

또한, 신도시 건설에 참여하게 될 건축가들을 선정하는데 있어서도 대상지의 상황에 따라 서로 다른 모습을 보여준다. 먼저 세르지 퐁트와즈의 경우, 계획가 집단이 구성되어 전체 도시계획을 작성하였다. 세르지 퐁트와즈가 그 지형 상황에 따른  도시형태가 일관된 흐름의 도시계획을 필요로 하였던 것이다.

반면에 마른느 라 발레의 경우는 상황이 다소 달라서 각각의 도시의 단위들이 소수의 건축가들에게 위임이 되어서 설계가 되었다. 그것은 마른느 라 발레가 선형(線形)도시라는 상황에 기인한 것이었고, 따라서 각각의 도시의 단위들 간의 연관성이 세르지 퐁뜨와즈에 비하면 덜 강조되었기 때문이다. 따라서 각각의 도시단위들은 동일한 도시계획의 대원칙보다는 그들에게 부여된 도시 특성에 알맞은 계획안을 따르게 된 것이다.[11]

이런 도시 계획상의 변화는 건축에도 나타나는데, 프랑스의 신도시 건설에는 프랑스뿐만 아니라 유럽의 많은 젊은 건축가들이 참가하여 새로운 주거 개념을 선보일 수 있도록 제도적인 장치를 하게 된다.[12]《실제로 앙리 시리아니, 리카르도 보필, 루시앙 크롤 같은 건축가들이 당시 신도시 건설에 참여하여 많은 새로운 주거 공간의 개념을 내놓는다.》

### (3) 도시 공간이용상의 변화

신도시 건설과정에서의 공간이용 상의 가장 큰 특징은 도시권역을 확대시키는 것이 아니라 도시주변 지역을 재편성하는데 있다. 이전의 도시화의 과정이 부족한 주거의 확보에 있다면, 신도시의 건설은 도시가 경제적으로 자족하면서, 주민들이 자발적으로 자치 공동체를 구성하는 이상을 실현시키려 한 점이다.

파리 지역권의 지속적인 인구 증가로 압박을 받고 있던 파리 지역권의 사회 기반시설과 주거 공간에 대한 도시 문제를 기존의 파리지역 도시계획 기본계획인 P.A.D.O.G가 그 충분한 해결안을 내놓지 못하고 있었다. 즉, 도시권의 경계로 설정한 지역 내의 많은 공지를 P.A.D.O.G에 의하면 빈

11) 느와지 르 그랑은 Aymeric Zublena, 발 모뷔에는 Michel Macary, 뷔시 생 죠르쥬는 Rob Krier 에 의해 주된 계획이 이루어졌다.

12) 가급적많은 수의 젊은 건축가들을 신도시 개발에 참여시키기 위해 각 지구별로 현상 설계의 대지를 매우 세분화하여 제시하였다.

공간으로 설정되어 있지만, 당시 도시계획의 예외 규정에 의해서 이들 토지의 상당 부분을 당시 부동산 업자들이 매입하여 개발을 서두르고 있는 상황이었다.[13] 이것이 신도시 계획 전(前) 단계의 토지의 확보 및 그 토지이용 양상이었다.

신도시 건설을 규정하고 있는 그 전략적인 목표와 기본 도시계획 방침은 앞에서도 기술한 바와 같이 기존의 모(母)도시에 대한 의존에서 탈피하여 자족적이고 자치적인 도시를 건설하는데 있다.

이를 위해 먼저 도시화의 축은 현재 강하게 뻗어나가고 있거나 도시의 기반 시설이 이미 되어있는 방향으로 하여 그 성장 잠재력을 키워나가고-이러한 상황은 파리의 한 거대한 축인 Seine강을 끼고 있는 두 신도시 세르지 퐁뜨와즈와 마른느 라 발레에서 확인할 수가 있다 -, 휴식 공간이 최대한 배려될 수 있도록 하고 성장리듬에 유연한 계획을 세울 수 있도록 하였다.《여가 활용의 욕구가 더욱 커져감에 따라 거주민들이 자연에 쉽게 접근할 수 있도록 하였고, 도시화의 과정에서 자연이 훼손되거나 농촌지역이 난개발 되는 것을 최대한 억제하고자 했다》 그리고 새로 세워질 도심은 파리로만 향하고 있는 현재의 단일성 도심 계획에 대한 대안이 될 수 있도록 하였으며, 또한 기존의 변두리와 앞으로 지어질 신도시를 동시에 통합하게 될 구심점이 되도록 하였다.《신도시내에 필요에 따라서는 새로운 도시 중심을 건설하여 구(舊)도시와의 연계를 원활히 하는데 주력하고자했다 : 세르지 퐁뜨와즈의 경우》

이같은 목표 아래 도시 계획의 범위에 따라 지역차원-도시차원-지구차원의 공간 이용 계획이 제시되었다.[14]

### 1) 지역적인 차원의 공간이용 계획

이것은 주로 거시적인 기능의 분배, 지리적인 특성, 주로 사회 간접시설의 분배를 다루고 있다. 파리의 경우 신도시를 선택하는데 있어서 최우선의 기준이 된 것은 바로 대지의 여건이 과연 신도시를 수용할 수 있느냐 하는 것이었다.

파리의 지리적인 구조는 센느 강의 흐름의 방향과, 이것에 직각으

13) Pierre Merlin, professeur à l'Université de Paris l, président de l'institut d'urbanisme et d'aménagement de la Sorbonne. <Origines et devenir des villes nouvelles> Villes nouvelles en France, Economica 1989. p.68

14) 정인하, <프랑스 신도시 개발의 도시사적 맥락과 그 공간 이용 계획에 관한 연구>, 대한건축학회 논문집 10권 7호 통권69호 1994, 7월

로 형성되어 있는 지류들(마른느 강, 와즈 강)의 흐름에 의해 남남동과 북북서의 두 가지 축을 중심으로 형성되어 있고 이러한 흐름을 따라 파리와 주변 도시의 사회 기반시설들과 산업시설들이 위치하고 있다. 이와 같은 자연적인 특징이 도시공간의 확장의 방향을 규정하였다.

### 2) 도시차원의 공간이용 계획

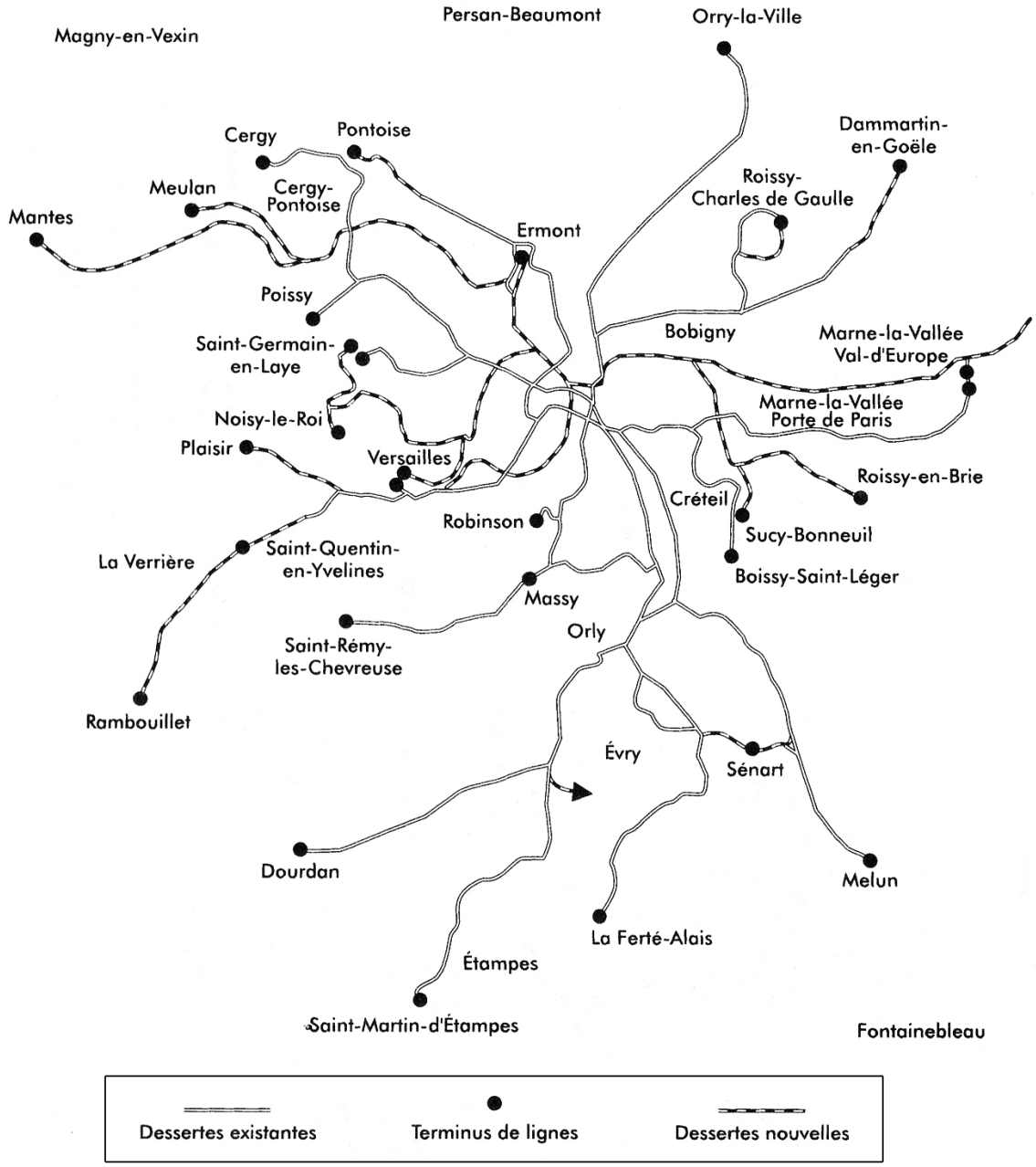
각 신도시의 수용 능력(인구, 고용, 사회 간접 시설)과 필요한 면적을 구획하는 것이다. 또한 도시계획의 지침, 도시 조성의 원칙, 대규모 공공시설의 위치, 각 지구의 개괄적인 윤곽과 그들의 기능 등을 결정하는 작업이 이루어졌다.

신도시 계획의 과정에서 위의 내용과 관련된 몇 가지 기본 원칙이 제시되었다. 먼저, 각 신도시는 그것의 성장과 균형 발전에 필요한 모든 기능을 가진 살아있는 조직이어야 한다. 이것은 신도시 계획의 개념 중 '자족형도시'의 내용과 관련을 지니고 있는 것으로 인근 대도시에 대한 그 의존을 최소화하고자 한다. 이 기능들이 다양하게 구성되어서 하나의 도시를 특징짓는 행위시스템을 구성할 수 있도록 서로 유기적으로 연관되어야 한다는 점이 제시되었다. 두 번째로, 도시의 경계는 기존의 일률적인 경계를 피하고 '영향권'이라는 기능에 따라 유동적일 수 있는 개념으로 대체되었다.《이는 전술한 '도시계획 개념의 변화'에서 조닝(zoning)에 대한 고려 양상의 변화와 관련이 있다.》그리고 환경 개념이 중시되어서 신도시와 이를 에워싸고 있는 농촌 지역과의 조화로운 관계가 유지되고 신도시의 건설이 기존 도시 구조를 파괴하지 않도록 하였다.

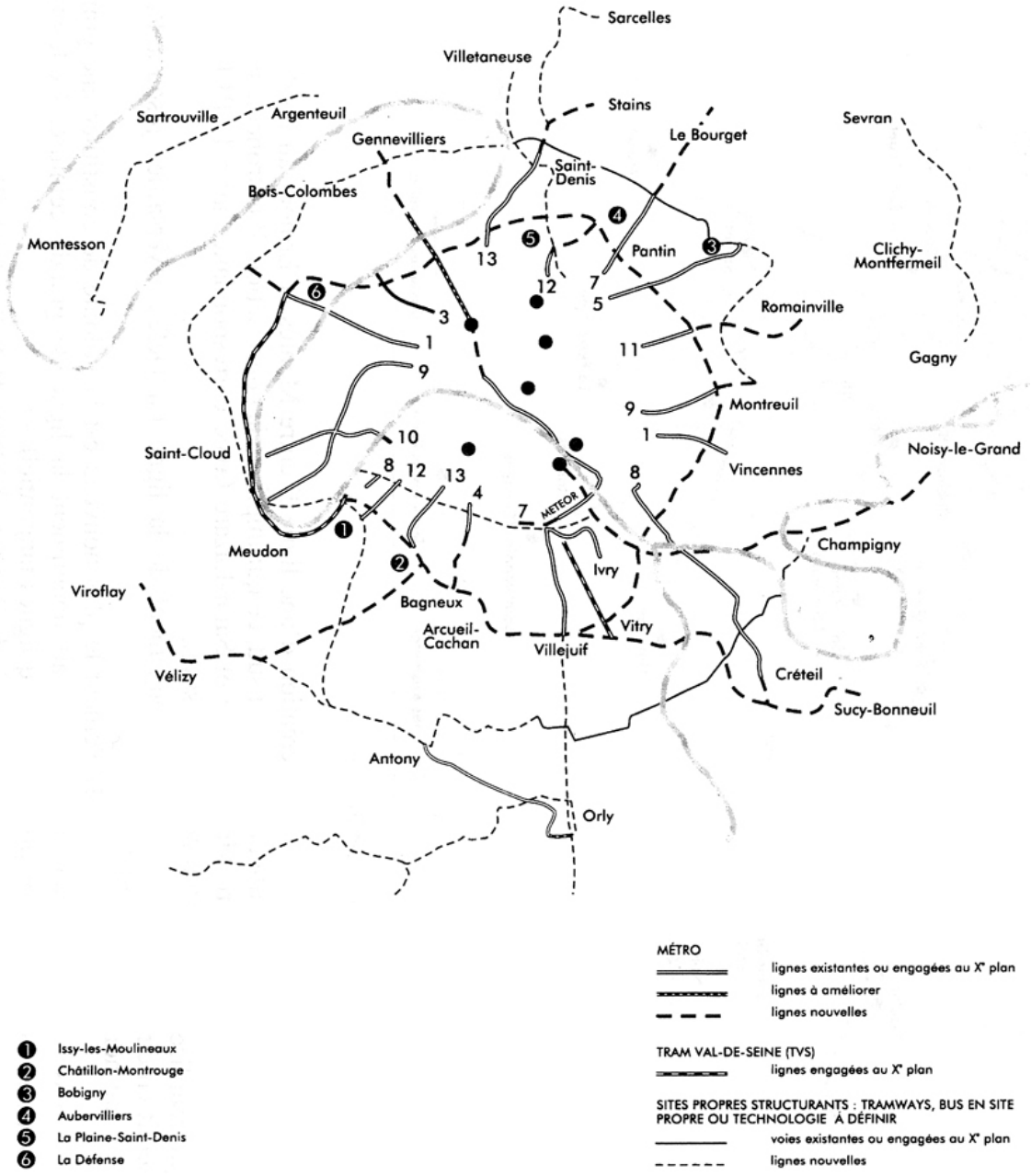
### 3) 교통체계 구성계획

신도시 계획에 있어서 교통체계에 대한 계획은 그것의 개념이 도시 환경의 구성에 가장 큰 영향을 미친다는 점에서 매우 중요하게 고려가 되었다. 이것에 의해 도시의 블럭이 결정되어 버리고 또한 이것의 계획 양상에 따라 소음과 모든 불편함에 대해 도시 생활의 노출 여부가 결정이 된다.

이를 위해 최초 계획시 철저한 보차 분리를 시행하여, 보행자들을 자동차로부터 보호하고자 하였지만 후에 도시 이미지의 보호 차원에서 수정이 이루어진다. 하지만 이들의 기능성은 철저히 추구가 되는데, 왜냐하면 이들이 도시를 이루는 다양한 요소들, 즉 사회 제반 시설들, 공업시설, 위락시설 등을 연결하여 주는 주된 수단이기 때문이다.




RER (고속 지역 전철)의 교통연결망 (출처 : 프랑스 국영철도 SNCF)




우회도로권역까지의 지하철연결망의 확장 (출처 : Direction régionale de l'équipement de l'île-de-France)

# 3. 지역 정책의 변화

## (1) 새로운 지역 정책의 개시

1940년대부터 프랑스의 계획시스템은 매우 강력한 중앙집권적인 형태를 지니고 있었다. 프랑스는 오랜 동안 단일국가로서의 중앙집권의 전통을 유지해 왔다. 전술한 바와 같이 프랑스의 도시화 과정은 중앙 정부의 강력한 주도하에 이루어져왔다.

1970년대에 과도한 중앙집권 체제에 따른 국가로의 권한집중과 규제가 효율성을 저하시키며, 다양성을 살리지 못한다는 비판이 제기되면서, 1982년 사회당의 미테랑(F. Mitterrand) 대통령은 국가행정구조 개혁의 일환으로 지방분권 개혁을 단행하였고, 지역정책의 분권화를 도모하였다.

프랑스는 수도권은 지나친 인구 및 산업 집중과 지역 불균형의 문제가 심각하여 이를 해결하는 것이 지역 정책의 중심 기조를 이루었다. 이 같은 수도권 집중과 지역 불균형 문제를 해결하기 위하여 1950년대 중반부터 입지 규제를 비롯한 각종 정책 수단을 도입하였다.

이러한 정책이 시행 된 후 1950년대까지 높은 증가를 보이던 수도권 인구 비중은 1960년대부터 안정화되었고, 지역 불균형도 상당히 완화되었다. 또한 최근에는 수도권 규제에 대한 '건축허가제'(agrément) 및 '과밀부담금제'(redevance) 등으로 지역 불균형에 대한 적극적인 해결 방안을 시행하고 있다.

## (2) 프랑스 지역정책의 구분

프랑스의 지역 정책은 1982년 3월 2일 《꼬뮌(Commune), 데파트망(Département) 및 레죵(Région)의 권리 및 자유에 관한 법》이 공표되면서 그 이전의 시기를 지방 분권화의 전(前)단계, 그 이후를 지방 분권화의 단계로 구분지어 볼 수가 있다.

1982년 지방분권의 이전까지는 중앙 집권적 개념에 바탕을 두었으나 점차 지방 분산과 함께 지역적 개념이 확대 적용된 후에 1982년 지방 분권화의 실시로 지역적 개념에 바탕을 둔 정책으로 전환되었다.

| 연도 | 법률 및 헌법 | 내용 |
|---|---|---|
| 1982.3.2 | 꼬뮌, 데파트망, 레죵에 관한 권리 및 자유에 관한 법 | -레죵은 광역지방자치 단체로 승격<br>-사전통제 폐지, 지사(préfet)제도 개혁 |
| 1982.7.29 | 계획의 개혁에 관한 법 | -계획 체제 정비, 계획계약제 도입 |
| 1983.1,7,12 | 꼬뮌, 데파트망, 레죵, 국가간의 권한 배분법(1.7), 개정법(7.22, 12.29) | -권한배분 체계와 권한배분의 배경<br>-권한이양과 재원배분 방법 |
| 1991.7.13 | 도시에 관한 기본법 | -주거의 다양화, 사회주택 |
| 1995.2.4 | 국토계획 및 발전기본법 | -국토계획발전의 기본 방향 정립 |
| 1999.6.25 | 지속 가능한 국토계획 및 발전 기본법 | -사회발전, 경제적 능률성 및 환경보호를 결합한 국토의 균형적인 발전 |
| 1999.7.12 | 지방자치단체(꼬뮌)간 협력 간소화 및 강화법 | -협력방식의 단순화, 간소화, 재정협력 강화 |
| 2000.12.13 | 도시연대 및 쇄신에 관한 법 | -도시연대 및 쇄신 : 토지이용계획(POS)과 도시기본계획(SD)의 재정비, 도시발전간의 균형, 노후주거지 재생 |
| 2003.3.28 | 공화국의 지방분권화된 조직에 관한 헌법 개정 | -국가조직 지방분권화, 보충성 원칙과 선도 지방자치제, 권한이양, 자치입법 및 재정권, 주민투표제 |

지방분권 이후 지역정책 관련 주요 법률 개정 내용

### (3) 지방 분권화 이전의 지역정책

1982년 지방분권화의 개혁이전의 경우는 중앙 정부의 주도로 추진되었으며, 주로 입지 규제(건축허가제 및 과밀부담금제), 각종 기관의 지방이전, 지역발전기금(보조금제) 등의 지방분산 정책, 성장거점의 개발—주로 신도시 개발에 의한—정책의 실시 및 특정지역 개발정책이 그 중심을 이루었다.

제 2차 대전 후 프랑스 정부는 경제 개발 및 국토 개발이라는 측면의 지역정책에 역점을 두었는데, 그 효율성을 높이기 위해광역 행정의 필요성을 인식하여 광역 행정구역(레죵 : Région)을 확정하였다. 레죵은 창설 초기에는 중앙 정부의 통제를 받는 단순한 행정 구역이었는데 1964년에는 지역 단위의 행정 협의체가 구성되고, 1972년에는 영조물법인 (간접선거에 의

한 지역의회 및 경제사회위원회를 둠)으로, 1982년에는 지방분권화와 함께 광역자치단체로 그 지위와 역할이 강화되었다.[15]

### 1) 건축허가제(agrément)의 실시

프랑스 정부는 민간부문에 대한 지방분산의 대표적인 규제수단으로 '건축허가제'(agrément)가 도입되었다. 이는 파리시 권역의 과밀 억제를 위해 기업 시설 및 확장시 사전에 건축 허가를 받는 제도로 과밀부담금제에 앞서 1955년에 실시되었다.

《1955년 6월 30일의 정관(decrét)에 의해 건축허가제는 공공기관에까지 확대 적용되었다. 또한 1958년 12월 30일의 정관(decrét)에 의해 건축허가제는 사유지의 업무용건축물의 건설에까지 확대 적용되었다.》[16]

《업무용 건축물을 대상으로 1990년에 제정된 '연간세'(taxe annulle)는 1999년에 창고나 상업시설물에까지 확대적용이 되었다. 또한 1955년에 제정 · 적용 되었던 '산업개발보조금제'(Prime de développement industriel ou d'adaptation industrielle)는 1982년 '지역개발보조금'(Prime d'aménagement du territoire: P.A.T)으로 공표되었다.》[17]

지방 분산화 정책의 중요한 변화가 1967년부터 시작이 되었다. 건축허가제는 지역(Région)내에 입주하여 있는 기업체들의 조정의 수단으로도 쓰이기 시작했다. 요컨대 건축허가제는 기업의 산업적으로 열악한 지방으로의 분산을 장려하기 위해, 특히 신도시로 기업을 분산시키기 위해 이용이 되기 시작한 것이다.《이러한 것은 입지를 억제하기만 하는 '과밀부담금'과는 다른 양상을 보여준다.》

### 2) 과밀부담금제(redevance)의 실시

'과밀부담금제'(redevance)는 먼저 1955년에 제정된 '건축허가제'의 취지와 같은 맥락에서, 파리시 및 주변지역의 과밀지역에 산업 및 서비스업의 집중을 억제함과 동시에 그러한 시설들을 지방으로 분산시키기 위해 1960년에 도입되어 1982년에 부분 폐지되었다가 그 후 개정과 보완을 통해 오늘날까지도 유효하게 적용이 되고 있다.

---

15) 국민경제자문회의(2001), <수도권 규제현황 및 향후 정책방향에 관한 연구>

16) Pierre Merlin, professeur à l'Université de Paris l, président de l'institut d'urbanisme et d'aménagement de la Sorbonne. <l'île de France hier, aujourd'hui, demain> 2003. p.74

17) Pierre Merlin, professeur à l'Université de Paris l, président de l'institut d'urbanisme et d'aménagement de la Sorbonne. <l'île de France hier, aujourd'hui, demain> 2003. p.69

'과밀부담금'은 수도권 전체를 대상으로는 하지만 주된 적용대상이 과밀지역에만 한정된다는 점에서 '건축허가제'(agrément)와는 다르다. 이 두 제도는 최초 도입할 당시에는 공장과 업무용시설 모두를 규제 대상으로 하였으나 공장의 경우 1982년 12월 3일 법률에 의해서 '과밀부담금' 대상에서 제외되었다.[18] 《공업시설과 마찬가지로, 업무용 건물의 신축이나 확장도 동일하게 1960년도부터 과밀부담금의 적용 대상이 되었다. 과밀부담금은 입지상황에 따라 1㎡당 61€부터 244€까지 차등 적용되었다. 1982년에 신도시로의 기업이나 업무시설의 이전을 장려하기 위해 건축허가제처럼 신도시 지역 내에서는 폐지되었다. 》[19]

전술한 바와 같이 '건축허가제'가 기업체들의 지방 분산을 유도하는 기능이 있었다면, '과밀부담금제'는 입지를 억제하는 기능만 할 뿐 기업의 지방 분산화에는 그 기능이 없었다. 하지만 기업의 입지에 대한 조정으로 파리권역 내의 기능의 재배치에도 그 주된 역할이 있었다.

### 3) 지역개발보조금 정책

파리시로의 산업집중을 억제하기위해 1950년대 중반까지 주로 기업에 대한 간접적인 지원을 하였으나 지방 분산효과의 미흡으로 그 후 파리권역내의 입지 규제와 토지개발 측면에서 우선시되는 지역에 입주하는 기업에 대한 재정 · 세제적 지원을 위해서 지역개발보조제를 확대하였다. 이는 낙후지역에 입지하는 기업의 신설 및 확장 그리고 업종의 전환 등에 대한 각종 여러 가지혜택을 부여하였으며 지방의 상황에 따라 수시로 조정이 되고 지원방식이 다양화되었다. 지원체계가 지나치게 다변화된 나머지 그 효율성에 대한 재고의 필요성이 제기되면서 수차례에 걸친 개정과 보완의 과정을 통해 1982년 중앙 정부에 의해서 지원이 되는 '지역개발보조금(P.A.T) 정책이 마련이 된다.

### 4) 각종 기관의 지방 분산정책

산업과 공공부문의 지방이전 정책은 1955년 파리권역의 과도한 성장과 집중을 억제하고 산업적으로 열악한 지역의 개발을 촉진하기 위하여 제안되었다. 처음에는 공업부문에 한정되어서 적용되었으나 차후 곧 공공부문으로 확대 적용되었다.

---

18) 배준구, <프랑스의 지방분권 이후 지역 정책>

19) Pierre Merlin, professeur à l'Université de Paris l, président de l'institut d'urbanisme et d'aménagement de la Sorbonne. <l'île de France hier, aujourd'hui, demain> 2003. p.75

특히 1963년 '국토 및 지역발전기획단' (D.A.T.A.R. ; Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale)[20]이 창설된 후 교육 및 연구·금융부문 뿐만 아니라 행정 및 공공기관으로 확대되었다.

1970년대 중반 이후 '석유 파동' 등의 경제 침체에 따른 예산 감소에 따라 공공부문의 이전정책이 소강상태를 보인 후 1980년대 말의 지역 불균형 및 수도권의 과도 성장에 따른 관심 재고와 경제회복에 따른 예산 확보로 1990년대에 들어와서 다시 수도권 공공기관의 지방 분산이 활기를 띠게 되었다.

#### 5) 지방 분산화 정책의 성과

'과밀부담금제'에 의해서 비소로 완성이 되어진 '건축허가제'는一초기에는 일 드 프랑스지역내의 건물의 철거에 대한 보조금제도에 의해一일 드 프랑스지역에서의 공업화의 배경을 뒤흔들어 놓았다. 1955년부터 1975년의 빠른 경제적 성장의 시기에, '건축허가제'는 분산화정책 특히 파리 기업의 지방으로의 진출에 의해 지역의 공업적인 성장에 제동을 걸었다. 《1967년부터 '건축허가제'는 지역 내에서 분산화를 적극 권유한다. 이는 파리 등 대도시의 상대적인 탈공업화로 이어졌다. 》[21]

### (4) 지방 분권화 이후의 지역정책

지방분권 이후의 정책은 기존의 지방 분산정책과 특정지역개발정책을 수정 및 보완하면서 분권 측면, 혁신 및 연대 측면에 중점을 두었다. 분권은 권한 이양, 중앙 통제의 완화를 통한 지역의 자율성과 민주성의 제고를 의미한다. 분산은 대도시의, 특히 파리권역에 집중된 인구, 산업, 공공기관 등을 다른 지역으로 이전하는 것을 뜻한다. 혁신은 지역 발전을 위한 산업의 구조 조정 및 기업 지구 신설, 혁신 기업의 유치를 통한 혁신 프로그램을 의미한다. 연대는 분권화에 따른 분리 및 단절 등을 방지하기 위해 지역 및 도시의 새로운 메카니즘 구상과 연대 기금의 조성을 의미한다.[22]

---

20) 1963년 드골 대통령 하에서 이전에 국토발전계획에 관련된 업무들이 부처간 협력 부족으로 야기되는 문제를 시정하고 지역의 균형있는 발전과 경제적 잠재력을 증진시키기 위한 목적으로 창설되었다.

21) Pierre Merlin, professeur à l'Université de Paris l, président de l'institut d'urbanisme et d'aménagement de la Sorbonne. <l'île de France hier, aujourd'hui, demain> 2003. p.70

22) 배준구, <프랑스의 지방분권 이후 지역 정책>

### 1) 분권화 측면의 지역 정책

#### ① 중앙차원의 담당기구의 구성

지역정책은 중앙차원에서 '국토정비 및 지역발전기획단' (D.A.T.A.R)이 중심적 역할을 하고, 이 외에 여러 위원회와 자문 기관이 부분적인 역할을 담당하고 있다. 《이 기획단은 1980년대에 지방분권화의 여파와 1986년 중도 우파 정부의 등장으로 시장경제를 중시하면서 기존의 인력자원 육성 부문과 중기 및 단기 계획 부문의 일부 기능이 축소되었다.》[23] D.A.T.A.R 은 현재 지역균형 및 지속발전과 결속에 목표를 두고, 중앙 부처의 부문별 정책 조정, 유럽연합과의 지역정책 조정, 외국자본 유치 등의 기능을 수행한다. 특히 계약사업(국가와 레죵간, 도시와 농촌 거점 등)의 재정정책 시행 유도, 국가정책과 지방차원의 개발사업간 조정 및 촉진, 공공 정책의 지역화 사업 참여, 우선 사업에 대한 보조 지원, 기금(지역 발전기금, 유럽 기금 등)의 배분 및 조정 등을 주요 임무로 한다.(DATAR. 2002)

'국토정비 및 지역발전기획단'은 수상직속 기관(1963년부터 1967년까지)으로 창설된 후 소속 부처가 수차례 변경되었으며 '국토계획 발전부처간위원회'(Comité interministériel d'aménagement et des développement du territoire, C.I.A.D.T)[24]의 사무처 역할을 하며, 부처 간 조정을 입안하고, 정책결정의 시행을 담당한다. 또한 '국토계획발전국가위원회'(Conseil national d'aménagement et des développement du territoire, C.N.A.D.T)[25]의 사무처 역할을 한다.

#### ② 지역차원의 담당기구의 구성

23) 지스카르 데스탱(Giscard d'Estang)대통령 집권(1974～1981)당시, 자유주의를 표방하며 권위주의 반대, 지방자치 확대, 개인의 자유를 중시하는 정치적 자유주의 뿐만 아니라 정부개입 축소, 경제적 평등 등의 경제적 자유주의를 당 이념으로 한다. 또한 EC의 경제·정치 통합을 지향한다.

24) C.I.A.D.T는 수상 주재 하에 운영되는 국토 및 발전에 관한 정책과 우선 사업을 결정하는 최고정책결정기관으로 관련 장관 전체가 참석한다.

25) C.N.A.D.T는 1995년에 설치되어 국토계획 및 발전정책의 시행에 대한 국가, 지방자치단체 및 유럽연합의 의견과 제안 사항을 공표하며, 국토종합계획과 분야별 계획의 작성에 참여하여 의견을 제시하고 정기적으로 국토종합계획의 실행을 위해 자문을 하며 5년마다 실시되는 평가에 참여한다.

1982년부터 지방분권화와 더불어 레죵은 광역지방자치단체의 지위가 부여되고, 그 권한과 역할이 확대되었다. 수립 및 집행권을 부여하여 역할을 하도록 분권화한 것이다.

1995년 2월의 법률에 따라 레죵기본계획의 수립과 수도권계획기금(F.A.R.I.F)의 수입에 대한 권한이 레죵에 이양이 되고 그 역할이 대폭 확대되었다.《이전의 경우 수도권기본계획의 수립은 중앙정부가 레죵과 협의를 하되 그 주도적인 역할을 중앙정부가 하였다.》

#### ③ 계획계약(Contrat de plan)의 도입

1982년 7월 계획의 개혁에 관한 법률 제정에 의하여 분권화된 계획체제가 마련됨에 따라 1984년부터 '계획계약'(Contrat de plan)제도가 채택되어 지역계획의 분권화가 도모되었다. 계약은 국가와 관계담당자(주로 지방광역단체)간의 공통되는 사업에 대하여 그 사업과 재정투자를 약속하고 일정기간(5년에서 7년)에 걸쳐 시행되며, 계획의 분권화 및 민주화를 위한 새로운 수단으로 제시된 것이다.

### 2) 분산화 측면의 지역 정책

#### ① 각종 기관의 지방이전 강화

1982년 지방분권 이전부터 활발히 진행되어 오던 공공기관 및 산업시설의 지방 분산정책은 지방분권 이후 더욱 강화된다. 수도권 소재 공공기관의 지방이전 방법은 민간부문과 부분적으로 차이가 있다. 《이전은 '공공기관지방이전위원회'(C.I.T.E.P)에서 마련되며 '국토계획발전 부처간위원회'(C.I.A.D.T)에서 결정된다》

'국토계획발전부처간위원회'(C.I.A.D.T)는 1991년부터 2003년까지 42,000명의 공공기관 직원을 지방으로 분산시키는 계획을 결정하였다. 《공공 서비스시설의 지역적 편중을 해소하기위한 분산화 정책은 1991년부터 1993년 계획까진 대체로 그 결과가 만족스럽지 못했다. 하지만 그럼에도 불구하고 확실한 결과가 도출되었다. 1998년 7월 1일자의 결산에 의하면 비편중화 된 지역 및 진행 중인 지역의 고용수가 18,000에

이르렀고, 가까운 시일 내에 25,000에 이를 것으로 내다보았다. 》[26]특히 이 가운데 '국립행정학교'(E.N.A)는 1991년 11월에 스트라스부르(Strasbourg)로 이전하기로 결정이 된 후 2단계《1단계는 1993년 1월, 2단계는 1994년 1월》로 이전되었다. '국립행정학교'(E.N.A)의 지방이전은 많은 반대에도 불구하고 강력하게 추진되었다. 그것은 그 위상 및 명성을 감안할 때 상징적인 의미를 지니고 있다. 교육 및 연구부문의 경우 20년 전부터ㅡ대략 신도시 계획이 구체화되는 시점부터ㅡ지방대학의 발전이 뚜렷하게 나타나고 있고, 우수한 인재를 양성하는 각종 특수 분야의 고등교육기관이 지방으로 이전하였고 교육 및 연구 중심지대가 적극 육성되었다.

#### ② 분산정책을 위한 규제와 완화

1980년대 초반부터는 파리권의 인구 및 산업의 집중이 현저히 감소하고 지방분권화와 유럽 통합에 대비하여 수도권 기능 강화를 위하여 1985년에 종전의 규제가 완화되었다. 이러한 규제 완화로 사무실 신설이 대폭 증가함에 따라 1989년과 1999년에 수도권 정비 차원에서 다시 규제가 강화되었다.[27]

건축허가(agrément)는 파리에 입지할 공장이나 사무실 착공 억제에 효과적인 수단이었지만 원래 의도와 같이 낙후지역으로 이전한 경우는 드물고 파리 주변으로 많이 이전하여 기대 효과에 미치지 못하였다.

과밀부담금은 도로 건설 및 지방분산 재원으로 활용되어 지역 발전에 기여하였으나 파리권역 내에 노후시설의 증가와 신규도시 기능의 수용 곤란의 문제를 야기하였다.

### 3) 연대 측면의 지역 정책 : 지역간 연대체계 구축

1982년 분권화 이후 복잡성이 증가되어 지역에 대한 새로운 접근이 필요한 시점이 되었다. 도시권 내에서 꼬뮌간의 관계에 대한 새로운 체계

---

26) Pierre Merlin, professeur à l'Université de Paris l, président de l'institut d'urbanisme et d'aménagement de la Sorbonne. <l'île de France hier, aujourd'hui, demain> 2003. p.75

27) 1972년 1,500㎡부터 건축허가제의 규제 대상이 되며(창고의 경우 5,000㎡), 1985년에는 3,000㎡로 완화되며 1995년에는 1,000㎡(창고의 경우 3,000㎡)로 다시 강화 된다.

를 구성하고 관리를 해야 한다는 필요성, 아울러 도시권이 레죵과 함께 지역 정책에서 협력자로서 주요한 결정적 역할을 하며 공공행위의 목표로 사회적 연대와 지속가능한 발전을 해야 한다는 견해가 제시되었다.

도시권의 계획은 자연 조건의 결속을 기초로 형성된 사업을 마련하기 위하여 지방정부의 주도로 추진된다. 꼬뮌간의 협력체계의 확립을 위해, '꼬뮌간 협력 간소화 및 강화법'을 제정한다. 이는 도시와 농촌간의 대립을 해결하고, 공공 서비스의 재조직과 정비를 그 목적으로 하고 있다.

'도시연대및쇄신법'은 기존의 '토지이용계획'(POS)과 '도시기본계획'(SD)의 재정비, 도시발전간의 균형도모, 노후 주거지의 재생을 통하여 도시쇄신과 연대를 실현하도록 규정하고 있다. 이에 따라 '지역의 재구성'이 촉진되고 새로운 경제 자료, 사회실상의 변화에 의하여 지역간 연대와 협력이 강화되고 있다.

프랑스의 분권화 이후의 지역 정책은 수도권과 비수도권이 상생 및 보완 그리고 협력하는데 역점을 두었다. 즉 단순한 수도권의 인구 집중 억제가 아니라 비수도권에 대한 종합적이고 체계적인 지원과 투자—기반 시설 확충, 세제 우대, 보조금 지급, 고용 촉진 등—를 지속적으로 추진하는데 역점을 두었다. 이러한 정책은 수도권의 인구 비중을 일정 수준으로 유지하는데 기여하였고, 실질적인 지방 발전을 통하여 수도권 규제 완화 및 경쟁력 강화 정책에 대한 반발을 줄이고 당위성을 확보하는 계기를 마련하였다.

# 제 2 . 신도시 건설 사례

## 1. 발 드 뢰이유 (Val de Reuil)

### (1) 개관

프랑스 북서쪽, 루앙 남쪽지역 센느강변 보드뢰이유 (Vaudreuil) 꼬뮌에 1975년부터 건설되어, 1985년에 발 드 뢰이유(Val de Reuil)로 개명된 인구 15천명의 꼬뮌으로 프랑스 신도시중 가장 젊은 신도시중 하나이다. 그 밖의 개괄적인 사항을 살펴보면 다음과 같다.




- 행정구역 : 북노르망디(Haute Normandie) 레죵, 외르(Eure) 데파트망
- 건설목적
  - ☞ 파리지역의 3차 산업을 적극적으로 유치
  - ☞ 루앙(Rouen)지역의 주거 밀집 상황의 완화
  - ☞ 자연환경에 일체화된 도시화 정책의 실현
- 건설기간 : 1972~1985
- 위치 : 루앙에서 27㎞, 파리에서 100㎞
- 교통 : 프랑스국영철도 (SNCF) 파리 생-라자르(St.Lazare)역에서 연계
- 꼬뮌(commune) 수 : 1개
- 면적/인구 : 3,100 헥타르(ha)/ 13,245명

### (2) 신도시 형성 과정

- 1967. 7월 '센 주변의 연구계획'(Mission d'Etude de la Basse Seine)과 연계하여 '보드뢰이유'(Vaudereuil) 신도시 계획을 채택(국토계획발전부처간위원회(C.I.A.D.T))
- 1972. 6월, '보드뢰이유'(Vaudreuil)신도시 '공공개발공사'(E.P.A) 설립
- 1972.12월, 보드뢰이유(Vaudreuil) 도시집합체(l'Ensemble Urbain) 설립
- 1981.9.28. 보드뢰이유-전 도시집합체(Le Vaudreuil-Ex Ensemble Urbain) 꼬뮌으로 탄생
- 1981.12. 최초의 시의회선거 실시, 23명의 의원 선출 및 시장 선출 (Bernard AMSALEM)

- 1984.11.19 기존 Le Vaudreuil꼬뮌과 이름의 혼동을 방지하기 위하여 '발 드 뢰이유'(Val de Reuil)로 개명
- 1996. 12월, 루비에 (Louviers), 발 드 뢰이유(Val de Reuil), 앵카르빌(Incarville)의 세 지역의 꼬뮌 공동체(Communauté de commune) 창설
- 2000. 1, Seine-Eure 도시광역권 가입

※ Seine-Eure 도시광역권 : 2005. 1.현재 21개 꼬뮌(인구 6만명) 가입

## (3) 신도시의 주요 현황

### 1) 인구증가의 역동성

1975년 도시형성 당시 378명에서 15년만에 30배 증가하였고 주변 도시공동체 거주인구까지 감안하면 프랑스의 가장 역동적인 젊은 신도시중의 하나라고 할 수 있다.

| 구분 | 1968년 | 1975년 | 1982년 | 1990년 | 1999년 |
|---|---|---|---|---|---|
| 인구 증가분 | 398 | 378 | 4,400 | 11,359 | 13,245 |
| 주거 증가분 | 167 | 147 | 2,137 | 4,277 | 4,534 |

발 드 뢰이유 인구, 주거의 변화 상황 (1968년-1999년, 출처 : INSEE)

주민구성을 살펴보면 40%가 20세 미만의 젊은 계층으로 나타났다.

### 2) 주요산업

발 드 뢰이유 신도시의 주요산업은 다음의 주요 산업을 중심으로 기업을 유치하였다.

▷ 지역개발의 다양성이라는 측면에서 노르망디 북쪽지역 개발의 거점도시로 정하고

▷ 의료, 전기, 정보, 광학산업을 육성하고

▷ 제약산업을 특화한다.

국가적으로 두 번째 규모인 이 지역의 제약산업은 꼬뮌의 주도적인 산업으로 자리매김을 하였다.

한편, 북노르망디 레죵의 지역개발 및 경제성장을 위해 구성된 루비에(Louviers), 발 드 뢰이유(Val de Reuil), 엥까르빌(Incarville) 꼬뮌공동체의

차원에서 보면 1996년 창설후 3년 만에 31헥타르에 달하는 토지에 22개의 기업이 입주하였고 18,000여 고용 창출이 이루어졌다.

| | 발드뢰이유 신도시 | 북노르망디 레퓡 |
|---|---|---|
| 농업 | 0.1% | 4.6% |
| 공업 | 39.3% | 28.5% |
| 건설업 | 5.6% | 7.4% |
| 상업 | 29.5% | 41.7% |
| 비상업 서비스부문 | 25.4% | 17.8% |

발 드 뢰이유(Val de Reuil)지역 고용분포 상황
(출처 : http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr)

### 3) 도시적 성격

발 드 뢰이유는 노르망디지역의 도시들이 가지고 있는 전통적인 모습은 가지고 있지 않다(마치 미국의 도시를 보는듯한 전체 계획, 자연적인 경관을 보여주고 있는 기업들의 외부 공간들, '도시의 근원'(germe de ville)이라는 이상한 이름의 중심가, 한층 높여진 보행자로 등). 대부분의 공동주택이 지어진 중심가 주변으로, 서민층의 개인주택들이 운집해 있는 주거지들이 위치하고 있다.

주변의 녹지대의 자연환경은 발 드 뢰이유(Val de Reuil)를 전원적인 도시로서의 성격을 가지게 한다. 동쪽의 코넬(Connelles)의 석회절벽으로부터 서쪽의 국유림에 이르기까지, 이러한 자연 한경은 지역 거주민과 주변지역의 적극적인 참여 속에서 야외 스포츠나 여가 활용에 좋은 조건이 되어주었다. 이미 50여개의 스포츠 관련 사업장이 이곳에 개장을 한 상태이다.

### 4) 도시시설 현황

- 120개소의 탁아시설
- 3세에서 15세 아동을 위한 4개소의 놀이방과 1개소의 완구 및 오락기구 대여점
- 3개소의 중학교, 1개소의 고등학교
- 주중 무휴의 160,000㎡의 실내·외 시립 스포츠시설 : 연간 250,000여명의 인원과 45개의 스포츠단체,학술단체,기업들 이용

- ‘Chalands’ 문화센터 : 젊은 계층을 대상으로 합리적인 가격정책과 다양한 프로그램 수행

## 2. 서 프로방스(Ouest Provence)

### (1) 개관




프랑스 프로방스 지방의 서부지역, 마르세이유와 엑상프로방스의 서쪽에 위치한 신도시로 당초 3개 꼬뮌 공동체였다가 2003년부터 6개 꼬뮌으로 재구성된 도시공동체이다. 명칭도 에땅 드 베르 연안(Rives de l'Etang de Berre), 이어 에땅 드 베르 북서안(Nord-Ouest de l'Etang de Berre)등으로 불리었다가 서 프로방스(Ouest Provence)로 바뀌었다.

그 밖의 개괄적인 사항을 살펴보면 다음과 같다.

- 행정구역 : 프로방스-알프스-꼬Em다쥐르(Provence-Alpes-Côte-d'Azur) 레죵, 부쉬 뒤 론(Bouche du Rhône) 데파트망
- 성격 : 6개 꼬뮌 도시공동체인 특별 자치단체
  - ☞ 당초 : Fos-sur-Mer, Istres, Miramas
  - ☞ 추가(2003) : Cornillon-Confoux, Grans, Port-Saint-Louis-du-Rhône

※ Vitrolles 은 EPA해산(2001.12.31)시 까지 신도시에 협력도시로 속했다가 SAN에는 미가입

- 건설취지 : 프랑스 철강산업 재건계획과 관련 폐쇄된 로렌(Lorraine)지역 철강공장을 대체하는 해안지역의 공단 건설
- 건설기간 : 1973~2001
- 면적/인구 : 34,771ha/93,243명
- 위치 : 마르세이유(Marseille)에서 서쪽으로 40㎞
- 교통

☞ 공항 : 마르세이유 프로방스 공항(Aéroport Marseille-Provence)

☞ 철도 : 프랑스국영철도 (SNCF), TGV

☞ 고속도로 연결 상황 : A7, A55, A56 (A : Autoroute)

## (2) 신도시의 형성과정

### 1) 형성과정

에땅 드 베르 연안 신도시의 기원은 '에땅 드 베르' 신도시 개발계획이 명시되어 있는 1969년의 OREAM에서와 '광역개발계획도'(Schéma d'Aménagement global)에서 찾을 수가 있다. 처음에는 33개의 꼬뮌을 포함하고 있다가 후에 12개의 꼬뮌으로 줄게 되었다. 1973년 정치적 사항의 고려에 의해 3개의 꼬뮌으로 구성된다(Fos-sur-mer, Istres, miramas의 3개의 꼬뮌은 서쪽에서 '신도시 개발조합'(S.A.N)으로 조직되고 동쪽으로 동떨어진 비트롤 Vitrolles이 단순히 협력꼬뮌으로 참가).

1972년 8월 3개의 꼬뮌 공동체 구성시 총 면적 27,000헥타르, 대략 112,000여명의 거주민이 살고 있으며, 그 중 37,000여명이 비트롤에 살

| 구분 | Cornillon Confoux | Fos sur Mer | Grans | Istres | Miramas | Port St. Louis du Rhône |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 인구 | 1,191 | 15,339 | 4,200 | 40,965 | 23,341 | 8,207 |

꼬뮌별 인구구성

고 있다. 이 지역의 고용인의 수는 대략 50,000여명에 이르고 그 중 2만여명의 고용이 비트롤에서 이루어지고 있었다.

### 2) 연대별 과정

■ 1972.8.11 이스트르(Istres), 미라마(Miramas), 포-쉬르-메르(Fos-sur-Mer) 도시공동체 구성

■ 1972.12.18 3개 꼬뮌 공동 도시개발조합(S.C.A) 설립

■ 1973. 에땅 드 베르 유역 공공개발공사(E.P.A.R.E.B.) 설립 : 도시개발조합(S.C.A)과 협력꼬뮌인 비트롤 업무 중재

■ 1975

☞ E.P.A.R.E.B.에 의해 비트롤의 그리폰(Griffon)과 크로즈(Croze)에 협의개발

지구(Z.A.C)의 설치《1,500가구》

☞ 이스트르(Istres)에 협의개발지구 설치《2,000가구》

☞ 미라마(Miramas)의 Carraire에 협의개발지구 설치《700가구》

■ 1981

☞ 비트롤(Vitrolles)의 프레스쿨(Frescoule), 리우라(Liourat)에 협의개발지구 설치《1,500가구》

☞ 이스트르(Istres)의 로마니케트(Romaniquette)에 협의개발지구 설치《700가구》

■ 1984. 7.12 도시개발조합(S.C.A)의 신도시 개발조합(S.A.N)으로의 전환, Vitrolles는 미가입

■ 1998 Grans과 Miramas의 유통산업지역에의 협의개발지구(Z.A.C) 설치

■ 2001.12.31 EPAREB 해산

■ 2002.12.31 SAN의 확장(3개 꼬뮌 Cornillon-Confoux, Grans, Port-Saint-Louis-du-Rhône 가입)

## (3) 신도시의 주요 현황

### 1) 입지여건

에땅 드 베르 연안은 새로운 공업시설들을 유치하기에 적합한 위치를 차지하고 있다. 포스(Fos)지역의 항만시설, 철도망, 고속도로망과, 공항과의 근접성은 유통산업의 발달과 더불어 지역발전의 전망을 높여준다.

### 2) 산업규모의 급성장

에땅 드 베르 연안 신도시는 그 산업 활동의 규모면에서 거의 '액성프로방스'(Aix-en-provence)와 '마르세이유'(Marseille)의 규모에 버금갈 정도의 대규모로 성장하였다. 실제로 소개되고 있는 주요한 산업은 연간 30헥타르의 대지를 점유해가고 있는 물류 유통업과 항공 산업, 화학 산업, 정유 산업 그리고 야금(冶金) 산업 등이다. 최근의 공공시설의 주요한 건설은 물류유통업과 연계하여 실시되어지고 있다.

그 결과 포스(Fos)의 공업지대는 활동인구 대비 고용인구의 비율은 1998년 90%로 다른 신도시에 비해서 우위를 점하고 있다.

그 밖에 3개 꼬뮌 공동체 당시 신도시 현황은 다음과 같다.

■ 건축허가 상황 : 공장 : 516,000㎡(건축면적)

- 업무용 건물 : 214,000㎡(건축면적)
- 주거 : 15,900(개소)
- 지역 내 기업체수 : 660개소 (1999년 1월 12일자 기준)
- 전체 면적 : 27,000헥타르(hectare)

| 구분 | 1968년 | 1975년 | 1982년 | 1990년 | 1999년 |
|---|---|---|---|---|---|
| 인구 | 31,867 | 53,836 | 80,731 | 103,767 | 112,225 |
| 주거 | 11,418 | 18,679 | 28,151 | 37,361 | 42,875 |
| 고용 | 11,777 | 38,065 | 42,741 | 48,513 | 46,429 |

신도시 인구,주거와 고용의 변화 상황 (1968~1999년, 출처 : INSEE)

신도시는 지식산업 분야의 발전 등 경제적으로 일단 성공한 것으로 평가된다. 하지만 경제적인 면 이외 정치적 및 도시적 관점에서 진정한 도시의 위치가 정립된 것은 아니며, 마르세이유 대규모 도시권역에 위치한 하나의 위치 점유로만 해석되어지고 있는 형편이다.

### 3) 문제점 - 환경의 보호

신도시에 관한 핵심적인 내용 중의 하나가 이 지역의 생태적인 수준에 관한 것이다. 신도시 지역의 해양환경 및 수자원환경을 회복하기 위한 기술적 조치와 계획을 실행하기 위해서는 수질과 수원 공급체계의 변형 등에 영향을 미치는 공업시설과 에너지산업의 적절한 조화가 필요하다.

대다수의 경우가 그러하듯이, 문제는 신도시의 능력을 넘어선다는 데 있다. 향후 정부와 지역 공동체간의 협상에 달려있다 할 것이다.

## 3. 빌너브 다스크 (Villeneuve d'Ascq)

### (1) 개관

빌너브 다스크는 프랑스 북부 릴(Lille) 광역도시권 중심에 위치하며 3개의 꼬뮌(Ascq, Annapes, Flers)의 합병의 과정 속에서 태어난 신도시




이다. 9개 신도시중 최초로 법제화된 지역으로 당초 릴-에스트(Lille-Est)라는 명칭으로 형성되었다가 후에 본 이름으로 변경되었다. 그 밖에 주요 수치는 다음과 같다.

- 행정구역 : 노르-파-드-깔레(Nord-Pas-de-Calais) 레죵, 노르(Nord) 데파트망
- 성격 : 3개 꼬뮌 Ascq, Annapes, Flers로 구성된 특별 자치단체
- 면적/인구 : 2,746ha/62,400명(2004년, 인구밀도 2,868명/㎢)
- 위치 : 릴(Lille)에서 6㎞, 파리에서 215㎞(TGV로 1시간 소요)
- 교통
  - ☞ 공항 : '릴-레스깽'(Lille-Lesquin) 5㎞거리(고속도로로 10분 소요)
  - ☞ 철도 : 지하철 'VAL'에 의하여 릴(Lille)에 연결
- 신도시 건설기간 : 1969~1983

## (2) 신도시의 형성과정

- 1967. 2. 6. 릴-에스트(Lille-Est)지역의 신도시 건설을 위한 국토개발부처간위원회(C.I.A.T, Comité interministériel d'aménagement du territoire) 창설
- 1967. 3. 22. 릴 도시공동체(C.U.D.L, Communauté Urbaine de Lille) 창설
- 1969. 9개 지역의 프랑스 신도시 계획에 관한 법령 중 최초의 것으로 릴-에스트 신도시의 공공개발공사(E.P.A.L.E)의 창설에 관한 법령 공표.
- 1970. 2. 25. Annappes, Ascq, Flers 3개의 꼬뮌의 병합을 결정하는 데파트망령 공포. 1944년 4월 1일과 2일 사이에 '나치'에 의해 자행된 86명의 학살의 희생자를 기리며, 새로운 꼬뮌의 이름을 '빌너브 다스크'로 명명.
- 1970. 6. 17. Borne de l'Espoir지역과 Brigode지역의 주거지역 협의개발지구(Z.A.C) 및 Portron-Minet지역의 상업지역 협의개발지구 선정.
- 1971. 3. 2. 최초의 주택사업의 개시《Triolo지역에 660채, Saint-Sauveur지역에 120채, 그리고 Croisure 지역에 주거지역 '협의개발지구(Z.A.C)'가 선정》

- 1972. 11. 1. 20가구가 Triolo지역에 최초 입주
- 1974. 9, Pont-de-Bois지역에 최초로 인문과학대학 건설
- 1975.12. 5,100채의 주택사업을 기조로 한 빌너브 다스크 신도시의 협의개발지구 공포
- 1976. 5. 29. 종합운동장(Stadium-nord) 개장
- 1977.11. 8. 시청 인근지역에 도시중심 상업지구(V2) 개장
- 1978. 1. 12. 1978년부터 1981년까지 4년간의 신도시 지역 개발에 관한 국가, 릴의 도시공동연합(C.U.D.L) 그리고 '빌너브 다스크의 꼬뮌들'간의 상호적인 3자 협약의 체결. 거주민들은 구체적인 개발에 관한 도시의 자치권을 이루어냄으로 각 지구의 실현에 적극 참여를 한다.
- 1983. 현대예술 박물관의 개장
- 1983. 12. 27. 릴-에스트 공공개발공사(E.P.A.L.E.) 해산 명령
- 1986. 빌너브 다스크 테크노폴 연합(V.A.T, Association Villeneuve d'Ascq Technopole)의 창설. 이는 지역간의 기술의 교류와 고용의 창출을 목적으로 하고 있다.
- 1996. 프랑스의 가장 왕성하게 활동하는 도시로 선정
- 1996. 12. 4. 신도시의 중심적인 위치에 과학기술 및 문화센터인 《Forum des Sciences-Centre-François-Mitterand》의 개장(1200㎡의 전시장을 갖춘 초현대적인 시설 구비)

| 지역 | 창설 | 완료 |
|---|---|---|
| 생-소뵈르 Saint-Sauveur | 1971 | 1975 |
| 트리올로 Triolo | 1972 | 1982 |
| 플레르-부르 Flers-Bourg | 1973 | 1982 |
| 꾸지너리 Cousinerie | 1975 | 1986 |
| 쌰토 Château | 1975 | 1982 |
| 뽕드봐 Pont-de-Bois | 1975 | 1980 |
| 시청 Hôtel de ville | 1977 | 1987 |
| 프레 Près | 1983 | 1995 |

구역별 형성과정

## (3) 신도시 주요 현황

### 1) 인구의 급격한 증가

비록 그 기간이 다소 짧기는 하였지만 강력하게 추진되었던 신도시

개발중, '빌너브 다스크'는 '보드레이유'(Vaudreuil)와 함께 상대적으로 조속히 프랑스 신도시로서의 성격을 갖춘 신도시 중 하나가 되었다.

빌너브 다스크 신도시의 성장은 수년에 걸쳐 집중적으로 이루어졌다. 1982년 이래로 릴의 인구밀집지역인 도시중심가는 인구의 이동에 따른 인구의 감소 현상이 나타난다. 반면 1968년에 불과 26천명이었던 '빌너브 다스크'의 거주민은 1999년 65천명에 이르게 된다. 이는 거주밀집지역 꼬뮌의 4번째에 해당하는 규모였다(2005년 1월 현재 인구는 7만 명에 달함).

| 구분 | 1968년 | 1975년 | 1982년 | 1990년 | 1999년 |
|---|---|---|---|---|---|
| 인구 | 26,178 | 36,769 | 59,527 | 65,320 | 65,042 |
| 주거 | 6,998 | 10,655 | 19,613 | 22,569 | 23,723 |

빌너브 다스크 지역 인구, 주거의 변화 상황 (1968년-1999년, 출처 : INSEE)

인구구성면의 특징으로는 주민의 연령이 젊다는 점이다. 인구 7만 명의 평균 연령은 29세에 불과하다. 또한 학생은 5만명에 달하고 있다.

### 2) 주거상의 특성

빌너브 다스크 신도시의 주거지역은 지역에 따라 다양한 성격을 갖는다. 경제적인 부유층의 주거지역으로 '브리고드 Brigode', '꾸지너리 Cousinerie', '트리올로 Triolo' 등이 있고 서민층의 주거지역인 '프레'(Prés)를 들 수가 있다. 86%의 'H.L.M.'이 'Pont de Bois'에, 주택소유자의 70%가 'Brigode'지역에 있다.

주거공급을 위하여 많은 하층 노동자들을 위한 주거로 영세민 임대주택(H.L.M.)이 공급되었다. 거의 2명중 1명의 노동자가 H.L.M을 임대하고 있다. 또한 신도시의 대학교육 기관에 재학하는 많은 학생들이 살고 있다.

결과적으로, 빌너브 다스크는, 한쪽 측면에서는 사회보장주택의 강력한 공급에 의하여, 다른 한 측면에서는 경제적 부유층을 대상으로 하는 대조적인 주택공급을 정책을 펴고 있는 신도시이다.

### 3) 경제적 성장

전체적으로 이 신도시의 구성원의 수입은 보통의 대도시들에 비해 상당히 높은 편이다. 노동자들의 수입 또한 연간 95,706프랑(14,724유로)으로 릴(Lille)의 87,112프랑(13,401유로)에 상대적으로 높은 수치를 보여주고

있다.

빌너브 다스크의 고용 규모는 노르 데파트망에서 릴, 루벡스(Roubaix)에 이어 세 번째에 달하고 있다. 2

일상적인 삶에서 릴과의 상호교류적인 관계도 또 다른 하나의 특징으로 꼽을 수가 있다. 매일 38%의 신도시의 주민이 이 지역의 꼬뮌 내에서 직업 활동을 하는 반면 22%는 릴에서 그 직업 활동을 하고 있다.

신도시는 또한 대도시 규모의 거대한 상업 활동의 중심지중 하나로 성장하였는데 - Auchan "V2"[28], 'Flers의 Cora[29]' 등 대형 종합상가 존재 - 고용의 44%가 상업지구안에서 이루어지고 있고, 22%가 서비스 영역에서 이루어지고 있다.

상업지구의 확실한 자리매김은 이 신도시의 경제적인 부의 창출에 커다란 기여를 하고 있다. 거주민 1인당 개인세금의 잠재적인 액수는 릴 주변의 다른 지역들보다 다소 높은 양상을 보여준다. 1998년도를 기준으로 빌너브 다스크는 1인당 1,844프랑을 기록하며 이는 1,703프랑의 다른 릴 주변의 지역보다 높은 수치이다. 그리고 또한 이 신도시에는 릴(50.3%)에 비해 비과세대상의 세대들이 상대적으로 적은 것으로 나타났다(45.3).

### 4) 기타 주요 시설

▷ 대학 : 과학기술대학(USTL, Université des Sciences et Technologies), 인문예술대학(Université des Sciences Humaines, Lettres et Art), 그랑제꼴 (기술사 분야) 등

▷ 오트-보른느(Haute-Borne) 과학공원

▷ 문화시설 : 현대미술관, 미테랑 과학관, 천문과학기술관

▷ 종합운동장(25,000석), 50 테니스 코트, 3 골프장, 41개의 실내 체육관, 15개의 운동장

▷ 국제연합 세계보건기구(OMS) 지정 프랑스 회장 도시

28) 오샹(Auchan)은 프랑스의 대형 쇼핑몰 중의 하나이다.
29) 코라(Cora)도 오샹(Auchan)과 마찬가지로 프랑스의 대형 쇼핑몰 중의 하나이다.

# 4. 일 다보 (Isle d'Abeau)

## (1) 개관

일 다보는 프랑스 중부 리용 남서쪽에 위치한 신도시로 같은 이름인 Isle d'Abeau를 포함하여 Four, Villefontaine, St-Quentin-Fallavier, Vaulx-le-Milieu의 총 5개의 꼬뮌으로 이루어져 있다. 원래 최초의 신도시 개발조합(S.A.N.)은 1972년 Bourgoin-Jallieu의 21개의 꼬뮌 연합체였는데 핵심으로 남아있는 5개의 꼬뮌으로 축소되어 오늘에 이르고 있다. 그 개관은 다음과 같다.

- 행정구역 : 론-알프(Rhône-Alpes) 레죵, 이제르(Isère) 데파트망
- 성격 : 5개 꼬뮌 Isle d'Abeau, Villefontaine, St-Quentin-Fallavier, Vaulx-le-Milieu 으로 구성된 특별 자치단체
- 신도시건설 목적 : 증가하는 리용 광역도시권의 인구 수용 및 산업의 분산화 도모
- 면적/인구 : 6,441ha/40,818명(2003년)
  - ☞ 녹지 면적 : 1,500 ha
- 위치 : 리용에서 25km, 그르노블에서 70km
- 교통
  - ☞ 공항 : 리용 국제공항이 10분 거리에 위치
  - ☞ 철도 : TGV로 파리-리용간 연결, 프랑스국영철도(SNCF)로 리용-일 다보간 연결(30분 소요)
  - ☞ 고속도로 : 리용, 그르노블, 샹베리간 3개의 직통 고속도로 연결

## (2) 신도시 형성과정

### 1) 배경

1970년 5월 26일, 국토개발부처간위원회(C.I.A.D.T)는 리용, 생떼티엔느, 그르노블의 광역 도시권역의 기본개발계획과 관련하여 일 다보(Isle d'Abeau) 신도시 개발을 결정한다.

이러한 계획은 리용의 성장의 한 부분을 리용 광역도시권 동쪽부분에서 적절히 소화해내고자 하는 의도임과 동시 산업활동의 분산화를 의도한 것으로서 특히 사톨라스(Satolas) 신공항의 건설과, 플랜 드 랭(Plaine de l'Ain) 지역의 중공업분야를 적극 유치하는데 그 초점을 맞추었다. 즉,

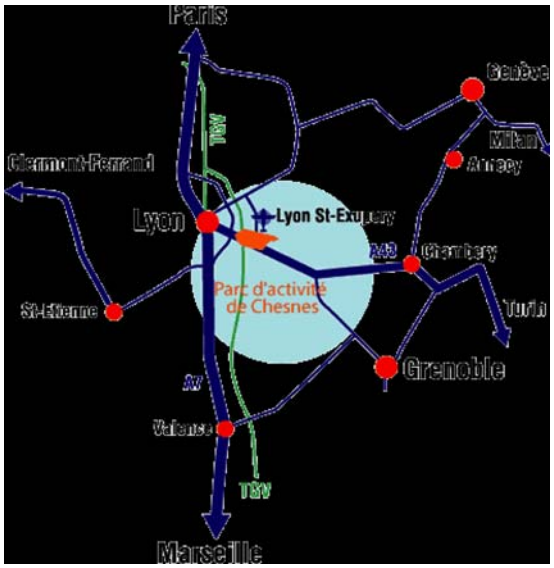
- 리용의 인구밀집지역의 동쪽에서의 과도한 팽창으로 인한 '론-알프스

(Rhône-Alpes)'의 인구 포화상태를 극복하고

- 리용과 그르노블(Grenoble)간 및 리용과 샹베리 (Chambery)간의 연결점 역할을 하면서, 도시 상호간 발전도모

- 상대적으로 낙후된 이제르(Isère) 데파트망 북부의 조직과 개발

- 기존 인프라(고속도로, 철도, 공항 등)에 의한 기득권을 최대한 이용




## 2) 연대별 과정

- 1966. 론-알프스(Rhône-Alpes) 프레페의 지원 속에서 '리용, 생떼띠엔느, 그르노블 대도시연구를 위한 지역조직, Organisme Régoinal d'Etude de l'Aire Métropolitaine (O.R.E.A.M)'의 연구의 착수
- 1968. 2. 8 일 다보 신도시 건설안 결정(국토개발부처간위원회(C.I.A.T))
- 1969. 1. 31 이제르(Isère) 프레페 산하 '신도시 개발과 연구 추진단(MAEAVN)' 창설
- 1970. 5.26. MAEAVN 제출 일 다보 신도시 건설안 최종확정(C.I.A.T)
- 1972. 1.10 일 다보의 공공개발공사(E.P.I.D.A.) 창설
- 1972. 8. 11 일 다보 신도시 창설령 공포
- 1971. 1. 1 도시공동체 개발조합(SCA) 발족 (21개 꼬뮌 참가)
  - 1973 첫주민 Villefontaine 에 입주. 고속도로 A43 개통
- 1975. Satolas 공항 개장
- 1978.12.28 1972. 8.11일 명령 개정령 공포(8개 꼬뮌 참가)
- 1980-1987
  - ☞ Villefontaine에 중심상업지구 조성 : 신도시 최초의 고등학교, 새로운 시청사, 수영장, 미디어센터 등
  - ☞ Isle d'Abeau 주거단지의 조성
  - ☞ 프랑스국영철도(S.N.C.F.)역사의 개장(1985년)
  - ☞ 지역의 중심상업지구의 개장(1986년)
  - ☞ Hewlett Packard의 첫 번째 입주
- 1984. 9.15 SCA를 대체하는 신도시개발조합(SAN) 창설 (잔존 5개 꼬뮌으로 구성)

■ 1988-2000

☞ Villefontaine 중심지구에 새로운 상업단지 및 서비스 단지, 세무서, 학생기숙사 입주

☞ 복합 영화관 개장(1994)

☞ 신도시의 두 번째 고등학교의 개교, 기술대학(I.U.T.) 개교(1993)

☞ 대학기숙사(1995년 9월 개관), 대학식당(1995년 10월 개관), 경찰서, 우체국 등 입주

☞ Saltolas공항에 인접한, 450헥타르의 규모의 'Chesnes-Nord'의 산업시설단지의 건설

■ 2000. 9월

☞ Hewlett Packard의 서비스 개시(40,000㎡ 규모, 25천만 프랑 매출)

☞ Chesnes-Nord의 산업시설단지 내 유통산업시설(3개동) 착공

☞ Isle d'Abeau지역에 '응용기술센터(C.T.A.)' 건설착공

☞ Villefontaine지역에 건설실험 및 연구단체를 위한 건물 착공

## (3) 신도시 주요 현황

### 1) 평가

신도시의 인구성장의 규모는 1968년의 4,200여명에서 30여년 만에 오늘날 40,000명을 넘는다.

14,000여 채의 주택이 신도시에 지어지고, 16,000명 규모의 고용이 일 다보 신도시에 창출되었다. Hewlett packard 등과 같은 대기업과 유통산업, 전기산업, 정보통신산업 등이 육성되고 있는데 특히 Saint-Quentin-Fallavier 꼬뮌에서 두드러진 양상을 볼 수가 있다.

| 구분 | 1968년 | 1975년 | 1982년 | 1990년 | 1999년 | 2003년 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 인구 | 4,243 | 7,888 | 17,428 | 29,588 | 38,769 | 40,818 |
| 주거 | 1,572 | 2,891 | 6,220 | 10,285 | 13,926 | 14,000 |
| 고용 | - | - | 4,531 | 9,572 | 16,000 | 18,000 |

일 다보 인구,주거와 고용 변화 상황 (1968 ~ 2003년)

결과적으로 인구분산과 산업 균형발전을 위해 추진되었던 일다보 인도시는 오늘날 그 목적을 넘어 론 알프 레지옹의 발전의 중요한 축으로 성장한 것으로 평가되고 있다.

## 2) 주요 산업단지

■ 셴느(Chesnes) 산업단지

일다보 신도시의 중심 공단으로 유럽 남북간의 교차점에 위치한 지리적 조건으로 론알프 레죵은 물론 프랑스에서도 굴지의 산업물류기지로 자리잡았다. 단지의 대부분이 위치한 생깡땡 팔라비에를 비롯하여 사똘라스,봉스 꼬뮌에 걸쳐 1971년 따라비(Tharabie) ZAC에 100ha, 1973년 셴 라 놔레(Chesnes la Noiree) ZAC에 250ha, 1974 225ha, 1992년 450ha 등 총 1,000ha의 단지를 건설하고 있다. 2002년말 현재 256 업체(운송 58, 도매 69, 생산자문 45, 창고 19, 도매 15개 등), 10,579명의 고용 실적(2차 산업분야 2,934명, 3차 산업분야가 7,645명)을 올리고 있다.

- 입주기업 : 발레오 Valéo, 이케아 Ikéa, 뒤봐 Dubois, 라파르지 Lafarge, Cegelec Soprano, Vicat, Messageries Lyonnaises de Presse, Lederie, Radiall 등

■ 피에르 밀리에르(Pierre Milliaire) 수공업 단지

일다보 신도시의 서쪽, 도시중심가와 셴느 산업단지 사이에 위치하고 있는 수공업자 및 기능별 장인을 위한 산업단지로 신청에 따라 870~1,500㎡의 부지를 제공받을 수 있다.

■ 뮈게 상가 등

신도시 중심가 종합상가로 뮈게(Muguets)상가가 있고, 공단 주변에는 식품업, 인쇄업, 금융업, 차량정비업 업체가 인접하고 있다.

## 3) 주요 시설

▷ 녹지 1,500 ha
- 팔라비에(Fallavier) 호수 및 공원
- 생 보네(Saint Bonnet) 자연공원
- 자연 산책로(8개 소)

▷ 문화재 : 성 안느 성당, 성 제르망 성당, 팔라비에 성, 뫄디에르(Moidière) 성

▷ 문화시설 : 조르지 상드 문화센터, 전원생활 박물관(Musée de la Vie Rurale), 도서관

▷ 체육시설 : 종합실내체육관(Gymnase du Loup), 종합운동장, 따라비(Tharabie) 체육센터, 수영장

▷ 보육시설 : 어린이집 등

# 5. 생깡땅 앙 이블린 (Saint-Quentin-en-Yvelines)

## (1) 개관

프랑스 수도권 일드프랑스의 서쪽 이블린 데파트망에 위치한 7개 꼬뮌으로 구성된 신도시로 명칭은 생깡땅(Saint-Quentin) 호수에서 전래되었다.

- 행정구역 : 일드프랑스 레죵, 이블린리제르(Yvelines) 데파트망
- 성격 : 7개 꼬뮌(Elancourt, Guyancourt, La Verrière, Trappes, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Voisins-le-Bretonneux) 도시공동체
- 신도시건설 목적 : 증가하는 일드프랑스 광역도시권의 인구 수용 및 산업의 분산화 도모
- 건설기간 : 1970~2003
- 면적/인구 : 6,742ha/145,966명(2003년)
- 위치 : 파리에서 서쪽으로 25㎞
- 교통
  - ☞ 항공 : 고속도로 A86에 의해 오를리(Orly) 공항까지 30분소요. 투쉬 르 노블(Toussus-le-Noble) 물류공항까지 10분소요
  - ☞ 철도 : RER C선(파리, 쌩미셸(Saint-Michel)역에서 30분 소요. 프랑스국영철도 (SNCF)편으로 파리 몽파르나스 (Montparnasse)역과 라데팡스(La Defense)역에서 연결
  - ☞ 철도역사 : 3개소(Saint-Quentin-en-Yvelines, Trappes, La Verrère)
  - ☞ 고속도로 : A12와 A13, A86, N286, N10, N12

## (2) 신도시 형성과정

### 1) 과정

- 1970.10.21. 생깡땅 앙 이블린 공공개발공사(EPASQY) 설립공포
- 1972.12.21. 생깡땅 앙 이블린 신도시개발 공동조합(S.C.A.A.N) 설립
- 1979. 9. 생깡땅 앙 이블린 신도시의 도시계획 시작
- 1983. 7.13, 1970년의 법령을 대체하여, 신도시의 법적 인정(Rocard-le Garrec)
- 1983.12.23, 최초의 11개의 꼬뮌에서 7개의 꼬뮌으로 생깡땅 앙 이블린 신도시의 규모를 축소 적용하는 명령의 공포(4개 꼬뮌 탈퇴 : Bois-d'Arcy, Cognières, Maurepas et Plaisir)
- 1984. 6.29, 생깡땅 앙 이블린 신도시개발 공동조합(S.C.A.A.N)을 생깡땅 앙 이블린의 신도시 개발조합(S.A.N)으로 대체
- 1985. 신도시 역사 개발공사 착공
- 1988. 1. 부이그 Bouygues의 새로운 본사인 Challenger의 개장
- 1990.11, Guyantcourt 꼬뮌 Villaroy지역에 자동차기업 르노(Renault)의 기술연구센터의 설립 합의(신도시개발조합(S.A.N.), 공공개발공사(E.P.A.)와 자동차기업 르노(Renault) 간의 협약 조인)
- 1991. 6.13, Université 2000 계획에 의해 제안된 새로운 Versaille-Saint-Quentin 대학의 개교
- 1993. 9, 생깡땅 앙 이블린신도시의 극장과 미디어센터의 개관
- 1995. 기업들의 입주(FENWICK, LINDE, HERTZ France, COLAS, NORTEL NETWORKS)
- 1998. Magny-les Hameaux 지역에 '공공개발공사(E.P.A.)'에 의해 최초 도시재정비 사업의 실시
- 1999. Montigny-le-Bretonneux 지역에 'sud Village'지구의 개발의 착수, 바리에르(Varrière)와 트랍(Trappes)지역에 대규모 도시계획의 시행.
- 2003. 1, 신도시 개발 완료
- 2003. 9,17 SAN의 도시공동체로의 전환에 관한 주민투표 실시 (2004. 1. 1부터 발효)

## 2) 꼬뮌별 건설내용

- 엘랑꾸르 Elancourt : Clef de St Pierre 지역에 102채의 주거단지, 7개의 늪지의 재개발, Dumont d'Urville 지역에 80채의 주거단지
- 귀양꾸르 Guyancourt : le Poteau 지역에 131채의 주거단지, Pont du Routoir 지역의 재개발, la Redoute de Bouviers 지역에 45,000㎡규모의 Parc d'activité 공원
- 마니 레 아모 Magny les Hameaux : 시청 인근지역에 159채의 주거단지, Jeunes Bois 산업단지

- 몽띠니 르 브르또뇌 : 지역 내의 중심상업지구의 확장, le Pas de Lac 지역에 400채의 주거단지, Sud Village 지역에 550채의 주거단지
- 트랍 Trappes : 협의개발지구 (Z.A.C) Montfort-Thorez 에 300채의 주거단지,지역 내의 오래된 농가 건물의 재개발
- 라 베리에르 La Verrière : Orly 공원의 재건축
- 봐쟁 르 브르또뇌 Voisins le Bretonneux : Rue des Tilleuls 지역에 40채의 주택 건설

## (3) 신도시의 현황

### 1) 평가

프랑스 수도권 신도시 개발의 예가 되는 생깡땅이블린 도시권공동체는 한 세대에 걸친 기간동안 건설되고 개발되어 오늘날의 모습을 갖추게 되었다. 새로운 건축물과 전 면적의 75퍼센트의 자연 녹지가 조화를 이루는 신도시, 전원적 풍경 속에 역사적인 문화재들(베르사유 궁전을 비롯한 고성들과 포르루아얄 박물관 등)과 첨단 건축물이 어우러지는 젊은 위성도시권역으로, 주거만을 위한 위성도시가 아닌 경제와 문화, 교육환경이 조화롭게 갖추어진 프랑스 수도권의 주요 중심지중 하나로 발돋움하고 있다.

### 2) 인구 및 고용현황

신도시를 구성하고 있는 7개의 꼬뮌은 145,000명에 이르는 인구의 규모이다. 이중 20세 이하의 연령층이 30% 이상이 차지하고 있다.

가장 인구가 집중된 Magny -le-Bretonneux 가 중심지를 이루며, 신도시 개발 이전 이미 도시화가 진행됐던 Trappes는 상대적으로 인구증가율이 더딘 편이다.

| 구분 | 1962 | 1968 | 1975 | 1982 | 1990 | 1999 | 2003 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 인구 | 15,118 | 24,866 | 49,777 | 93,906 | 128,663 | 142,737 | 145,966 |

연도별 인구변화

고용현황은 5,300여 업체에 85,575일자리(2002 총계)가 확보되어 있고 고용인구 일인당 1.1개의 일자리로 실업률이 매우 낮다. 3차 산업분야

와 기술집약적인 산업분야를 중심으로 그 고용규모는 80,000명에 이를 것으로 보이는데 분야별 고용비율을 보면, 공업 건설업 분야 13.5, 서비스업분야가 86.8%를 차지하고 있다.

다른 신도시들과의 차별되는 점은, 파리의 중심과 인접하고 있는 상황에서, 행정적인 기능이나 상업적인 기능의 시설 보다는, 기업들의 본사가 위치하고 있고 국제적인 수준의 기업들의 기술 연구기관들이 위치하고 있다는 점이다.

### 3) 현안문제

- 서로 평행하게 진행되는 철도와 10번 국도는 생깡땅 앙 이블린신도시를 남과 북의 방향으로 절단하고 있고 보완기능을 하는 고속도로 A12 건설은 아직 진행형이다. 각 지역들 사이의 교류 및 소통의 어려움을 초래할 수 있는 이러한 상황을 극복하기 위한 문제가 해결되어야 한다.
- 5개의 지역은 이미 일반 거주민들의 의견을 충분히 반영하면서 고르게 성장하고 있으나, 나머지 트랍(Trappes)과 라 베리에르(La Verrière) 꼬뮌은 신도시 개발 이전의 대규모주거단지(Grands Ensembles)형태의 도시화의 과정을 보여주고 있는 곳들로 잠재적인 불량지역으로 통하고 있다.
- 신도시의 S.N.C.F.와 R.E.R역사 주변의 개발과 중심상업지구의 개발 그리고 다목적영화관시설의 건설과 대형유통매장의 확장 등이 늦추어지고 있다.
- 대부분의 다른 신도시들과 마찬가지로, 도시화의 진행과정과 밀접한 관계를 갖으며 또한 부동산업계 상황의 압박을 이겨내며, 자연녹지의 보존과 정비는 신도시의 가장 중요한 현안 중의 하나이다.

**※ 주요기관 통계**

▷ 교육기관 : 유치원 81, 초등학교 71, 중고교 31, 대학 3
▷ 사회복지 시설 : 탁아소 25, 보육원 8, 양노원 4, 종합병원 2
▷ 문화시설 : 도서관 9, 연극장 12, 박물관 3

# 6. 세르지 퐁트와즈 (Cergy-Pontoise)

## (1) 개관

세느강 지류인 와즈강에 접하며 파리도심에서 서북방향으로 30km에 위치한 일드프랑스 발돠즈 데파트망의 11개 꼬뮌 도시공동체로 구성된 신도시로 수도권 신도시 개발중 가장 먼저 시작된 곳이다. 세르지 퐁트와즈라는 명칭은 주요 구성 꼬뮌인 세르지와 퐁트와즈에서 유래되었다.

- 행정구역 : 일드프랑스 레죵, 발 돠즈(Val d'Oise) 데파트망
- 성격 : 11개 꼬뮌(Cergy, Courdimanche, Menucourt, Jouy-le-Moutier, Neuville-sur-Oise, Eragny, Puiseux-Pontoise, Vauréal, St. Ouen l'Aumône, Osny, Pontoise) 도시공동체

  (※ 2005. 1월 신규 꼬뮌(Boisemont) 가입으로 12개로 증가)
- 신도시건설 목적 : 자족도시와 체계적인 지역밀착형 도시의 건설
- 건설기간 : 1969~2002
- 면적/인구 : 7,774ha/183,430명(2003년)
- 교통
  - ☞ 공항 : 루아시 샤를르 드골(Roissy Charles de Gaulle) 공항(30km)
  - ☞ 철도 : 수도권 고속전철(RER) A, C선, 프랑스국영철도(SNCF) 파리 북역(Gare du Nord) 및 생 라자르역(Gare St Lazare)
  - ☞ 철도역사 : 총 12개소(이중 6개소의 RER 정거장)
  - ☞ 고속도로 : 파리-루앙(Rouen)간의 고속도로 A86 및 A15.

## (2) 형성과정

- 1969. 4.16 개발주체인 신도시공공개발공사(E.P.A.) 설립
- 1970. Val d'Oise지역의 지역청사의 개관과 중심상업지구의 개장
- 1971. 최초로 기업 Sagem 입주, 최초의 이주민의 입주
- 1972. 8.11 14개 꼬뮌으로 구성된 신도시의 공식적인 탄생(현 11개 꼬뮌외 Boisemont, Boissy-l'Aillerie, Mery-sur-Oise, Pierralaye)
- 1973. 고등상업경제교육원(ESSEC) 개교
- 1979. 프랑스국영철도(S.N.C.F.)의 파리 생 라자르(St Lazare)역과 세르지의 préfecture역 사이 구간의 개통

- 1984. 신도시개발조합(S.A.N.)이 도시개발조합(S.C.A) 대체(4개 꼬뮌 탈퇴)
- 1987. 공공개발공사(E.P.A.)의 후원 속에서 세르지 퐁뜨와즈 지역의 1,000번째 기업 입주 경축 행사 개최
- 1991. 세르지 퐁트와즈 대학의 공식적인 개교
- 1994. Cergy-le-Haut의 중심지역에 최초의 거주민의 입주
- 1996. 포드(Ford)가 메르세데스(Mercedes), 혼다(Honda)와 함께 《cité de l'Auto》에 합류
- 2002. 12.31 신도시 건설완료에 따른 EPA 해체
- 2004. 1. 1 신도시 개발조합(SAN) 대신 에네르지 웨스트 광역도시권(Caumunauté d'Agglomération Energie Ouest)으로 변경

## (3) 주요 현황

### 1) 신도시의 조직

1969년 4월 16일에 공공개발공사가 개설되어 11개의 꼬뮌, 8,000헥타르의 대지에 30년간 신도시 건설사업을 수행한 후 2002년 그 활동을 종료하였다.

세르지 퐁뜨와즈 신도시개발조합(S.A.N.)은 11개의 꼬뮌으로 구성되어있다. 현재 재검토 중에 있는 장기광역계획도(S.D)는 5개의 꼬뮌을 보완적으로 포함시키고 있고 그 중 2곳은 신도시개발에 적극 참여하고 있다(Méry, Pierrelaye). 게다가 이 신도시는 그 주변의 지역(Conflans과 Herblay)까지 강한 영향력을 보여주고 있다.

### 2) 경제적 성과

30년 개발후 그동안 당초인구 41,000여명이었던 인구가 1999년 기준 178,000여명으로 증가하였다. 최근 인구의 성장률이 둔화되고 있는 경향이며 종래의 토착민의 인구는 늘고 있는데 반하여 이주민의 수는 반대로 줄어들고 있는 실정이다.

총 주택의 수는 13,700채에서 64,000채를 넘어섰다. 주택공급 비율은 공동주택 54%, 기타 개인주택(이중 50%는 임대주택)으로 비교적 균형

있는 배분결과를 보이고 있다. 1990년대의 주택사업은 개인주택의 분야에 큰 비중을 두고 시행이 되었다.

| 구분 | 1968년 | 1975년 | 1982년 | 1990년 | 1999년 | 2003년 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 인구 | 41,576 | 69,546 | 102,967 | 159,168 | 178,656 | 183,430 |
| 주거 | 13,666 | 24,404 | 37,206 | 53,736 | 64,977 | |
| 고용 | 15,496 | 29,785 | 49,572 | 75,586 | 84,000 | |

세르지 퐁트와즈 인구·주거의 변화상황

고용창출의 측면에서 살펴보면 신도시 초창기에 15,000개소에 불과하였던 것이 2004년 말 현재 3,700여 기업에서 80,000여개소의 고용창출의 결과를 보여주고 있다.

- 주요기업 : 푸조 Peugeot, 사젬 SAGEM, 톰슨 Thomson, CIC, 스피 Spie, Clarins, 3M

이러한 산업시설들은 600헥타르의 대지에 총 750,000㎡면적의 사무실을 규모를 차지하고 있다. 주변의 지역들 중 고용창출비율이 첫 번째로 평가받고 있으며 거주민 중 노동인구의 50%가 신도시 내에서 직업을 가지고 있는, 최선의 균형있는 고용 비율을 보여주고 있다.

한편 20,000여명의 학생들이 그랑제꼴(Grandes Ecoles), 카톨릭 교육기관 및 세르지 퐁트와즈 대학 등에서 재학하고 있어 이 신도시가 대학교육에 관하여 특화되어 있는 일면을 보여주고 있다. 현재 세르지 퐁투와즈 종합대학 등 10개 대학과 11개 고등학교 및 18개 중학교가 소재하고 있다.

### 3) 현안문제

현재 많은 중요한 현안들과 자연환경에 관한 사항들이 적절한 해법을 기다리며 남아있다.

- 도시 중심가의 정리 및 퐁트와즈 역사(Gare de Pontoise) 건립 : RER (고속 지역 전철) C선의 '퐁트와즈역(Gare de Pontoise)'과 RER (고속 지역 전철) A선의 '세르지 역(Gare de Cergy)'사이 개발로 이 계획은 주택사업, 상업시설, 업무용시설 및 서비스시설 등이 모두 혼합된 시가지 개발이다.
- 주변지역 개발 : RER C선의 새로운 역사 주변에 위치한 Saint-Ouen l'Aumône 꼬뮌의 Liesse 지역의 개발(2,500채의 주택과 20헥타르의 상업지대 조성), Osny지역의 비어있는 대지의 1,200채의 개인주택이 건설 등이

예정되어 있다.

■ 자연보호구역의 설정 : 신도시 주변으로, 중요한 자연지대가 'Vexin'지역으로부터 시작된 도시화의 압박 속에서 훼손될 위기에 처해있으며 동쪽의 녹지대가 형성되어있는 'Hautil'지역 또한 자연환경이 심각한 위기 상황에 놓여있다. 이런 상황에 부합하는 자연환경 보호정책의 필요성이 대두되었다.

**※ 주요기관 통계**

▷ 교육기관 : 유치원 9, 초등학교 11, 중 9, 고교 11, 대학 1(세르지 뽕트와즈 대학, 5개 캠퍼스), 16개 그랑제꼴

▷ 문화시설 : 도서관 및 미디어센터 14(1만 ㎡), 연극장 3

- Apostrophe : 연극, 춤, 음악
- Theatre 95 : 연극, 회의, 전시
- Theatre de l'Usine : 인형극장

# 7. 마른느 라 발레 (Marne-la-Vallée)

## (1) 개관

파리 동북부 일드프랑스 3개 데파트망에 조성된 26개 꼬뮌 도시공동체로 구성된 신도시로 그 개관은 다음과 같다.

■ 행정구역 : 일드프랑스 레죵, 센에마른느(Seine-et-Marne), 센생드니(Seine-Saint-Denis), 발드마른느(Val de Marne) 데파트망

■ 신도시건설 목적 : 파리동북부 지역균형을 위한 부도심 건설

■ 면적/인구 : 15,285ha/246,607명(1999)

■ 위치 : 파리에서 동쪽 방향으로 13㎞에 위치

■ 교통

☞ 항공 : 15분의 거리에 루아시 샤를르 드 골(Roissy Charles de Gaulle), 고속도로 A86에 의해 오를리(Orly)로부터 20분 소요, 소비행장 로그(Logues)

☞ 철도 : RER(고속 지역 전철)의 A선, 프랑스국영철도 (SNCF)로 파리동역(Gare de l'Est), Chessy에서 T.G.V.의 환승

☞ 철도역사 : 유로디즈니랜드까지 RER A선의 총 10개소의 역사

☞ 고속도로 : 고속도로 A4(파리↔스트라스부르), A104




■ 꼬뮌(commune) 수 : 26개(Bry-sur-marne, Villiers-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Champs-sur-Marne, Emerainville, Croissy Beaubourg, Torcy, Lognes, Noisiel, St Thibaault des Vignes, Gouvernes, Bussy-st-Georges, Bussy-st-Martin, Jossigny, Collégien, Ferrières-en-Brie, Chessy, Guermantes, Conches, Lagny-sur-Marne, Montevrain, Chanteloup-en-Brie, Coupvray , Serris, Bailly-Romainvilliers, Magny-le-Hongre)

## (2) 형성과정

■ 1965. 파리근교 5개 신도시를 대상으로 한 신도시 후보지로 마른느발레 선정

■ 1972. 8.17 마른느 공공개발공사(E.P.A.MARNE) 설립

■ 1984. 2구역 및 4구역 신도시 개발조합(SAN) 창설

■ 1987. 3.24 프랑스 공공개발공사(E.P.A. FRANCE) 창설

## (3) 신도시의 구역 및 관리

### 1) 구역구분

파리근교 일드프랑스 레죵의 3개 데파트망에 걸쳐 26개 꼬뮌으로 구성된 특별자치단체이다. 그만큼 도시 성격은 매우 다양하고 각 지역간의 이질성으로 인해 실제로 서로 상이하게 다른 도시공간으로 구성되어 있다.

총 꼬뮌의 수가 26개소에 달하는 신도시를 4개 구역으로 나눌 수

있는데 상황은 제각기 다른 모습이다.

- 제1구역('파리의 관문(Porte de Paris)') : 3개 꼬뮌, 중심지역
- 제2구역(Val-Maubuée) : 또르시 Torcy 등 6개 꼬뮌으로 구성되어있으며, 자연적인 요소와 역사적인 요소들을 지닌 가장 전형적인 유럽의 도시 경관을 보여주고 있다.
- 제3구역(Val de Bussy) : 뷔시 생 조지 Bussy-Saint-Georges 등 12개 꼬뮌으로 구성
- 제4구역(Val d'Europe) : Portes de la Brie 신도시개발조합(S.A.N.)에 총 5개소의 꼬뮌이 연합되어 있으며 특히 유로 디즈니랜드가 위치한다.

### 2) 관리

이러한 상황에 대하여 정부는 두 개의 공공개발공사(E.P.A)를 창설한다. 그 첫 번째로 '마른느 공공개발공사(E.P.A.MARNE)'의 경우, 총 21개의 꼬뮌이 속해있으며 12,000헥타르의 면적에 제 1,2,3지역이 이에 속한다. 1972년에 창설된 E.P.A.MARNE의 기본임무는 신도시의 전반적인 개발사업을 수행하며 제반 시설을 수용하고 각종 도시화과정을 실현시키는 일이다(토지 매매 및 관리, 전기·상하수도·도로 등의 택지조성 사업, 건설사업 등). E.P.A.MARNE의 연간 예산은 2억5천만 프랑에 달하고 있다.

두 번째 공공개발공사인 프랑스 공공개발공사(E.P.A. FRANCE)는 제 4지역이 이에 해당하며 3,200헥타르의 면적에 대하여 관여를 하고 있다. E.P.A.FRANCE는 Eurodisney사업을 추진하기 위하여 1987년에 창설이 되었다(테마파크, 호텔사업, 상업지구, 사무실, Val d'Europe지역의 주택사업). 이 Eurodisney 사업은 예외적으로 공공개발업자와 파트너관계를 맺고 있다.

## (4) 신도시의 주요현황

### 1) 인구증가

1972년 최초 신도시 건설 당시 86,000여명에 지나지 않았던 이 신도시의 인구는 247,000여명(1999년) 규모로까지 성장하였다.

30여년을 지나오면서, 주택분야의 규모는 30,000여 채에서 95,000여 채를 넘어섰다. 이러한 주택공급은 개인주택 44%, 공동주택 54%, 사유

57%, 임대 43%(이중 H.L.M.의 비율은 26%)의 비율을 보여준다.

| 구분 | 1968년 | 1975년 | 1982년 | 1990년 | 1999년 | 2003년 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Porte de Paris | 52,901 | 61,225 | 74,775 | 90,598 | 99,849 | - |
| Val Maubuée(SAN) | 10,270 | 15,414 | 47,179 | 78,952 | 85,128 | 86,840 |
| Val de Bussy | 21,353 | 23,938 | 27,431 | 36,043 | 49,746 | - |
| Val d'Europe(SAN) | 1,892 | 2,543 | 3,264 | 5,242 | 11,884 | 16,338 |
| 계 | 86,353 | 103,120 | 152,649 | 210,835 | 246,607 | - |

마른느 라 발레 신도시 인구의 변화

### 2) 디즈니랜드 등 주요기업 입주

7,000여 기업에서 창출되는 100,000여 규모의 고용 수치를 보여주고 있다. 43개 분야의 산업활동과 신도시의 3차 산업이 이러한 발전의 60%를 차지하고 있다. 마른느 라 발레 신도시에 현재 입주하여 있는 기업들의 면모를 보면

- 은행업 : BNP, Crédit Lyonnais, Groupama
- 식품업 : Nestlé, Findus, Carrefour
- 전자전기 : Philips, Sony, Kodak
- 호텔업 : Novotel, Holiday Inn, Mercure

또한 10,000여명의 고용창출 효과를 보여주고 있는 디즈니랜드의 존재도 무시할 수가 없다.

한편 'Cité Decartes' 과학기술산업지역 내에는 많은 공사립 연구센터가 입주해 있다(Ecole National des Ponts et Chaussées, Ecole d'Architecture, Institut Français d'Urbanisme, Université Nouvelle,.....). 이러한 일련의 시설들의 사무실 면적은 1,200,000㎡규모(500ha)에 달한다.

### 3) 구역별 신도시 건설

■ Val d'Europe지역의 개발

'Eurodisneyland' 테마파크 최초의 사업 후, 다음단계 테마파크의 건설사

업이 진행 중에 있다.

■ Val de Bussy의 지역정체성의 확립

'Bussy-Saint-Georges'지역의 인구는 8,000명을 넘어 현재 25,000여명에 이르고 있는데 이러한 양적인 성장에 상응하는 주민편의시설 및 주변의 자연환경과의 조화가 문제되고 있다.

■ Porte de Paris의 재도약

도시 중심지구인 Noisy-le-Grand과 Villiers-sur-Marne 지역은 서민임대주택의 과중한 비율 등 상대적으로 낙후되어 있어 여가시설의 확장, 주택정비, 상가의 확충 등 도시기능의 강화가 요청된다.

■ Cité Descartes 프로젝트의 완성

마른느 라 발레 신도시를 과학산업의 중심으로 육성하고자 추진되고 있는 것이 Cité Descartes 사업이다. 1983년에 시작되어, 지역개발의 최우선 과제로 인식되어진, 이 사업은 200여개의 기업과 10여개의 고등교육기관을 유치하고 있고 현재 이 신도시의 최초의 대학단지가 그 완성단계에 놓여있으며, 12,000여명의 학생들을 유치할 것으로 기대되고 있다. 또한 사전 예고된 몇몇 공공기술연구단체의 설립도 진행되고 있다.

■ Torcy 꼬뮌의 도시중심지구의 재건설

Torcy는 제 2구역인 Val-Maubuée에 위치한 중심꼬뮌으로 개발내용은

- ☞ 중심상업지구로의 Carrefour의 이전
- ☞ Croissy-Beaubourg와 Collégien지역에 80헥타르에 달하는 새로운 경제활동지역을 조성

### 4) 평가

마른느 라 발레 신도시는 2015년의 예견된 성과로 바라볼 때, 현재 그 개발의 중간 정도의 단계에 이르렀다고 할 수가 있다.

경제 분야를 살펴보면, Eurodisneyland 테마파크와 대학단지 유치 등 두드러진 점 외에는 신도시에 그 기원을 두고 있는 고정자산에 의해 창출되는 고용의 목표치는 아직도 다다르기에는 멀리 있는 것 같다.

# 8. 에브리(Evry)

## (1) 개관

파리 남동쪽 일드프랑스 에쏜 데파트망 4개 꼬뮌 도시공동체로 구성된 신도시로 1965. 6.30일까지는 에브리-쁘띠-부르(Evry-Petit-Bourg)로 불리었고 현재는 에브리 상트르-에쏜(Evry Centre-Essone)이다. 그 개관은 다음과 같다.

- 행정구역 : 일드프랑스 레죵, 에쏜(Essonne) 데파트망
- 신도시건설 목적 : 인구분산 및 파리남부 지역균형을 위한 부도심 건설
- 건설기간 : 1969~2000
- 면적/인구 : 2,986ha/80,055명(2001)
- 꼬뮌(commune) 수 : 4개 (Bondoufle, Courcouronnes, Evry, Lisses)

  ※ 2004. 1. 1일자로 리-오랑지(Ris-Orangis)의 가입으로 인하여 현재는 5개 꼬뮌 도시공동체, '에브리 상트르-에쏜(Evry Centre-Essonne) 도시공동체'로 불린다(3,857ha, 105,430명).
- 위치 : 파리에서 28㎞에 위치
- 교통
  - ☞ 공항 : 오를리(Orly) 공항(12㎞)
  - ☞ 철도 : 프랑스국영철도(SNCF), RER D선, C선
  - ☞ 고속도로 : 총 5개의 고속도로 (A5,A6,A10,A80,A Francilienne)

## (2) 형성과정

- 1969. 4.12. 에브리신도시 공공개발공사(E.P.EVRY, Etablissement public d'aménagement de la Ville nouvelle d'Evry) 창설
- 1971.11.18. 에쏜 데마트망 도청사(Préfecture)의 Evry 개관
- 1973.11.22. Boscher법에 따라 도시개발조합(S.C.A, Syndicat communautaire d'Aménagement) 창설
- 1975. 3.19. '도시의 탄생'이라는 명명 하에 도시교통의 중심이자 신도시의 중심상업지구인 'Agora'의 개장
- 1975.12. 4. 프랑스국영철도(S.N.C.F)의 개통
- 1985. 1. 1 Rocard법에 따라 '신도시개발조합(S.A.N, Syndicat d'Agglomération Nouvelle)'의 창설
- 1990. 3.31. 산업기술연구소(Chambre de commerce et d'industrie)의 활동의 개시

■ 1990.12. 8. Généthon의 개설

■ 2000. 8.28 에브리 신도시 개발의 완료 선포

- 2001. 1. 1일자로 신도시개발조합(SAN)은 '에브리-봉두플-꾸론느-리스(Evry-Bondoufle-Courcouronnes-Lisses) 도시공동체'로 명칭이 바뀜

■ 2003. 9.29 인접 꼬뮌인 리-오랑지(Ris-Orangis)의 2004. 1. 1일자 가입 결정

- 2004. 1. 1 일자로 '에브리 상트르-에쏜(Evry Centre-Essonne) 도시공동체'로 불림

## (3) 신도시 주요현황

### 1) 경제적 성과

신도시가 탄생한지 30여년이 지난 1999년 현재 에브리 신도시는 인구의 급속한 증가(8,000→80,000여명), 경제적인 성장(고용창출의 규모 50,000 달성) 및 훌륭하게 완비된 도로망과 대중교통체계에 의해 파리 남쪽 지역의 중심적 역할을 수행하는 부도심으로 성장하였다.

| 구분 | 1968년 | 1975년 | 1982년 | 1990년 | 1999년 | 2001년 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 인구 | 8,252 | 22,498 | 47,005 | 73,372 | 79,726 | 80,055 |
| 주거 | 2,470 | 7,578 | 16,471 | 25,762 | 30,026 | |
| 고용 | - | - | 27,952 | 45,292 | 48,541 | |

에브리지역 인구,주거와 고용의 변화 상황
(※ 리-오랑지(Ris-Orangis)의 가입으로 인하여 현재는 3,857ha, 105,430명).

한편, 데파트망 Essone의 행정적인 도시로서, 도시화 된 북쪽의 지역과 주로 농촌 지역으로 이루어진 남쪽지역과의 합류점으로의 역할을 하고 있다.

다른 지역과 비교해서 특화되어 있는 부분을 살펴보면, 우선 고용창출이라는 점에서 이 신도시는 두드러진 결과를 보여주고 있다. Essonne 데파트망 에서는 단연 최고의 수치를 보여주고 있고 특히 Essonne 데파트망의 잠재적 경제력의 80%가 Massy-Saclay와 함께 이 신도시에 집중되어 있다.

29,000여명의 외부 근로자가 현재 이 신도시에서 경제활동을 하고 있고 신도시 거주자의 37%가 현재 이 신도시 내에서 경제활동을 하고 있는

것으로 집계되고 있다. 또한 이 신도시의 영향권으로 분류되는 지역 내의 65%에 달하는 인력이 이 신도시에서 경제활동을 하고 있다.

현재 입주하고 있는 회사는 아꼬르 ACCOR 그룹 본사. 까르푸르 CARREFOUR 본사를 비롯하여 SNECMA MOTEURS, ARIANESPACE, SOFINCO, SERONO, AVENTIS, GENOPOLE ®, PLAYMOBIL, ACOVA, EURALTECH, STEIN HEURTEY, PAULSTRA, FANUC ROBOTICS, NORISTU, SUMITOMO ELECTRIC, OPTIMS 등이 있다.

### 2) 에브리 신도시의 관리주체

에브리신도시의 '신도시개발조합(S.A.N.)'의 영역은 4개의 꼬뮌 즉, Bondoufle, Courcouronnes, Evry, Lisse이다.

데파트망 Essonne의 중심부 개발에 대한 연구를 위해 조직된 기구로 '에손 중심지구의 연구 및 개발 조합(S.M.E.C.)'이 있는데 이는 신도시개발조합과 데파트망의 범위를 넘어서, 6개의 꼬뮌을 통합한다(Brétigny-sur-Orge, Leudeville, Marolles-en-Hurepoix, Plessis-Patê, St-Vrain, Villabé).

토지매입, 택지조성, 건설업자와의 계약체결 등을 감당하는 에브리 공공개발공사(EPEVRY)는 1969년에 창설되어 Bondoufle, Courcouronnes, Evry 꼬뮌들뿐 아니라 S.M.E.C.의 꼬뮌들에 대한 관할 후에 2000. 8. 해체하였고 '파리지역 토지 및 기술사무국(Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne: A.F.T.R.P.)'이 창설이 되어 임시적인 공공개발임무의 수행을 하고있다.

### 3) 신도시의 주요시설

에브리 신도시는 중심부(성당, l'Hotel de Ville, la Chambre de Commerce들을 포함하고 있는 'Droits de l'Homme'주변의 문화센터, 아고라(Agora)주변의 문화와 휴식공간), 대학가, 역세권, 상업지구 등으로 나뉜다.

- 대학 : 에브리 대학(IUT), 4개의 그랑제꼴(댄스·뮤직 국립학교 등)
- 문화시설 : Robert-Desnos 문화센터, Olivier- Messiaen 음악학교, La Halle du Rock(음악가전문 극장), Agora 극장, 8개의 도서관 등
- 국제회의장 : SNECMA

### 4) 현안문제

일부 공공주택단지의 빈곤화, 서민주택(H.L.M) 거주민들의 상황의 불안정성, 비어있는 주택들의 증가 등 문제들 외에 현안사업으로 다음 몇가지를 들 수 있다.

■ **신도시 중심지구의 완성**

에브리 신도시의 중심 지구에는 신도시개발의 중심역할을 할 15헥타르에 달하는 대지가 설정되어 있는데 이 계획에는 중심상업지구의 확장, 두 대학건물의 유치, 역사의 재개발 및 주택과 사무실 건물의 재개발 등을 내용으로 한다. 이러한 일련의 사업들은 향후 10년 이내에 마무리되는 것을 목표로 하고 있다.

■ **과학 연구분야의 육성**

프랑스 과학연구의 중심지로 육성되고 있는 에쏜 데파트망에는 4개의 특화된 과학단지가 있으며 그중 에브리 신도시에 2개의 과학단지가 위치하고 있다.

- 유전학 연구단지 Le Génopole은 유전학, 게놈연구 및 바이오 연구의 중심단지로 1988년에 에브리에 설립되어 왕성한 연구활동을 추진중이며 연구부지의 증설이 계획되고 있다.

- Saclay지역에서는 세계적인 첨단연구분야로 각국에서 각축하고 있는 미립자 가속기 분야와 관련된 싱크로트론 Synchrotron 프로젝트가 추진되고 있다. 165천㎡ 대지위에 종합연구단지 건설이 계획되어 있다. 2002. 11월부터 접근도로 공사가 진행되고 있다.

■ **어려운 점**

특히 신도시 중심지구의 개발에 대한 구상은 이 신도시가 현재 해결해야 할 현안이고 여러 가지의 어려움에 처해있는 몇몇 지역들의 경제적인 쇄락으로부터 구해내는 것이 이 신도시의 도시정책의 핵심이며 이제 서서히 피어나는 꼬뮌간의 새로운 협력체계를 완성하는 것이 또한 중요한 과제로 남아있다.

■ **대학과 그 활성화를 위한 노력들**

유전학 연구단지와의 공동연구, 종합대학 캠퍼스의 입주 등 신도시의 대학 활성화 계획은 《대학계획 2000》 및 《U3M》에 따라 학생들의 유치에 힘쓰고 있다. 이러한 일련의 계획은 도시 중심계획의 완성이라는 범주

내에서 주택, 스포츠, 문화, 상업 시설 등의 생활시설과 도서관, 정보센터 등의 도시 시설 전반에 관하여 진행되고 있다.

# 9. 세나르 (Sénart)

## (1) 개관

파리 남쪽 일드프랑스 에쏜 데파트망 및 센에마른느 데파트망에 조성된 12개 꼬뮌 도시공동체로 구성된 신도시로, 전에는 믈랭-세나르(Melun-Sénart)로 불리었고 현재는 신도시의 대부분의 면적을 차지하는 세나르 숲의 명칭을 따서 세나르로 호칭한다.

- 행정구역 : 일드프랑스 레죵, 에쏜(Essonne) 및 센에마른느(Seine-et-Marne) 데파트망
- 신도시건설 목적 : 인구분산 및 파리남부 지역균형을 위한 부도심 건설
- 면적/인구 : 11,820ha/108,000명(2003, 인구밀도 860명/㎢)
- 성격 : 2개의 신도시개발조합으로 구성
  - ☞ 세나르 신도시(Sénart Ville Nouvelle) : 센에마른느 데파트망 8개 꼬뮌(Cesson,Combs-la-Ville, Lieusaint, Réau, Moissy-Cramayel, Nandy, Vert-st-Denis, Savigny-le-Temple)
  - ☞ 세나르 에쏜(Sénart en Essonne) : 에쏜 데파트망 4개 꼬뮌(St-Pierre-du-Perray, Tigery, Morsang-sur-Seine, Saintry-sur-Seine)

  ※ 10개 꼬뮌에서 2003. 1.1 2개 꼬뮌(Morsang-sur-Seine, Saintry-sur-Seine) 가입
- 위치 : 파리의 Porte d'Orléans에서 33㎞의 거리에 위치, 고속도로 A6로 30분 소요
- 교통
  - ☞ 공항 : 고속도로 A6로 20㎞의 거리에 오를리(Orly) 공항 위치
  - ☞ 철도 : RER D선(총 4개소의 역사)
  - ☞ 고속도로 : 파리-리옹간의 고속도로 A5, 국도 104번, 105번 및 446번

## (2) 신도시의 형성과정

### 1) 형성과정

### ■ 1973년 '믈랭 세나르(Melun Sénart)'의 건설

1973년 세나르신도시의 영역은 17,000헥타르의 대지에 두 개소의 데파트망 Essonne과 Seine-et-Marne에 속해있는 18개소의 꼬뮌을 포함하고 있는 규모였다. 목표는 그 규모의 성장에 있었다(400,000여명의 규모의 거주민, 20,000여명의 학생을 포함하고 있는 대학, 상업 활동의 중심지, 20,000개소의 사무실, 대학의료센터 등, 세나르신도시의 중심 지구는 Tigery지역에 위치).

이러한 결정은 대체로 동의를 받는데 실패를 하였고, 특히나 남쪽에 위치하고 있던 꼬뮌들은 그 반대 입장을 더욱 강하게 표명하였다. 1970년, 1975년 12월 5일의 법령에 의해 받아들여지게 되는 '장기광역계획도(S.D)'에 초점을 맞추는 위원회가 개최된다.

믈랭(Melun)은 가장 중요한《Grand Melun》으로, 그리고 중요한 중심지역으로 간주된다. 3개소의 '도시개발조합(S.C.A)'의 창설과 함께 3개 지역에 새로운 도시계획이 수립된다.《Grand Melun, Sénart-Villeneuve, Rougeau-Sénart》

이러한 일련의 과정의 목표는 거주민의 규모가 290,000여명에 이르도록 하는 것이며, 세 개의 지역에 걸쳐 중요한 시설물들을 건설하는데 있다(대학, 병원, 대학의료센터, 중학교 및 고등학교 등). 도로교통체계 또한 설립이 된다(고속도로 F5, F6, C5). 게다가 새로운 역사가 Cesson과 Lieusaint사이에 개통이 된다. 대중교통체계는 프랑스국영철도(S.N.C.F.)와의 연결 속에서 형성이 된다.

### ■ 1983년 새로운 도시경계의 설정

《loi Rocard》라고 일컬어지는, 신도시계획의 일부 수정안을 담고 있는 1983년 7월 13일자 법령에 이어서, 1983년 12월 20일의 도지사법령에 의해, 이 신도시의 영역은 10개소의 꼬뮌으로 축소가 된다.《Essone의 2개소의 꼬뮌, Seine-et-Marne의 8개소의 꼬뮌》그 결과 신도시는 두 개의 도시계획지역으로 구성이 되고 두 개소의 신도시개발조합(S.A.N.)이 구성된다. 《Seine-et-Marne지역의 세나르(Sénart) 신도시개발조합과 Essone지역의 루조-세나르(Rougeau-Sénart) 신도시개발조합》

1983년과 1994년 사이, 세나르신도시는 발전되어 갔고, 이에 필요한 제반 시설 또한 갖추게 되었다. 제반시설 중 핵심이 되는 것은 빠른 방사상의 도로체계이며, 이에 고속도로 A6와의 연계, 《Val d'Yerres,

Corbeil-Evry, Melun》의 3개 지역을 연결하는 내부도로체계가 확립된다.

공원과 공공장소의 개발계획을 통해 거주민들은 자연녹림의 혜택을 충분히 누리게 된다. 결론적으로 이 신도시는 자연과 도시의 이미지 속에서 자신의 이미지를 만들어내게 된 것이다.

■ **세나르 신도시의 확정**

세나르 신도시에 대경기장(Grand Stade)을 건설하고자 한 최초의 계획은 1993년 세나르가 아닌 생-드니(Saint-denis)지역에 대경기장의 건설이 공고가 된 후, 신도시개발계획의 범위가 재검토되었다.

1995년 'Carré Sénart'의 계획이 제안되었고, 세나르의 중심지구의 완성을 위한 긴 여정의 마지막 단계가 발표된다.

1993년에서 1994년 사이, 지역의 의사결정기관들은 신도시의 이름을 기존의 Melun-Sénart를 대체하며 Sénart의 이름으로 바뀐다. 1994년 Essonne지역의 신도시개발조합(S.A.N.)은 에쏜의 세나르 신도시개발조합(S.A.N. de Sénart en Essonne)이라고 명명이 된다.

### 2) 연대별 과정

- 1965. '파리지역 장기광역계획도(S.D.R.P.)'에 믈랭과 꼬르베이 사이 현재 세나르 신도시에 해당하는 'Tigery-Lieusaint'건설 계획 포함
- 1969.12.10. 신도시의 영역과 명칭을 18개 꼬뮌이 포함되는 '믈랭-세나르(Melun-Sénart)'신도시로 규정
- 1973.10.15. 믈랭-세나르(Melun-Sénart)신도시 공공개발공사(E.P.A.M.S.) 창설 및 3개소의 도시개발조합(S.C.A) 설립
  - ☞ 그랑 믈랭(Grand Melun) : 7개 꼬뮌
  - ☞ 세나르-빌뇌브(Sénart-Villeneuve) : 4개 꼬뮌
  - ☞ 루조-세나르(Rougeau-Sénart) : 7개 꼬뮌
- 1976. 'Savigny-Le-Temple'역사의 개장
- 1977. 'Boissenart'에 중심상업지구의 개장
- 1983.12.20 8개 꼬뮌 탈퇴 및 신도시의 영역 수정
- 1984. 도시개발조합(SCA)를 대체하는 두 개소의 '신도시개발조합(S.A.N.)'의 구성
  - ☞ Seine-et-Marne지역의 세나르신도시의 신도시개발조합
  - ☞ Essone지역의 루조-세나르 신도시개발조합(1994년 현명칭인 세나르-에쏜으로 변경)

- 1986. 신도시 최초의 문화시설 'COUPOLE'이 'Combs-la-Ville'에 개장
- 1990. 신도시북쪽을 동에서 서로 가로지르는 104번 국도 'Francilinne'의 개통
- 1991. 세나르신도시에 '대경기장(Grand Stade)'의 건설을 결정(1993. 'Saint-Denis'지역으로 수정
- 1997. 4.23. 신도시 명칭을 믈랭-세나르에서 세나르로 변경
- 2002.~2003.초 신도시 신 중심가인 'Carré Sénart'의 중심상업지구의 개장(Savigny-le-Temple 및 Lieusaint 꼬뮌)
- 2003. 1. 1. 2개 꼬뮌 가입(Morsang-sur-Seine, Saintry-sur-Seine)

### (3) 신도시의 특성

도시화의 측면에서 보면 주변의 신도시의 그것과 비교할 만한 것이 아니었다. 왜냐하면 지난 20년의 신도시개발 기간 동안 이 신도시는 각종 건축적인 규제 속에서 그 개발을 진행시켜야만 했었기 때문이다.

▷ 도시화를 위한 도시중심지구의 건설의 절대적인 미비
▷ 교통체계의 조직을 위한 제반 시설의 부족
▷ 의사결정기구에 대한 창설의 미비

인구면에서 보면 2004년 말 현재인구 10만명으로 개발초기에 비하여 5배가 증가하였다. 하지만 인구밀도는 제곱미터당 860명으로 다른 신도시에 비하여 무척 희박한 편이다. 또한 세나르 신도시는 높지 않은 주거 밀도와 대다수의 주택이 개인주택으로 이루어져 있는 것으로 특징 지워 질 수가 있다(1996년 기준으로 전체의 60%이상이 개인주택).

| 구분 | 1968년 | 1975년 | 1982년 | 1990년 | 1999년 | 2003년 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 인구 | 17,195 | 29,289 | 47,624 | 81,776 | 93,069 | 108,000 |
| 주거 | 6,032 | 10,098 | 15,971 | 25,864 | 32,046 | |
| 고용 | - | 8,950 | 12,284 | 21,084 | 26,500 | |

세나르 지역 인구,주거와 고용수의 변화 상황

한편 세나르신도시는 현재 일 드 프랑스(Ile-de-France)지역 중에서 가장 거대한 규모의 자연보호구역을 지니고 있다.

▷ 주로 Sénart와 'Rougeau'의 국유림으로 이루어진, 신도시영역의 75%에 해당하는 삼림지역, 많은 수의 정원, 골프장 그리고 농경지로 구성되며

▷ 이중 3,500헥타르 이상이 공공의 영역에 속해 있다. 2015년을 향후 개발 방향을 전망해보아도 도시화 비율은 여전히 신도시 전면적의 41%에 지나지 않는다.

고층건물에 대한 억제, 기존의 꼬뮌들의 고유한 정체성 유지, 자연녹지의 보존, 수자원 보호 등은 신도시의 이미지와 그 특성을 보여주고 있는 중요한 요소들이 되고 있다.

## (4) 신도시의 주요사업

### 1) 자연친화적인 개발전략

1989년 고속도로 'Francilienne'의 개통되고 고속도로 A5(Sénart-Troys-Dijon)와 연결되면서 신도시의 교통체계는 상당한 경쟁력을 지니게 된다. 게다가 'R.E.R. D선'은 지하철 연결망과 리용역과 샤틀레(Châtelet)역과의 연결을 통해서 Sénart신도시와 파리를 연결하게 된다. 경제적 상황의 어려운 여건들과 지연된 개발상황은 신도시의 현실을 감안하여 애초의 목표치를 하향 조정하기에 이른다. 하지만 그럼에도 불구하고 2015년에 거주민의 규모가 150,000여명에 이를 것으로 전망하고 있다.

신도시의 환경적인 장점은 밀도 높은 도시화로의 방향보다는 '도시와 자연의 조화'라는 이 신도시의 성격을 보존하는 방향으로 개발의 전략을 수립하도록 한다. 결국, 개인주택 위주의 주택 사업이 진행이 되면서 크지 않은 규모의 매력적인 공동주택들이 건설이 되고, 도시외곽지역의 도시화의 범위를 적절히 제한하면서 신도시개발의 전략을 시행한다.

최근까지, 각각 서로 분리된 10개소의 꼬뮌들의 도시계획의 전개양상과 이에 따른 중심지구의 부재는 경제적인 발전과 이에 따른 인구의 증가를 늦추어 왔다.

다른 신도시와의 비교에서 유동적인 고용창출의 비율은 향후 20년간의 개발 사업의 핵심적인 목표가 되는 경제적인 발전을 위한 각별한 노력을 요구하고 있다. 협의개발지구(Z.A.C) 'Université-Gare'의 개발과 'Carré' 지역의 개발은 신도시의 산업구도에서 절대적으로 부족하였던 3차 산업과 4차 산업을 적극 장려하게 되었다. 동시에 신도시의 유리한 운송체계를 바탕으로 유통산업분야에서 괄목할 만한 성장을 이루게 된다.

### 2) 지역의 중심지구의 실현 : le Carré Sénart

'le Carré'사업은 현재 세나르신도시의 활동과 모습을 대변하는 가장 핵심적인 사업으로 평가되고 있다. 이 'le Carré' 중심 지구는 주변의 외부 환경에 대하여 신도시의 정체성을 일으켜 세우고자 하며, 복합적인 기능의 수행을 그 특징적인 성격으로 설정하고 있다. 이 'le Carré' 중심 지구에는 제반 시설물과 중심화된 서비스시설들, 상업시설들 및 고등행정기관, 의료시설, 여가시설 및 문화시설들에 인접하여 주거지역이 형성되어있다. 또한 이러한 상황 속에서 고용창출을 이루어내고 있는 곳이다.

231헥타르에 달하는 'le Carré'지구의 '협의개발지구(Z.A.C)'는 1996년 4월 5일에 지정이 되었다. 'le Carré'지구는 도시계획상의 중심에 위치를 하고 있다. 이곳은 서비스시설 및 상업시설과 교역시설 등과 함께 4,000호의 주택에 12,000에서 15,000여명의 거주민을 수용하게 된다. 또한 이는 'le Carré'지구 내에 15,000에서 20,000에 이르는 고용의 창출을 목표로 하고 있다. 'le Carré'지구의 동쪽의 고속도로 옆에 위치하고 있는 과학 분야의 시설은 대학지구와 역사에 인접해 있는 3차 산업단지 간의 원활한 연결을 가능케 하여 주고 있는 상황이다. 상업단지는 일련의 완비된 서비스와 활동적인 분위기를 지역 내에 공급해 줄 것으로 예상되어지고 있다.

한편 le Carré 지구에 3만㎡에 달하는 대형 수족관이 건립중이다.

### 3) 자연녹지 공간의 보존

루이14세 시기의 역사적인 사냥 길, 'l'Allée Royale'(폭 50m, 총 연장 5㎞)은 주민의 애호 산책길로 향후 자연생태계의 기념비적인 요소로서, '루조(Rougeau)'숲을 세나르 숲으로 이어주고 또한 'Carré Sénart'에 맞닿아 향후 중심지구로 그 연결을 이어나갈 것으로 전망되고 있다.

현재 세나르신도시의 거주민들은 이들 자연녹지 공간이 만들어 내고 있는 도시의 분위기에 강한 만족감을 보여주고 있는 반면 각각의 꼬뮌들에 여전히 부족한 공공시설이나 수준 높은 서비스시설, 상업시설에 대한 완성 또한 꾸준히 제기하고 있는 상황이다.

현재, 세나르신도시가 나아가는 방향은 전통적인 도시의 모습이 아니다. 즉, 좀 더 건축물의 밀도를 높여가면서 기존의 보존되어 지고 있는 그들의 환경적인 요소들과 복합적인 제반 시설들의 효율적인 재조직의 필요성이 강력하게 대두되고 있는 상황이다.